



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

2014/789/UE:

- ★ Decyzja Rady z dnia 10 listopada 2014 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Europejskiej i jej państw członkowskich dodatkowego protokołu do Umowy o wolnym handlu między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Korei, z drugiej strony, w celu uwzględnienia przystąpienia Republiki Chorwacji do Unii Europejskiej 1

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1212/2014 z dnia 11 listopada 2014 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej 3
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1213/2014 z dnia 11 listopada 2014 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej 6
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1214/2014 z dnia 11 listopada 2014 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej 8
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1215/2014 z dnia 11 listopada 2014 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej 11
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1216/2014 z dnia 11 listopada 2014 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej 14
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1217/2014 z dnia 11 listopada 2014 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej 17
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1218/2014 z dnia 13 listopada 2014 r. zmieniające załączniki I i II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 w odniesieniu do wymagań w zakresie zdrowia zwierząt dotyczących włośnia krętego we wzorze świadectwa weterynaryjnego do celów przywozu do Unii świń domowych przeznaczonych do hodowli, produkcji lub uboju lub świeżego mięsa trzody chlewnej ⁽¹⁾ 20

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1219/2014 z dnia 13 listopada 2014 r. zmieniające załącznik II do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 577/2013 w odniesieniu do wykazu terytoriów i państw trzecich ⁽¹⁾	23
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1220/2014 z dnia 13 listopada 2014 r. ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw	27

DECYZJE

2014/790/UE:

★ Decyzja Rady z dnia 10 listopada 2014 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Wspólnego Komitetu utworzonego na podstawie Umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie swobodnego przepływu osób, w odniesieniu do zastąpienia załącznika II do tej umowy dotyczącego koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego	29
--	----

2014/791/UE:

★ Decyzja Komisji z dnia 25 czerwca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.20350 – (C 17/08) (ex NN 1/06) wdrożonej przez Republikę Czeską na rzecz szeregu regionalnych przewoźników autobusowych prowadzących działalność w kraju uściańskim (notyfikowana jako dokument nr C(2014) 4081) ⁽¹⁾	35
---	----

2014/792/UE:

★ Decyzja Komisji z dnia 13 listopada 2014 r. w sprawie systemu wczesnego ostrzegania do użytku urzędników zatwierdzających Komisji oraz agencji wykonawczych	68
---	----

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

DECYZJA RADY

z dnia 10 listopada 2014 r.

w sprawie zawarcia w imieniu Unii Europejskiej i jej państw członkowskich dodatkowego protokołu do Umowy o wolnym handlu między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Korei, z drugiej strony, w celu uwzględnienia przystąpienia Republiki Chorwacji do Unii Europejskiej

(2014/789/UE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91, art. 100 ust. 2, art. 167 ust. 3 i art. 207, w związku z art. 218 ust. 6 akapit drugi lit. a) ppkt (v),

uwzględniając Akt przystąpienia Chorwacji, w szczególności jego art. 6 ust. 2 akapit drugi,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając zgodę Parlamentu Europejskiego,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z decyzją Rady 2014/257/UE ⁽¹⁾ dodatkowy protokół do Umowy o wolnym handlu między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Korei, z drugiej strony, w celu uwzględnienia przystąpienia Chorwacji do Unii Europejskiej („dodatkowy protokół”) został podpisany i tymczasowo stosowany od dnia 1 lipca 2013 r., w oczekiwaniu zakończenia procedur wymaganych przy jego formalnym zawarciu.
- (2) Dodatkowy protokół powinien zostać zatwierdzony,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym zatwierdza się, w imieniu Unii i jej państw członkowskich, dodatkowy protokół do Umowy o wolnym handlu między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Korei, z drugiej strony, w celu uwzględnienia przystąpienia Chorwacji do Unii Europejskiej ⁽²⁾.

Artykuł 2

Przewodniczący Rady zostaje niniejszym upoważniony do wyznaczenia osoby lub osób umocowanych do złożenia w imieniu Unii i jej państw członkowskich powiadomień, o których mowa w art. 9 dodatkowego protokołu dotyczących dopełnienia procedur wewnętrznych niezbędnych do jego wejścia w życie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 14.5.2014, s. 1.

⁽²⁾ Tekst dodatkowego protokołu zostanie opublikowany wraz z decyzją w sprawie jego podpisania.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 listopada 2014 r.

W imieniu Rady
M. MARTINA
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1212/2014

z dnia 11 listopada 2014 r.

dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia jednolitego stosowania Nomenklatury scalonej, stanowiącej załącznik do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87, konieczne jest przyjęcie środków dotyczących klasyfikacji towaru określonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej. Reguły te stosuje się także do każdej innej nomenklatury, która jest w całości lub w części oparta na Nomenklaturze scalonej bądź która dodaje do niej jakikolwiek dodatkowy podpodział i która została ustanowiona szczególnymi przepisami unijnymi, w celu stosowania środków taryfowych i innych środków odnoszących się do obrotu towarowego.
- (3) Stosownie do wymienionych wyżej ogólnych reguł towary opisane w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku należy klasyfikować do kodu CN wskazanego w kolumnie 2, na mocy uzasadnień określonych w kolumnie 3 tej tabeli.
- (4) Należy zagwarantować, aby wiążąca informacja taryfowa wydana odnośnie do towarów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, mogła być nadal przywoływana przez osobę, której udzielono tej informacji, przez pewien okres, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ⁽²⁾. Okres ten powinien wynosić trzy miesiące.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Kodeksu Celnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Towary opisane w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku klasyfikuje się w Nomenklaturze scalonej do kodu CN wskazanego w kolumnie 2 tej tabeli.

Artykuł 2

Wiążąca informacja taryfowa, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, może być nadal przywoływana przez okres trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia (EWG) nr 2913/92.

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1).

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Heinz ZOUREK
Dyrektor Generalny ds. Podatków i Unii Celnej

ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
Stały, cylindryczny, gwintowany produkt wykonany z bardzo twardego, wykończonego kolorem stopu tytanu, o długości w przybliżeniu 12 mm. Produkt ma trzpień o stałej średnicy zewnętrznej 3 mm i łeb. Trzpień jest całkowicie gwintowany z asymetrycznym gwintem. Łeb jest gwintowany (pozwala to zablokowanie go w płytce kompresyjnej w systemach mocowania) z gniazdem wpuszczanym do wkręcania. Produkt jest zgodny z normami ISO/TC 150 dla śrub do implantów i jest przedstawiany do wykorzystania w chirurgii urazowej do ustawiania złamań. Ma on być instalowany w ciele przy użyciu specjalnych narzędzi. Podczas przywozu jest przedstawiany w sterylnym opakowaniu. Produkt jest oznaczony numerem i tym samym identyfikowalny podczas produkcji i dystrybucji. (*) Zob. zdjęcie.	8108 90 90	Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1 i 6 Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej, uwagę 2a) do sekcji XV, uwagę 3 do sekcji XV, uwagę 1f) do działu 90 oraz brzmienie kodów CN 8108, 8108 90 i 8108 90 90. Ze względu na swoje obiektywne cechy produkt całkowicie jest zgodny ze śrubą z metalu nieszlachetnego, nawet jeśli jest przeznaczony do użycia w chirurgii urazowej. Niezależnie od ich faktycznego wykorzystania, śruby z metalu nieszlachetnego są, zgodnie z uwagą 2a) do sekcji XV, częściami ogólnego użytku. Wyklucza się zatem klasyfikację do pozycji 9021 jako szyny i pozostałe przyrządy stosowane przy złamaniach na mocy uwagi 1f) do działu 90. Produkt ten należy zatem klasyfikować do kodu CN 8108 90 90 jako pozostałe artykuły z tytanu.

(*) Zdjęcie ma charakter wyłącznie informacyjny.



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1213/2014
z dnia 11 listopada 2014 r.
dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia jednolitego stosowania Nomenklatury scalonej, stanowiącej załącznik do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87, konieczne jest przyjęcie środków dotyczących klasyfikacji towaru określonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej. Reguły te stosuje się także do każdej innej nomenklatury, która jest w całości lub w części oparta na Nomenklaturze scalonej bądź która dodaje do niej jakikolwiek dodatkowy podpodział i która została ustanowiona szczególnymi przepisami unijnymi, w celu stosowania środków taryfowych i innych środków odnoszących się do obrotu towarowego.
- (3) Stosownie do wymienionych wyżej ogólnych reguł, towary opisane w 1 kolumnie tabeli zamieszczonej w załączniku należy klasyfikować do kodu CN wskazanego w 2 kolumnie, na mocy uzasadnień określonych w 3 kolumnie tej tabeli.
- (4) Należy zagwarantować, aby wiążąca informacja taryfowa wydana odnośnie do towarów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, mogła być nadal przywoływana przez osobę, której udzielono tej informacji, przez pewien okres, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ⁽²⁾. Okres ten powinien wynosić trzy miesiące.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Kodeksu Celnego,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Towary opisane w 1 kolumnie tabeli zamieszczonej w załączniku klasyfikuje się w Nomenklaturze scalonej do kodu CN wskazanego w 2 kolumnie tej tabeli.

Artykuł 2

Wiążąca informacja taryfowa, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, może być nadal przywoływana przez okres trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia (EWG) nr 2913/92.

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1).

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji,
W imieniu Przewodniczącego,
Heinz ZOUREK
Dyrektor Generalny ds. Podatków i Unii Celnej

ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
Kaniulowany, cylindryczny, gwintowany produkt z bardzo twardego stopu tytanu, o długości od 20 mm do 56 mm. Produkt ma kaniulowany trzpień o średnicy zewnętrznej 4 mm i łeb z gniazdem sześciokątnym. Trzpień jest całkowicie gwintowany o skoku 2 mm. Produkt jest zgodny z normami ISO/TC 150 dla śrub implantów i jest przedstawiany do użycia w chirurgii urazowej do ustawiania złamań. Ma on być instalowany w ciele przy użyciu specjalnych narzędzi i za pomocą drutu prowadzącego, który ma zostać wprowadzony do kaniulowanego trzpienia, co pozwala na dokładne umieszczenie przez niewielkie nacięcie w ciele. Podczas przywozu jest on przedstawiany w sterylnym opakowaniu. Produkt jest oznaczony numerem i tym samym identyfikowalny podczas produkcji i dystrybucji.	9021 10 90	Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1 i 6 Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej oraz brzmienie kodów CN 9021, 9021 10 i 9021 10 90. Ze względu na swoje obiektywne cechy, a mianowicie obecność kaniulowanego trzpienia, produkt całkowicie nie odpowiada śrubie z metalu nieszlachetnego. W związku z tym nie można uznać go za części ogólnego użytku (śruby), jak określono w uwadze 2 do sekcji XV. Zatem wyklucza się klasyfikację do pozycji 8108. Produkt należy zatem klasyfikować do kodu CN 9021 10 90 jako szyny i pozostałe przyrządy stosowane przy złamaniach.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1214/2014
z dnia 11 listopada 2014 r.
dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia jednolitego stosowania Nomenklatury scalonej, stanowiącej załącznik do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87, konieczne jest przyjęcie środków dotyczących klasyfikacji towaru określonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej. Reguły te stosuje się także do każdej innej nomenklatury, która jest w całości lub w części oparta na Nomenklaturze scalonej bądź która dodaje do niej jakikolwiek dodatkowy podpodział i która została ustanowiona szczególnymi przepisami unijnymi, w celu stosowania środków taryfowych i innych środków odnoszących się do obrotu towarowego.
- (3) Stosownie do wymienionych wyżej ogólnych reguł, towary opisane w 1 kolumnie tabeli zamieszczonej w załączniku należy klasyfikować do kodu CN wskazanego w 2 kolumnie, na mocy uzasadnień określonych w 3 kolumnie tej tabeli.
- (4) Należy zagwarantować, aby wiążąca informacja taryfowa wydana odnośnie do towarów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, mogła być nadal przywoływana przez osobę, której udzielono tej informacji, przez pewien okres, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ⁽²⁾. Okres ten powinien wynosić trzy miesiące.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Kodeksu Celnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Towary opisane w 1 kolumnie tabeli zamieszczonej w załączniku klasyfikuje się w Nomenklaturze scalonej do kodu CN wskazanego w 2 kolumnie tej tabeli.

Artykuł 2

Wiążąca informacja taryfowa, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, może być nadal przywoływana przez okres trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia (EWG) nr 2913/92.

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1).

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Heinz ZOUREK
Dyrektor Generalny ds. Podatków i Unii Celnej

ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
Stały, cylindryczny, gwintowany produkt (tak zwana „śruba przeznaczadowa dwukorowa”) wykonana z bardzo twardego stopu tytanu, o długości od 20 mm do 45 mm. Trzpień jest całkowicie gwintowany z dwukorowym gwintem zawierającym strefę przejściową do zmiany średnicy osi. Ma on stałą średnicę zewnętrzną 4,0 mm, jest samogwintujący i ma gwintowaną, tępą końcówkę. Produkt ma wieloosiowy (ruchomy) łeb w kształcie litery U z wewnętrznym gwintem, który umożliwia odchylanie pod kątem 25° wokół jej osi, pozwalające na jej dopasowanie. Produkt ma specjalne siodełko w nasadce zaciskowej do mocowania pręta (przedstawionego oddzielnie) w jego łbie. Produkt jest zgodny z normami ISO/TC 150 dla śrub implantów i jest przedstawiany do użycia w chirurgii urazowej jako część systemu służącego późniejszej stabilizacji kręgosłupa. Jest on osadzany z użyciem specjalnych narzędzi. Podczas przywozu nie jest przedstawiany w sterylnym opakowaniu. Produkt jest oznaczony numerem i tym samym identyfikowalny podczas produkcji i dystrybucji. (*) Zob. zdjęcie.	9021 10 90	Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1 i 6 Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej, uwagę 2b) do działu 90 oraz brzmienie kodów CN 9021, 9021 10 i 9021 10 90. Ze względu na swoje obiektywne cechy, a mianowicie obecność wieloosiowego łba w kształcie litery U z nasadką zaciskową, produkt całkowicie nie odpowiada śrubie z metalu nieszlachetnego. W związku z tym nie może być uważany za część ogólnego użytku (śruby), jak określono w uwadze 2 do sekcji XV. Zatem wyklucza się klasyfikację do pozycji 8108. Produkt należy zatem klasyfikować do kodu CN 9021 10 90 jako szyny i pozostałe przyrządy stosowane przy złamaniach.

(*) Zdjęcie ma charakter wyłącznie informacyjny.



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1215/2014
z dnia 11 listopada 2014 r.
dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia jednolitego stosowania Nomenklatury scalonej, stanowiącej załącznik do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87, konieczne jest przyjęcie środków dotyczących klasyfikacji towaru określonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej. Reguły te stosuje się także do każdej innej nomenklatury, która jest w całości lub w części oparta na Nomenklaturze scalonej bądź która dodaje do niej jakikolwiek dodatkowy podpodział i która została ustanowiona szczególnymi przepisami unijnymi, w celu stosowania środków taryfowych i innych środków odnoszących się do obrotu towarowego.
- (3) Stosownie do wymienionych wyżej ogólnych reguł, towar opisany w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku należy klasyfikować do kodu CN wskazanego w kolumnie 2, na mocy uzasadnień określonych w kolumnie 3 tej tabeli.
- (4) Należy zagwarantować, aby wiążąca informacja taryfowa wydana odnośnie do towarów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, mogła być nadal przywoływana przez osobę, której udzielono tej informacji, przez pewien okres, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ⁽²⁾. Okres ten powinien wynosić trzy miesiące.
- (5) Komitet Kodeksu Celnego nie wydał opinii w terminie wyznaczonym przez jego przewodniczącego,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Towar opisany w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku klasyfikuje się w Nomenklaturze scalonej do kodu CN wskazanego w kolumnie 2 tej tabeli.

Artykuł 2

Wiążąca informacja taryfowa, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, może być nadal przywoływana, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia (EWG) nr 2913/92, przez okres trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1).

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Heinz ZOUREK
Dyrektor Generalny ds. Podatków i Unii Celnej

ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (Kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
Kolektor słoneczny o wymiarach w przybliżeniu 2 m × 2 m, składający się z 25 rur próżniowych ze szkła, montowanych równolegle i połączonych za pomocą rury zbiorczej. Każda rura próżniowa składa się z dwóch koncentrycznych rurek zawierających płyn przenoszący ciepło. Wewnętrzna rurka każdej rury jest powleczone warstwą absorbującą. Energia słoneczna jest absorbowana przez warstwę na wewnętrznej rurce i przekształcana w energię cieplną. Ciepło jest następnie przekazywane do płynu przesyłającego ciepło, który zmienia się w gaz, unosi i przekazuje ciepło do rury zbiorczej (miedzianego kolektora). Ciepło z kolektora jest następnie przesyłane do zbiornika wody za pomocą układu rur zawierającego płyn przenoszący ciepło, krążący za pomocą pompy sterowanej przez sterownik. Pompa, sterownik, układ rur i zbiornik wody nie są dołączone podczas przedstawiania. Kolektor słoneczny jest wykorzystywany w słonecznych systemach podgrzewania wody i jest przeznaczony do montażu na dachu.	8419 19 00	Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1, 2a) i 6 Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej oraz brzmienie kodów CN 8419 i 8419 19 00. Kolektor słoneczny uznaje się za posiadający zasadniczy charakter kompletnego lub gotowego wyrobu (podgrzewacz wody), ponieważ zawiera on wszystkie komponenty konieczne do generowania ciepła. Brakujące komponenty są używane do przesyłania ciepła i magazynowania wody. W związku z tym klasyfikacja do podpozycji 8419 90 85 jako części podgrzewaczy wody jest wykluczona. Ponieważ kolektor słoneczny przekształca energię słoneczną w ciepło, nie może być on uważany za zwykły wymiennik ciepła objęty pozycją 8419 50 (zob. również Noty wyjaśniające do Systemu Zharmonizowanego (HS) do pozycji 8419, grupa (I) pkt B). Kolektor słoneczny należy zatem klasyfikować do kodu CN 8419 19 00 jako pozostałe urządzenia do podgrzewania wody przepływowe lub pojemnościowe, nielektryczne (zob. również Noty wyjaśniające do HS do pozycji 8419, grupa (I), ostatni akapit).

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1216/2014
z dnia 11 listopada 2014 r.
dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia jednolitego stosowania Nomenklatury scalonej, stanowiącej załącznik do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87, konieczne jest przyjęcie środków dotyczących klasyfikacji towaru określonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej. Reguły te stosuje się także do każdej innej nomenklatury, która jest w całości lub w części oparta na Nomenklaturze scalonej bądź która dodaje do niej jakikolwiek dodatkowy podpodział i która została ustanowiona szczególnymi przepisami unijnymi, w celu stosowania środków taryfowych i innych środków odnoszących się do obrotu towarowego.
- (3) Stosownie do wymienionych wyżej ogólnych reguł, towar opisany w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku należy klasyfikować do kodu CN wskazanego w kolumnie 2, na mocy uzasadnień określonych w kolumnie 3 tej tabeli.
- (4) Należy zagwarantować, aby wiążąca informacja taryfowa wydana odnośnie do towarów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, mogła być nadal przywoływana przez osobę, której udzielono tej informacji, przez pewien okres, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ⁽²⁾. Okres ten powinien wynosić trzy miesiące.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Kodeksu Celnego,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Towar opisany w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku klasyfikuje się w Nomenklaturze scalonej do kodu CN wskazanego w kolumnie 2 tej tabeli.

Artykuł 2

Wiążąca informacja taryfowa, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, może być nadal przywoływana, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia (EWG) nr 2913/92, przez okres trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1).

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Heinz ZOUREK
Dyrektor Generalny ds. Podatków i Unii Celnej

ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
Urządzenie elektroniczne o wymiarach w przybliżeniu 10 cm × 4 cm × 1 cm, zawierające, między innymi, następujące elementy: — procesor, — pamięć systemową 1 GB, — pamięć wewnętrzną 4 GB, — wbudowany moduł dla bezprzewodowego połączenia z internetem. Jest ono wyposażone w następujące interfejsy: — HDMI, — USB, — micro USB, — micro SDHC. Urządzenie nie zawiera w sobie tunera wideo. Po podłączeniu do odbiornika telewizyjnego lub monitora, urządzenie umożliwia użytkownikowi dostęp do internetu, na przykład do wymiany e-maili, oglądania filmów wideo, gry lub pobierania oprogramowania. Jest ono również w stanie odtwarzać pliki multimedialne, takie jak wideo, zdjęcia i muzykę z kart pamięci lub pamięci USB.	8528 71 91	Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1, 3c) i 6 Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej, uwagę dodatkową 3 do działu 85 oraz brzmienie kodów CN 8528, 8528 71 i 8528 71 91. W rozumieniu uwagi 3 do sekcji XVI urządzenie zaprojektowane jest do wykonywania dwóch lub więcej funkcji alternatywnych (automatyczne przetwarzanie danych objęte pozycją 8471, telekomunikacja objęta pozycją 8517, odtwarzanie wideo objęte pozycją 8521 i odbiór telewizji objęty pozycją 8528). Nie jest możliwe wyznaczenie głównej funkcji urządzenia, ponieważ każda z funkcji jest jednakowo ważna do używania urządzenia. W związku z tym urządzenie należy klasyfikować do tej pozycji, która w kolejności numerycznej pojawia się jako ostatnia z tych, które jednakowo zasługują na uwzględnienie. Wyklucza się zatem klasyfikację do pozycji CN 8471, 8517 lub 8521. Ponieważ urządzenie nie zawiera tunera wideo i pozwala na interaktywną wymianę informacji, należy je zatem klasyfikować do kodu CN 8528 71 91 jako aparaturę z urządzeniem opartym na mikroprocesorach, zawierającą modem dostępu do internetu i posiadającą funkcję interaktywnej wymiany informacji, zdolną do odbioru sygnałów telewizyjnych (tak zwane „set-top boksy z funkcją komunikacyjną”, w tym zawierające urządzenie wykonujące funkcję zapisu lub odtwarzania, pod warunkiem że zachowują zasadniczy charakter set-top boksu, który ma funkcję komunikacyjną).

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1217/2014
z dnia 11 listopada 2014 r.
dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia jednolitego stosowania Nomenklatury scalonej, stanowiącej załącznik do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87, konieczne jest przyjęcie środków dotyczących klasyfikacji towaru określonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej. Reguły te stosuje się także do każdej innej nomenklatury, która jest w całości lub w części oparta na Nomenklaturze scalonej bądź która dodaje do niej jakikolwiek dodatkowy podpodział i która została ustanowiona szczególnymi przepisami unijnymi, w celu stosowania środków taryfowych i innych środków odnoszących się do obrotu towarowego.
- (3) Stosownie do wymienionych wyżej ogólnych reguł, towar opisany w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku należy klasyfikować do kodu CN wskazanego w kolumnie 2, na mocy uzasadnień określonych w kolumnie 3 tej tabeli.
- (4) Należy zagwarantować, aby wiążąca informacja taryfowa wydana odnośnie do towarów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, mogła być nadal przywoływana przez osobę, której udzielono tej informacji, przez pewien okres, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ⁽²⁾. Okres ten powinien wynosić trzy miesiące.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Kodeksu Celnego,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Towar opisany w kolumnie 1 tabeli zamieszczonej w załączniku klasyfikuje się w Nomenklaturze scalonej do kodu CN wskazanego w kolumnie 2 tej tabeli.

Artykuł 2

Wiążąca informacja taryfowa, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, może być nadal przywoływana, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia (EWG) nr 2913/92, przez okres trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1).

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

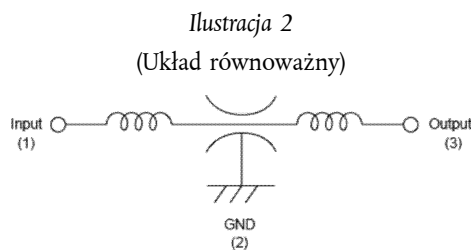
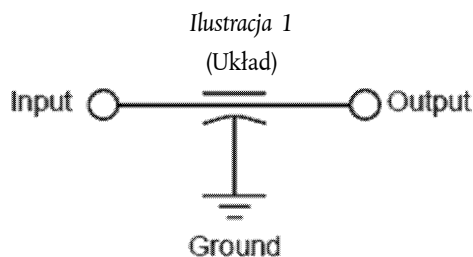
Sporządzono w Brukseli dnia 11 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Heinz ZOUREK
Dyrektor Generalny ds. Podatków i Unii Celnej

ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (Kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
1. Artykuł (tak zwany filtr elektryczny) utworzony przez ceramiczny, wielowarstwowy kondensator typu przepustowego montowany na powierzchni, o wymiarach w przybliżeniu 8 mm × 3 mm × 3 mm. Przedstawiany jest jako filtr dolnoprzepustowy do zastosowania jako filtr zakłóceń elektromagnetycznych (EMI), na przykład we wzmacniaczach, zasilaczach, układach kontroli temperatury i silnika i obwodach sterowania. (*) Zob. ilustracja 1.	8532 24 00	Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1 i 6 Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej, uwagę 2a) do sekcji XVI oraz brzmienie kodów CN 8532 i 8532 24 00. Artykuł jest używany jako komponent do różnego rodzaju maszyn. Ponieważ składa się on tylko z kondensatora, należy go klasyfikować do kodu CN 8532 24 00 jako ceramiczne, wielowarstwowe kondensatory stałe.
2. Artykuł (tak zwany filtr elektryczny) utworzony przez kondensator i kulki ferrytowe, o wymiarach w przybliżeniu 7 mm × 2 mm × 2 mm. Równoważny obwód elektryczny zawiera dwa wzbudniki, jeden dla każdej kulki ferrytowej, umieszczone szeregowo do ścieżki prądu stałego i przyłączone do przewodu po lewej i prawej stronie kondensatora przepustowego montowanego na powierzchni. Dwie kulki ferrytowe działają jako wzbudniki i ich funkcją jest zmniejszenie rezonansu z otaczającymi obwodami w celu stłumienia prądów elektrycznych wysokiej częstotliwości. Przedstawiany jest do wykorzystania jako filtr zakłóceń elektromagnetycznych (EMI), na przykład w zastosowaniach motoryzacyjnych i przemysłowych. (*) Zob. ilustracja 2.	8548 90 90	Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1 i 6 Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej (ORI), uwagę 2c) do sekcji XVI oraz brzmienie kodów CN 8548, 8548 90 i 8548 90 90. Biorąc pod uwagę obiektywne cechy artykułu, a mianowicie, że nie jest on utworzony tylko przez kondensator, lecz również przez dwie kulki ferrytowe, nie odpowiada w pełni brzmieniu pozycji 8532 (kondensatory). Ponadto, ponieważ zarówno kulki ferrytowe, jak i kondensator są jednakowo ważne dla ogólnego funkcjonowania filtra elektrycznego, funkcja tego artykułu wykracza poza zakres pozycji 8532. Klasyfikacja do niniejszej pozycji przez zastosowanie reguły 1 ORI i uwagi 2a) do sekcji XVI jest zatem wykluczona. Artykuł jest używany jako komponent do różnego rodzaju maszyn. Ponieważ nie nadaje się on do stosowania wyłącznie lub głównie do określonej maszyny lub kategorii maszyny, należy go klasyfikować do kodu CN 8548 90 90 jako pozostałe elektryczne części maszyn lub urządzeń, niewymienione ani niewłączone gdzie indziej w dziale 85.

(*) Ilustracje mają charakter wyłącznie informacyjny.



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1218/2014**z dnia 13 listopada 2014 r.****zmieniające załączniki I i II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 w odniesieniu do wymagań w zakresie zdrowia zwierząt dotyczących włośnia krętego we wzorze świadectwa weterynaryjnego do celów przywozu do Unii świń domowych przeznaczonych do hodowli, produkcji lub uboju lub świeżego mięsa trzody chlewnej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2004/68/WE z dnia 26 kwietnia 2004 r. ustanawiającą warunki zdrowia zwierząt regulujące przywóz do oraz tranzyt przez terytorium Wspólnoty niektórych żywych zwierząt kopytnych, zmieniającą dyrektywy 90/426/EWG oraz 92/65/EWG i uchylającą dyrektywę 72/462/EWG ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 13 ust. 1 lit. e),uwzględniając dyrektywę Rady 2002/99/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającą przepisy o wymaganiach zdrowotnych dla zwierząt regulujące produkcję, przetwarzanie, dystrybucję oraz wprowadzanie produktów pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych do spożycia przez ludzi ⁽²⁾, w szczególności jej art. 9 ust. 2 lit. b) oraz art. 9 ust. 4,uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 853/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające szczególne przepisy dotyczące higieny w odniesieniu do żywności pochodzenia zwierzęcego ⁽³⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 2 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 206/2010 ⁽⁴⁾ ustanowiono między innymi wymogi dotyczące świadectw weterynaryjnych obowiązujące przy wprowadzaniu do Unii niektórych przesyłek żywych zwierząt lub świeżego mięsa. Rozporządzenie to stanowi, że przesyłki zwierząt kopytnych można wprowadzać do Unii tylko wówczas, gdy spełniają określone wymagania i towarzyszy im odpowiednie świadectwo weterynaryjne, sporządzone zgodnie z właściwym wzorem ustanowionym w tym rozporządzeniu.
- (2) W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 ustanowiono wzory świadectw weterynaryjnych do celów przywozu do Unii świń domowych przeznaczonych do hodowli lub produkcji (wzór „POR-X”) oraz do natychmiastowego uboju (wzór „POR-Y”). Wzory te nie zawierają gwarancji w odniesieniu do włośnia krętego.
- (3) Wzór świadectwa weterynaryjnego do celów przywozu do Unii świeżego mięsa świń domowych ustanowiono w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 jako wzór „POR”. Wzór ten obejmuje gwarancje w odniesieniu do włośnia krętego.
- (4) W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2075/2005 ⁽⁵⁾ ustanowiono przepisy odnoszące się do pobierania próbek z tusz zwierząt należących do gatunków podatnych na zakażenie włośniem krętym oraz odnoszące się do określenia statusu gospodarstw utrzymujących świnię domową.
- (5) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 216/2014 ⁽⁶⁾ zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2075/2005 ustanowiono odstępstwo od przepisów o prowadzeniu badań przy uboju na rzecz gospodarstw stosujących kontrolowane warunki w pomieszczeniach inwentarskich. Ponadto w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1114/2014 ⁽⁷⁾ przewiduje się, że gospodarstwo, w którym utrzymuje się świnię domową, może być uznane za gospodarstwo stosujące kontrolowane warunki w pomieszczeniach inwentarskich jedynie wówczas, gdy — między innymi — podmiot prowadzący przedsiębiorstwo spożywcze wprowadza nowe świnię domową do gospodarstwa rolnego jedynie wówczas, gdy zwierzęta te pochodzą i zostały wysłane z innych gospodarstw oficjalnie uznanych za gospodarstwa stosujące kontrolowane warunki w pomieszczeniach inwentarskich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 139 z 30.4.2004, s. 321.⁽²⁾ Dz.U. L 18 z 23.1.2003, s. 11.⁽³⁾ Dz.U. L 139 z 30.4.2004, s. 55.⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 206/2010 z dnia 12 marca 2010 r. ustanawiające wykazy krajów trzecich, ich terytoriów lub części, upoważnionych do wprowadzania do Unii Europejskiej niektórych zwierząt oraz świeżego mięsa, a także wymogi dotyczące świadectw weterynaryjnych (Dz.U. L 73 z 20.3.2010, s. 1).⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2075/2005 z dnia 5 grudnia 2005 r. ustanawiające szczególne przepisy dotyczące urzędowych kontroli w odniesieniu do włośni (*Trichinella*) w mięsie (Dz.U. L 338 z 22.12.2005, s. 60).⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 216/2014 z dnia 7 marca 2014 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2075/2005 ustanawiające szczególne przepisy dotyczące urzędowych kontroli w odniesieniu do włośni (*Trichinella*) w mięsie (Dz.U. L 69 z 8.3.2014, s. 85).⁽⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1114/2014 z dnia 21 października 2014 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2075/2005 ustanawiające szczególne przepisy dotyczące urzędowych kontroli w odniesieniu do włośni (*Trichinella*) w mięsie (Dz.U. L 302 z 22.10.2014, s. 46).

- (6) Należy zmienić wzory świadectw weterynaryjnych „POR-X” i „POR-Y” ustanowione w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 i wzór świadectwa weterynaryjnego „POR” ustanowiony w załączniku II do tego rozporządzenia, tak by wzory te odzwierciedlały wymagania dotyczące przywozu świń domowych i ich mięsa ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 2075/2005, zmienionym rozporządzeniem (UE) nr 216/2014. Dotyczy to w szczególności informacji o oficjalnym uznaniu gospodarstwa pochodzenia świń domowych, które to informacje należy, w zależności od potrzeb, ująć lub zmienić w rzeczonych wzorach świadectw weterynaryjnych, tak by umożliwić państwom członkowskim zastosowanie przy uboju odpowiedniej procedury badań na obecność włośnia krętego, uniknięcie zagrożenia statusu posiadanego przez gospodarstwo przeznaczenia w odniesieniu do świń hodowlanych lub użytkowych oraz zapewnienie bezpieczeństwa świeżego mięsa.
- (7) W świadectwach weterynaryjnych zgodnych ze wzorami „POR-X”, „POR-Y” oraz „POR” urzędowy lekarz weterynarii powinien uwzględnić dodatkowe gwarancje i szczególne warunki w odniesieniu do kontrolowanych warunków w pomieszczeniach inwentarskich.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 206/2010.
- (9) Aby uniknąć zakłóceń w przywozie do Unii przesyłek świń domowych i ich mięsa, należy zezwolić na stosowanie — w okresie przejściowym i z zastrzeżeniem spełnienia określonych warunków — świadectw weterynaryjnych wydanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 206/2010 w wersji przed zmianami wprowadzonymi niniejszym rozporządzeniem.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Paszy,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 206/2010 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w „Warunkach szczegółowych” w załączniku I część 1 dodaje się wpis w brzmieniu:

„XI: gospodarstwa lub przedziały uznane za stosujące kontrolowane warunki w pomieszczeniach inwentarskich zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 2075/2005.”;
- 2) we wzorze świadectwa weterynaryjnego „POR-X” zawartym w załączniku I część 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) po pkt II.1.2 dodaje się pkt II.1.3 w brzmieniu:

„⁽²⁾ ⁽¹⁰⁾ [II.1.3. są świniami domowymi, które pochodzą z gospodarstwa oficjalnie uznanego za gospodarstwo stosujące kontrolowane warunki w pomieszczeniach inwentarskich zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 2075/2005 albo które nie są odsadzone od maciory i mają mniej niż 5 tygodni.]”;
 - b) po przypisie 9 dodaje się przypis w brzmieniu:

„⁽¹⁰⁾ Dotyczy tylko państw trzecich opatrzonych wpisem »XI« w kolumnie 6 »Warunki szczegółowe« w części 1 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 206/2010.”;
- 3) we wzorze świadectwa weterynaryjnego „POR-Y” zawartym w załączniku I część 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) po pkt II.1.2 dodaje się pkt II.1.3 w brzmieniu:

„⁽²⁾ ⁽⁵⁾ [II.1.3. są świniami domowymi, które pochodzą z gospodarstwa oficjalnie uznanego za gospodarstwo stosujące kontrolowane warunki w pomieszczeniach inwentarskich zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 2075/2005 albo które nie są odsadzone od maciory i mają mniej niż 5 tygodni.]”;
 - b) po przypisie 4 dodaje się przypis w brzmieniu:

„⁽⁵⁾ Dotyczy tylko państw trzecich opatrzonych wpisem »XI« w kolumnie 6 »Warunki szczegółowe« w części 1 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 206/2010.”;
- 4) w „Dodatkowych gwarancjach” w załączniku II część 2 dodaje się wpis „K” w brzmieniu:

„K: Gospodarstwa lub przedziały uznane za stosujące kontrolowane warunki w pomieszczeniach inwentarskich zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 2075/2005.”;

5) we wzorze świadectwa weterynaryjnego „POR” zawartym w załączniku II część 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt II.1.3 otrzymuje brzmienie:

- „II.1.3. mięso spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 2075/2005 ustanawiającego szczególne przepisy dotyczące urzędowych kontroli w odniesieniu do włosieni (*Trichinella*) w mięsie, a w szczególności:
- (¹) [zostało poddane badaniu metodą wytrawiania z wynikiem negatywnym;]
 - (¹) *albo* [zostało poddane obróbce mrożeniem zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia (WE) nr 2075/2005;]
 - (¹) (⁷) *albo* zostało uzyskane ze świń domowych, które pochodziły z gospodarstwa oficjalnie uznanego za gospodarstwo stosujące kontrolowane warunki w pomieszczeniach inwentarskich zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 2075/2005 albo które nie były odsadzone od maciory i miały mniej niż 5 tygodni.]”;

b) po przypisie 6 dodaje się przypis w brzmieniu:

- „(⁷) Dotyczy tylko państw trzecich opatrzonych wpisem »K« w kolumnie »Dodatkowe gwarancje« w części 1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010.”.

Artykuł 2

W okresie przejściowym do dnia 31 marca 2015 r. można wprowadzać do Unii przesyłki, które zawierają żywe zwierzęta lub świeże mięso, a którym towarzyszą odpowiednie świadectwa weterynaryjne wydane nie później niż w dniu 1 marca 2015 r. zgodnie ze wzorami świadectw weterynaryjnych „POR-X” i „POR-Y” określonymi w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 oraz ze wzorem świadectwa weterynaryjnego „POR” określonym w załączniku II do tego rozporządzenia, w wersji obowiązującej przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1219/2014**z dnia 13 listopada 2014 r.****zmieniające załącznik II do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 577/2013 w odniesieniu do wykazu terytoriów i państw trzecich****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 576/2013 z dnia 12 czerwca 2013 r. w sprawie przemieszczania o charakterze niehandlowym zwierząt domowych oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 998/2003 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 13 ust. 1 i 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1160/2014 ⁽²⁾ była jugosłowiańska republika Macedonii została włączona do wykazu ustanowionego w części C załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 998/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾.
- (2) W następstwie wejścia w życie rozporządzenia (UE) nr 576/2013 uchylającego i zastępującego rozporządzenie (WE) nr 998/2003 z mocą od dnia 29 grudnia 2014 r., państwa i terytoria wymienione w części C załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 998/2003 wymienione są od tej daty w części 2 załącznika II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 577/2013 ⁽⁴⁾.

Była jugosłowiańska republika Macedonii powinna zatem zostać włączona do wykazu znajdującego się w części 2 załącznika II do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 577/2013.
- (3) W celu zachowania przejrzystości oraz aby uwzględnić postanowienia traktatu o przystąpieniu Chorwacji i przepisy decyzji Rady Europejskiej 2012/419/UE ⁽⁵⁾, należy wprowadzić zmiany w części 1 i 2 załącznika II do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 577/2013 i w całości zastąpić załącznik II do tego rozporządzenia.
- (4) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 577/2013.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Załącznik II do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 577/2013 zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 178 z 28.6.2013, s. 1.⁽²⁾ Rozporządzenie (UE) nr 1160/2014 z dnia 30 października 2014 r. zmieniające załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 998/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wykazu państw i terytoriów (Dz.U. L 311 z 31.10.2014, s. 17).⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 998/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie wymogów dotyczących zdrowia zwierząt, stosowanych do przemieszczania zwierząt domowych o charakterze niehandlowym, i zmieniające dyrektywę Rady 92/65/EWG (Dz.U. L 146 z 13.6.2003, s. 1).⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 577/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie wzorów dokumentów identyfikacyjnych dla przemieszczania o charakterze niehandlowym psów, kotów i fretek, ustanowienia wykazów terytoriów i państw trzecich oraz formatu, szaty graficznej i wymogów językowych dotyczących oświadczeń potwierdzających spełnienie określonych warunków przewidzianych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 576/2013 (Dz.U. L 178 z 28.6.2013, s. 109).⁽⁵⁾ Decyzja Rady Europejskiej 2012/419/UE z dnia 11 lipca 2012 r. w sprawie zmiany statusu Majotty względem Unii Europejskiej (Dz.U. L 204 z 31.7.2012, s. 131).

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 29 grudnia 2014 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK II

Wykaz terytoriów i państw trzecich, o którym mowa w art. 13 rozporządzenia (UE) nr 576/2013

CZĘŚĆ 1

Wykaz terytoriów i państw trzecich, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 576/2013

Kod ISO	Terytorium lub państwo trzecie
AD	Andora
CH	Szwajcaria
FO	Wyspy Owcze
GI	Gibraltar
GL	Grenlandia
IS	Islandia
LI	Liechtenstein
MC	Monako
NO	Norwegia
SM	San Marino
VA	Państwo Watykańskie

CZĘŚĆ 2

Wykaz terytoriów i państw trzecich, o którym mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 576/2013

Kod ISO	Terytorium lub państwo trzecie	Objęte terytoria
AC	Wyspa Wniebowstąpienia	
AE	Zjednoczone Emiraty Arabskie	
AG	Antigua i Barbuda	
AR	Argentyna	
AU	Australia	
AW	Aruba	
BA	Bośnia i Hercegowina	
BB	Barbados	
BH	Bahrajn	
BM	Bermudy	
BQ	Bonaire, Sint Eustatius i Saba (wyspy BES)	
BY	Białoruś	

Kod ISO	Terytorium lub państwo trzecie	Objęte terytoria
CA	Kanada	
CL	Chile	
CW	Curaçao	
FJ	Fidżi	
FK	Falklandy	
HK	Hongkong	
JM	Jamajka	
JP	Japonia	
KN	Saint Kitts i Nevis	
KY	Kajmany	
LC	Saint Lucia	
MS	Montserrat	
MK	była jugosłowiańska republika Macedonii	
MU	Mauritius	
MX	Meksyk	
MY	Malezja	
NC	Nowa Kaledonia	
NZ	Nowa Zelandia	
PF	Polinezja Francuska	
PM	Saint-Pierre i Miquelon	
RU	Rosja	
SG	Singapur	
SH	Święta Helena	
SX	Sint Maarten	
TT	Trynidad i Tobago	
TW	Tajwan	
US	Stany Zjednoczone Ameryki	AS – Samoa Amerykańskie GU – Guam MP – Mariany Północne PR – Portoryko VI – Wyspy Dziewicze Stanów Zjednoczonych”
VC	Saint Vincent i Grenadyny	
VG	Brytyjskie Wyspy Dziewicze	
VU	Vanuatu	
WF	Wallis i Futuna	

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1220/2014**z dnia 13 listopada 2014 r.****ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólną organizację rynków produktów rolnych oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 922/72, (EWG) nr 234/79, (WE) nr 1037/2001 i (WE) nr 1234/2007 ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 543/2011 z dnia 7 czerwca 2011 r. ustanawiające szczególne zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007 w odniesieniu do sektorów owoców i warzyw oraz przetworzonych owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 136 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 543/2011 przewiduje — zgodnie z wynikami wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej — kryteria, na których podstawie Komisja ustala standardowe wartości dla przywozu z państw trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w części A załącznika XVI do wspomnianego rozporządzenia.
- (2) Standardowa wartość w przywozie jest obliczana każdego dnia roboczego, zgodnie z art. 136 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 543/2011, przy uwzględnieniu podlegających zmianom danych dziennych. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem wejść w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Standardowe wartości celne w przywozie, o których mowa w art. 136 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 543/2011, są ustalone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Jerzy PLEWA

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju Obszarów
Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 671.⁽²⁾ Dz.U. L 157 z 15.6.2011, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

(EUR/100 kg)		
Kod CN	Kod państw trzecich ⁽¹⁾	Standardowa wartość w przywozie
0702 00 00	AL	80,9
	MA	76,7
	MK	67,1
	ZZ	74,9
0707 00 05	AL	67,1
	JO	194,1
	TR	127,6
	ZZ	129,6
0709 93 10	AL	65,0
	MA	51,6
	TR	124,5
	ZZ	80,4
0805 20 10	MA	121,8
	TR	74,4
	ZZ	98,1
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	MK	74,3
	TR	75,7
	ZZ	75,0
0805 50 10	TR	88,9
	ZZ	88,9
0806 10 10	BR	291,7
	LB	369,0
	PE	246,7
	TR	149,3
	US	305,8
	ZZ	272,5
0808 10 80	BR	51,7
	CA	136,0
	CL	87,9
	NZ	144,9
	US	192,5
	ZA	131,6
	ZZ	124,1
0808 30 90	CN	75,6
	ZZ	75,6

(¹) Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1106/2012 z dnia 27 listopada 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 471/2009 w sprawie statystyk Wspólnoty dotyczących handlu zagranicznego z państwami trzecimi, w odniesieniu do aktualizacji nazewnictwa państw i terytoriów (Dz.U. L 328 z 28.11.2012, s. 7). Kod „ZZ” odpowiada „innym pochodzeniom”.

DECYZJE

DECYZJA RADY

z dnia 10 listopada 2014 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Wspólnego Komitetu utworzonego na podstawie Umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie swobodnego przepływu osób, w odniesieniu do zastąpienia załącznika II do tej umowy dotyczącego koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego

(2014/790/UE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 48 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie swobodnego przepływu osób ⁽¹⁾ (zwana dalej „Umową”) została podpisana w dniu 21 czerwca 1999 r. i weszła w życie w dniu 1 czerwca 2002 r.
- (2) Art. 18 Umowy stanowi, że Wspólny Komitet ustanowiony na podstawie art. 14 Umowy (zwany dalej „Wspólnym Komitetem”) może, w drodze decyzji, przyjmować zmiany do załącznika II do Umowy dotyczącego koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego.
- (3) W celu zachowania spójnego stosowania aktów prawnych Unii oraz uniknięcia trudności administracyjnych i ewentualnych problemów prawnych należy zmienić załącznik II do Umowy, tak aby uwzględniał on nowe akty prawne Unii, do których Umowa w dotychczasowym brzmieniu się nie odnosi.
- (4) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Wspólnego Komitetu w odniesieniu do zmiany załącznika II do Umowy.
- (5) Stanowisko Unii w ramach Wspólnego Komitetu powinno zatem być oparte na dołączonym projekcie decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Wspólnego Komitetu ustanowionego na podstawie art. 14 Umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie swobodnego przepływu osób (zwanego dalej „Wspólnym Komitetem”) jest oparte na projekcie decyzji Wspólnego Komitetu dołączonym do niniejszej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 6.

W ramach Wspólnego Komitetu przedstawiciele Unii mogą, bez konieczności przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji, uzgodnić niewielkie zmiany w projekcie decyzji.

Artykuł 2

Po przyjęciu decyzja Wspólnego Komitetu zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 listopada 2014 r.

W imieniu Rady

M. MARTINA

Przewodniczący

PROJEKT

DECYZJA NR .../... WSPÓLNEGO KOMITETU

utworzonego na podstawie Umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie swobodnego przepływu osób

z dnia

zmieniająca załącznik II do tej umowy dotyczący koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego

WSPÓLNY KOMITET,

uwzględniając Umowę między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie swobodnego przepływu osób ⁽¹⁾ („Umowa”), w szczególności jej art. 14 i 18,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa została podpisana w dniu 21 czerwca 1999 r. i weszła w życie w dniu 1 czerwca 2002 r.
- (2) Załącznik II do Umowy dotyczący koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego został zastąpiony decyzją Wspólnego Komitetu nr 1/2012 z dnia 31 marca 2012 r. ⁽²⁾.
- (3) Załącznik II do Umowy powinien zostać zaktualizowany w celu uwzględnienia nowych aktów prawnych Unii Europejskiej, które weszły w życie od tego czasu, w szczególności zmian rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 ⁽³⁾ i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 ⁽⁴⁾ wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1244/2010 ⁽⁵⁾, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 465/2012 ⁽⁶⁾ oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1224/2012 ⁽⁷⁾.
- (4) Należy również wziąć pod uwagę decyzje i zalecenia przyjęte przez Komisję Administracyjną ds. Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego w celu wykonania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 i rozporządzenia (WE) nr 987/2009 po wejściu w życie decyzji Wspólnego Komitetu nr 1/2012.
- (5) Załącznik II do Umowy należy dostosowywać do zmian w odpowiednich aktach prawnych Unii Europejskiej,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

W załączniku II do Umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie swobodnego przepływu osób („Umowa”) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejszą decyzję sporządzono w językach: angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim oraz włoskim, przy czym teksty w każdym z tych języków są na równi autentyczne.

⁽¹⁾ Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 6.

⁽²⁾ Dz.U. L 103 z 13.4.2012, s. 51.

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 1, poprawione w Dz.U. L 200 z 7.6.2004, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 z dnia 16 września 2009 r. dotyczące wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz.U. L 284 z 30.10.2009, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1244/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. (Dz.U. L 338 z 22.12.2010, s. 35).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 465/2012 z dnia 22 maja 2012 r. (Dz.U. L 149 z 8.6.2012, s. 4).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1224/2012 z dnia 18 grudnia 2012 r. (Dz.U. L 349 z 19.12.2012, s. 45).

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca po dacie jej przyjęcia przez Wspólny Komitet.

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Wspólnego Komitetu
Przewodniczący
Sekretarze

ZAŁĄCZNIK

W załączniku II do Umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie swobodnego przepływu osób wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w **sekcji A: Akty prawne stanowiące przedmiot odniesienia, pkt 1**, słowa „zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 988/2009 z dnia 16 września 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz określające treść załączników ⁽¹⁾” zastępuje się słowami:

„zmienione:

- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 988/2009 z dnia 16 września 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz określające treść załączników ⁽²⁾,
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1244/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 dotyczące wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 ⁽³⁾,
- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 465/2012 z dnia 22 maja 2012 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz rozporządzenie (WE) nr 987/2009 dotyczące wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 ⁽⁴⁾,
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1224/2012 z dnia 18 grudnia 2012 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 dotyczące wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 ⁽⁵⁾.”;

- 2) w **sekcji A: Akty prawne stanowiące przedmiot odniesienia, pkt 1**, pod nagłówkiem „Na użytek niniejszej Umowy rozporządzenie (WE) nr 883/2004 dostosowuje się w następujący sposób:” w lit. h) pkt 1 słowa „ustawa federalna o świadczeniach uzupełniających z dnia 19 marca 1965 r.” zastępuje się słowami:

„ustawa federalna o świadczeniach uzupełniających z dnia 6 października 2006 r.”;

- 3) w **sekcji A: Akty prawne stanowiące przedmiot odniesienia, pkt 2**, po słowach „Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 z dnia 16 września 2009 r. dotyczące wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego ⁽⁶⁾” dodaje się, co następuje:

„zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1244/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 dotyczące wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 ⁽⁷⁾,
- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 465/2012 z dnia 22 maja 2012 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz rozporządzenie (WE) nr 987/2009 dotyczące wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 ⁽⁸⁾,
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1224/2012 z dnia 18 grudnia 2012 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 dotyczące wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 ⁽⁹⁾.”

⁽¹⁾ Dz.U. L 284 z 30.10.2009, s. 43.

⁽²⁾ Dz.U. L 284 z 30.10.2009, s. 43.

⁽³⁾ Dz.U. L 338 z 22.12.2010, s. 35.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 149 z 8.6.2012, s. 4.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 349 z 19.12.2012, s. 45.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 284 z 30.10.2009, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 338 z 22.12.2010, s. 35.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 149 z 8.6.2012, s. 4.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 349 z 19.12.2012, s. 45.

- 4) w **sekcji A: Akty prawne stanowiące przedmiot odniesienia, pkt 2**, pod nagłówkiem „Na użytek niniejszej umowy rozporządzenie (WE) nr 987/2009 dostosowuje się w następujący sposób:” skreśla się następujące słowa:

„Umowa między Szwajcarią a Włochami z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiająca specjalne procedury w zakresie zwrotu kosztów świadczeń z tytułu opieki zdrowotnej.”;

- 5) w **sekcji B: Akty prawne należycie uwzględniane przez Umawiające się Strony**, po pkt 21 dodaje się punkty w brzmieniu:

„22. decyzja Komisji Administracyjnej ds. Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego nr E2 z dnia 3 marca 2010 r. w sprawie ustanowienia procedury zarządzania zmianami mającej zastosowanie do danych dotyczących organów określonych w art. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 wymienionych w elektronicznym wykazie, który stanowi integralną część EESSI ⁽¹⁾;

23. decyzja Komisji Administracyjnej ds. Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego nr E3 z dnia 19 października 2011 r. dotycząca okresu przejściowego określonego w art. 95 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 ⁽²⁾;

24. decyzja Komisji Administracyjnej ds. Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego nr H6 z dnia 16 grudnia 2010 r. dotycząca stosowania określonych zasad odnoszących się do sumowania okresów zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego ⁽³⁾;

25. decyzja Komisji Administracyjnej ds. Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego nr S8 z dnia 15 czerwca 2011 r. dotycząca przyznawania protez, sprzętów dużych rozmiarów i innych świadczeń rzeczowych o znacznej wartości, o których mowa w art. 33 rozporządzenia (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego ⁽⁴⁾;

26. decyzja Komisji Administracyjnej ds. Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego nr U4 z dnia 13 grudnia 2011 r. dotycząca procedur zwrotu zgodnie z art. 65 ust. 6 i 7 rozporządzenia (WE) nr 883/2004 i art. 70 rozporządzenia (WE) nr 987/2009 ⁽⁵⁾.”;

- 6) w **sekcji C: Akty prawne, które Umawiające się Strony biorą pod uwagę**, po pkt 2 dodaje się punkt w brzmieniu:

„3. Zalecenie Komisji Administracyjnej ds. Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego nr S1 z dnia 15 marca 2012 r. dotyczące finansowych aspektów transgranicznego dawstwa narządów od żywych dawców ⁽⁶⁾.”.

⁽¹⁾ Dz.U. C 187 z 10.7.2010, s. 5. [System elektronicznej wymiany informacji dotyczących zabezpieczenia społecznego]

⁽²⁾ Dz.U. C 12 z 14.1.2012, s. 6.

⁽³⁾ Dz.U. C 45 z 12.2.2011, s. 5.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 262 z 6.9.2011, s. 6.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 57 z 25.2.2012, s. 4.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 240 z 10.8.2012, s. 3.

DECYZJA KOMISJI**z dnia 25 czerwca 2014 r.****w sprawie pomocy państwa SA.20350 – (C 17/08) (ex NN 1/06) wdrożonej przez Republikę Czeską na rzecz szeregu regionalnych przewoźników autobusowych prowadzących działalność w kraju uściańskim***(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 4081)***(Jedynie tekst w języku czeskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2014/791/UE)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 14 lutego 2005 r. Komisja otrzymała skargę spółki Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s. (zwanej dalej „DPÚK”) dotyczącą domniemanego udzielenia pomocy państwa regionalnym przewoźnikom autobusowym w kraju uściańskim w Republice Czeskiej. DPÚK to spółka akcyjna prowadząca działalność jako regionalny przewoźnik autobusowy w kraju uściańskim.
- (2) W pismach z dnia 11 maja 2005 r., 23 stycznia 2006 r., 5 października 2006 r. i 19 lipca 2007 r. Komisja zwróciła się do władz czeskich o przekazanie dodatkowych informacji.
- (3) Władze czeskie udzieliły odpowiedzi w pismach z dnia 22 listopada 2005 r., 7 kwietnia 2006 r., 21 grudnia 2006 r., 17 października 2007 r. oraz 25 marca 2008 r.
- (4) W pismach z dnia 21 lutego 2006 r. i 31 października 2006 r. DPÚK przedstawił dodatkowe informacje.
- (5) Komisja zorganizowała spotkanie z przedstawicielami DPÚK w dniu 26 lipca 2007 r. oraz z władzami czeskimi w dniu 28 sierpnia 2007 r.
- (6) Pismem z dnia 16 kwietnia 2008 r. Komisja poinformowała władze czeskie o podjęciu decyzji o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do niektórych środków stanowiących domniemaną pomoc państwa (zwanej dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”). Republika Czeska przekazała swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w dniu 21 sierpnia 2008 r.
- (7) Po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* Komisja wezwała zainteresowane strony do zgłaszania uwag w sprawie domniemanej pomocy państwa ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji z dnia 16 kwietnia 2008 r. (Dz.U. C 187 z 24.7.2008, s. 14).⁽²⁾ Zob. przypis 1.

- (8) Komisja otrzymała uwagi od jednej zainteresowanej strony, tj. DPÚK, w dniu 22 sierpnia 2008 r. Komisja przekazała te uwagi władzom czeskim, które miały możliwość udzielenia na nie odpowiedzi; Komisja otrzymała odpowiedź w piśmie z dnia 4 grudnia 2008 r.
- (9) W dniu 15 lipca 2010 r. Komisja wezwała władze czeskie do przekazania uwag dotyczących zamiaru zbadania zgodności niektórych spośród zaskarżonych środków z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady przez Komisję⁽³⁾. Republika Czeska przekazała swoje uwagi w dniu 12 sierpnia 2010 r.

2. OPIS ŚRODKÓW POMOCY

- (10) W opinii DPÚK władze kraju uściańskiego przyznały niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym rekompensatę z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w latach 2004–2007. Ponadto przewoźnikom tym przyznano szereg domniemanych środków pomocy w różnej formie, tj. w postaci kredytów uprzywilejowanych, dotacji, gwarancji, podwyższenia kapitału własnego, leasingu pojazdów, dzierżawy dworców autobusowych oraz obsługi parkometrów.
- (11) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że nie była w stanie zbadać zgodności wielu środków z postanowieniami Traktatu z uwagi na fakt, że środki te zostały wdrożone przed przystąpieniem Republiki Czeskiej do Unii. Jeżeli chodzi o pozostałe środki, Komisja uznała już w decyzji o wszczęciu postępowania, że nie stanowią one pomocy państwa.
- (12) W związku z powyższym Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności następujących środków:
- a) rekompensat przyznanych przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w sektorze usług transportowych w latach 2005–2006;
 - b) rekompensat przyznanych przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r.;
 - c) rekompensat przyznanych przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.;
 - d) gwarancji udzielonych przez władze gminy Ústie nad Łabą na rzecz Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. (zwanego dalej „DP Ústí”) w dniach 23 lipca 2004 r. i 11 kwietnia 2005 r. jako zabezpieczenie kredytów o wartości odpowiednio 35 mln CZK i 5 mln CZK;
 - e) podwyższenia kapitału własnego DP Ústí o 160 mln CZK dokonanego przez gminę Ústie nad Łabą w 2006 r.

2.1. RAMY PRAWNE OBOWIĄZUJĄCE W LATACH 2004–2007

- (13) W Republice Czeskiej usługi publicznego transportu autobusowego mogą świadczyć wyłącznie przewoźnicy posiadający odpowiednią licencję. W Republice Czeskiej usługi publicznego transportu autobusowego są świadczone w ramach dwóch systemów. Pierwszy system obejmuje usługi transportowe świadczone na zasadzie komercyjnej w oparciu o licencje przyznane przewoźnikom, którzy są posiadaczami koncesji (*koncese*) na prowadzenie działalności w zakresie publicznego transportu autobusowego. Drugi system obejmuje usługi transportowe objęte obowiązkiem użyteczności publicznej świadczone w oparciu o licencje na poszczególne linie przyznane przewoźnikom, którzy są posiadaczami koncesji (*koncese*) na prowadzenie działalności w zakresie publicznego transportu autobusowego, oraz w oparciu o: (i) umowę o wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej; lub (ii) decyzję właściwego organu o nałożeniu na danego przewoźnika obowiązku użyteczności publicznej⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

⁽⁴⁾ W opinii władz czeskich większość rynku usług autobusowego pasażerskiego transportu publicznego jest obsługiwana na podstawie umów dotyczących obowiązków użyteczności publicznej.

- (14) W Republice Czeskiej usługi publicznego transportu autobusowego mogą świadczyć wyłącznie przewoźnicy posiadający odpowiednią licencję. Zdaniem władz czeskich licencja stanowi udzielone przez odpowiednie organy zezwolenie na regularne świadczenie publicznych usług transportowych. Celem takiej licencji jest zagwarantowanie świadczenia usług transportu autobusowego wyłącznie przez tych przewoźników, którzy spełniają określone wymogi w zakresie jakości. Zgodnie z art. 18 ustawy nr 111/1994 o transporcie drogowym (zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”⁽⁵⁾) wymogi te obejmują w szczególności obowiązek świadczenia usług zgodnie z zatwierdzonym rozkładem jazdy, zapewnienia określonego poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz publikowania rozkładów jazdy i oznakowania autobusów nazwami linii. Usługi regionalnego transportu autobusowego zostały w pełni zliberalizowane w kraju uściańskim w okresie objętym postępowaniem, ponieważ każdy przewoźnik z innego państwa członkowskiego, który spełniał warunki konieczne do uzyskania licencji, mógł świadczyć usługi regionalnego transportu autobusowego w Republice Czeskiej w okresie objętym postępowaniem. System w jego obecnej formie funkcjonuje od 2004 r.
- (15) Zgodnie z art. 19 ustawy o transporcie drogowym obowiązek użyteczności publicznej należy rozumieć jako spoczywający na przewoźniku obowiązek prowadzenia działalności w interesie publicznym, której w przeciwnym razie dany przewoźnik nie zdecydowałby się prowadzić lub zdecydowałby się prowadzić wyłącznie w ograniczonym zakresie z uwagi na wiążące się z nią niekorzystne skutki gospodarcze. Obowiązki użyteczności publicznej powierza się przewoźnikowi na mocy pisemnej umowy zawartej z odpowiednimi organami publicznymi⁽⁶⁾. Obowiązek użyteczności publicznej definiuje się poprzez bezpośrednie odniesienie do treści art. 14 rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69⁽⁷⁾, którego ust. 1 stanowi, że „umowy o usługi publiczne mogą dotyczyć zwłaszcza: – usług przewozowych spełniających określone normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości, – dodatkowych usług przewozowych, – usług przewozowych o określonych stawkach i spełniających określone warunki, w szczególności w odniesieniu do niektórych grup pasażerów lub niektórych dróg, – dostosowania usług do rzeczywistych wymogów”.
- (16) Zgodnie z ustawą o transporcie drogowym odpowiedni organ publiczny jest zobowiązany do zrekompensowania możliwych do udowodnienia strat, które przewoźnik poniósł z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej⁽⁸⁾. Zgodnie z art. 19b tej ustawy możliwe do udowodnienia straty w kontekście publicznego liniowego przewozu osób definiuje się jako „różnicę pomiędzy sumą kosztów uzasadnionych względami ekonomicznymi i rozsądnymi zysków⁽⁹⁾ a wpływami i przychodami uzyskanymi przez przewoźnika w ramach wypełniania obowiązku użyteczności publicznej”.
- (17) Artykuł 19b ust. 3 ustawy o transporcie drogowym stanowi, że przewoźnik ma obowiązek przedłożyć obiektywny szacunek możliwej do udowodnienia straty za cały okres objęty umową o wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej jako jeden z warunków niezbędnych do zawarcia umowy o usługi publiczne. Władze danego kraju rekompensują możliwe do udowodnienia straty do kwoty nieprzekraczającej wysokości obiektywnego oszacowania, powiększonej wyłącznie o niemożliwe do przewidzenia koszty. Taki obiektywny szacunek możliwych do udowodnienia strat odpowiada oczekiwanym stratom oszacowanym przez niezależnego eksperta przed wykonaniem usługi. Zgodnie z art. 19b ust. 3 ustawy o transporcie drogowym nawet jeśli przewoźnik będzie ubiegał się o wyższą rekompensatę z tytułu strat po wykonaniu umowy, organy publiczne będą trzymały się wcześniej ustalonego pułapu wyznaczonego w szacunkach. Jeżeli natomiast straty rzeczywiste będą niższe niż obiektywny szacunek możliwych do udowodnienia strat, rekompensata będzie obejmowała wyłącznie straty rzeczywiste. Niemożliwe do przewidzenia koszty poniesione w trakcie wykonywania umowy, których nie dało się przewidzieć w momencie zawierania umowy, również podlegają rekompensacie.

⁽⁵⁾ Niektóre przepisy ustawy o transporcie drogowym, w szczególności przepisy dotyczące obowiązku użyteczności publicznej, zostały uchylone w lipcu 2010 r. ustawą nr 194/2010 o usługach publicznych w sektorze przewozu osób i zastąpione przepisami szczegółowymi zawartymi w tej drugiej ustawie. Ramy prawne opisane w niniejszej sekcji odzwierciedlają jednak stan prawny obowiązujący w okresie objętym oceną dotyczącą domniemanych środków pomocy państwa, tj. w latach 2004–2007.

⁽⁶⁾ Przed przystąpieniem Republiki Czeskiej do Unii rekompensatę za straty wynikające z wypełniania obowiązków świadczenia transportu publicznego zapewniano za pomocą umów zawieranych między władzami gminy a głównym dostawcą usług transportu publicznego. Umowy te, mimo że formalnie nie były umowami dotyczącymi obowiązków użyteczności publicznej, jeżeli chodzi o ich formę, zasadniczo miały charakter typowy dla takich umów. Kwotę rekompensaty obliczano na podstawie ekspertyzy dotyczącej przewidywanych strat wynikających z obsługi linii transportu publicznego określonej w ramach obowiązku użyteczności publicznej. Jeżeli kwota straty rzeczywistej znacznie odbiegała od wysokości straty przewidywanej w ekspertyzie, na zakończenie danego roku kalendarzowego przeprowadzano rozliczenie końcowe. Tę samą zasadę stosowano w przypadku potencjalnego przyznania nadmiernych rekompensat.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 156 z 28.6.1969, s. 1).

⁽⁸⁾ Zgodnie z prawem czeskim rekompensata z tytułu umów o usługi publiczne jest równoważna z pojęciem możliwej do udowodnienia straty. Aby uzyskać informacje dotyczące podobnej spraw, zob. również decyzja Komisji C 3/08 (ex NN 102/05) z dnia 26 listopada 2008 r. – Republika Czeska – Rekompensata z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej dla przedsiębiorstw autobusowych z Moraw Południowych (Dz.U. L 97 z 16.4.2009, s. 14) lub decyzja Komisji C(2008) 1627 final N 495/07 z dnia 30 kwietnia 2008 r. – Republika Czeska – Program pożyczeń a obnowy żelazniczych kolejowych vozidel (Dz.U. C 152 z 18.6.2008, s. 21).

⁽⁹⁾ Przyjmuje się, że rozsądny zysk to „suma, która – po opodatkowaniu [...] – nie przekracza 1/8 ceny autobusów używanych zazwyczaj do celów publicznego liniowego przewozu osób w ramach świadczenia usług transportowych w drodze wypełniania obowiązku użyteczności publicznej, pomniejszonej o sumę łącznej rzeczywistej amortyzacji wspomnianych autobusów oraz o sumę wydatkowaną na inwestycje związane z obsługą publicznego liniowego przewozu osób, pod warunkiem że właściwe władze wyraziły swoją zgodę na włączenie inwestycji do obliczenia możliwych do udowodnienia strat”.

- (18) W rozporządzeniu wykonawczym określono sposób ustalenia możliwych do udowodnienia strat, metodę sporządzania obiektywnego oszacowania możliwych do udowodnienia strat, zasady przydziału środków finansowych z odpowiednich budżetów, dokumenty na poparcie obliczeń dotyczących kwoty możliwych do udowodnienia strat oraz sposób sprawowania nadzoru przez rząd nad finansowaniem usług transportowych ⁽¹⁰⁾.
- (19) Począwszy od 1 stycznia 2003 r. władze poszczególnych krajów, w tym władze kraju uściańskiego, ponoszą odpowiedzialność za zawieranie umów z przewoźnikami dotyczących świadczenia regionalnych usług transportu publicznego w Republice Czeskiej. Świadczenie ogólnych usług transportu autobusowego w Republice Czeskiej zapewnia się na dwa sposoby. Po pierwsze, odpowiedzialność za zarządzanie podstawowymi usługami transportowymi, które zgodnie z art. 19a i 19b ustawy o transporcie drogowym należy rozumieć jako usługi w zakresie transportu regionalnego, spoczywa na odpowiednich władzach poszczególnych krajów. Poszczególne kraje pokrywają możliwe do udowodnienia straty ze swoich budżetów. Po drugie, odpowiedzialność za zarządzanie pozostałymi usługami transportowymi, które zgodnie z art. 19c ustawy o transporcie drogowym należy rozumieć jako usługi służące zaspokojeniu potrzeb transportowych gmin w zakresie, w jakim wykraczają one poza podstawowe usługi transportowe dostępne w danym kraju, spoczywa na odpowiednich władzach poszczególnych gmin. Jeżeli chodzi o wspomniane pozostałe usługi transportowe, władze gminy zawierają umowę o usługi publiczne z przewoźnikiem i pokrywają możliwe do udowodnienia koszty poniesione przez tego przewoźnika z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej z własnego budżetu. Rekompensaty z tytułu świadczenia podstawowych usług oraz z tytułu świadczenia pozostałych usług transportowych nie mogą się nakładać: jeżeli straty poniesione w związku z obsługą danej linii pokrywają władze kraju, te same straty nie mogą być rekompensowane przez władze gminy i *vice versa*, tak aby uniknąć podwójnego rekompensowania kosztów.

2.2. REKOMPENSATY Z TYTUŁU WYPEŁNIANIA OBOWIĄZKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W LATACH 2005–2006

- (20) W opinii władz czeskich jesienią 2004 r. władze kraju uściańskiego podjęły próbę zastąpienia istniejących wieloletnich umów dotyczących świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego nowymi, potencjalnie tańszymi umowami. W tym celu władze kraju uściańskiego zapowiedziały rozpoczęcie gromadzenia informacji w celu pozyskania dostatecznej wiedzy na temat oczekiwanych cen rynkowych za świadczenie tego rodzaju usług. Wyniki tego działania nie doprowadziły ostatecznie do zawarcia nowych umów.
- (21) Zamiast tego władze kraju uściańskiego podjęły decyzję o przedłużeniu istniejących umów do dnia 30 kwietnia 2005 r. poprzez podpisanie aneksów z następującymi przewoźnikami: ČSAD BUS Ústí nad Labem a.s. (zwanym dalej „ČSAD”) ⁽¹¹⁾, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. (zwanym dalej „DP Ústí”), Dopravní podnik Teplice, s.r.o. (zwanym dalej „DP Teplice”), Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. (zwanym dalej „DP Chomutov”), Dopravní podnik města Děčín, a.s. (zwanym dalej „DP Děčín”), Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s. (zwanym dalej „DP Most”), Autobusová doprava, s.r.o., Podbořany (zwanym dalej „Podbořany”), Miroslav Ohem – SADO (zwanym dalej „Miroslav Ohem”), Petr Frommel – FOBUS (zwanym dalej „Petr Frommel”) oraz Petr Stejskal – SPORTBUS (zwanym dalej „Petr Stejskal”).
- (22) Wiosną 2005 r. podpisano kolejne aneksy, na mocy których przedłużono okres obowiązywania umów do dnia 31 grudnia 2005 r. Aneksy te zostały podpisane z tymi samymi przewoźnikami, którzy zostali wymienieni w powyższym motywie, z wyjątkiem Petra Frommela, który nie był już zainteresowany świadczeniem usług transportowych w regionie. Zamiast tego zawarto nową umowę z przedsiębiorstwem Vilém Graupner, stroj. a stav. údržba (zwanym dalej „Vilém Graupner”).
- (23) W tabeli 1 przedstawiono parametry zawarte w aneksach, na podstawie których w 2005 r. sporządzono obiektywny szacunek możliwych do udowodnienia kosztów w odniesieniu do każdego z tych przewoźników.

Tabela 1 ⁽¹⁾

Przegląd umów obowiązujących w 2005 r.

(Skorygowane dane liczbowe przekazane przez Republikę Czeską po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania)

2005	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych ⁽²⁾ w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody ⁽³⁾ w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w 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⁾ Dekret Ministerstwa Transportu i Komunikacji nr 50/1998 o możliwych do udowodnienia stratach w sektorze publicznego liniowego przewozu osób został zastąpiony rozporządzeniem nr 493/2004 w dniu 21 września 2004 r. Rozporządzenie nr 493/2004 pozostało w mocy do dnia 1 lipca 2010 r., tj. w okresie, w którym przyznano rekompensaty będące przedmiotem postępowania.

⁽¹¹⁾ Zasiadali i w przeszłości państwowy dostawca usług w zakresie regionalnego transportu autobusowego w kraju uściańskim i w kraju libereckim w 2004 r. DPÚK jest jednym z następców prawnych ČSAD po jego rozbiciu na dwa przedsiębiorstwa świadczące usługi regionalnego transportu autobusowego: jedno w kraju uściańskim (DPÚK), a drugie w kraju libereckim.

2005	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych ⁽²⁾ w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody ⁽³⁾ w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w 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
Miřoslav Ohem	68 936,00	29,00	1 999 144,00	11,54	795 642,00	17,46	1 203 502,00
Petr Frommel	14 868,00	24,00	356 832,00	7,27	108 125,00	16,73	248 707,00
Petr Stejskal	11 144,00	21,70	241 825,00	6,92	77 105,00	14,78	164 720,00
Vilém Graupner	20 492,00	21,50	440 578,00	4,63	94 878,00	16,87	345 700,00

⁽¹⁾ Nawet przyjmując dane liczbowe skorygowane przez władze czeskie, kwoty przedstawione w tabeli w niektórych przypadkach nie są w pełni zgodne z wynikami uzyskanymi po zastosowaniu odpowiedniego wzoru (możliwe do udowodnienia straty wyrażone w CZK/km po pomnożeniu przez liczbę kilometrów nie do końca odpowiadają łącznej kwocie możliwych do udowodnienia strat wyrażonych w CZK). Różnice są jednak marginalne i we wszystkich przypadkach kwoty przedstawione w tabeli 2 (faktycznie wypłacona rekompensata) są niższe niż wyniki uzyskane po zastosowaniu wzorów logicznych.

⁽²⁾ Przewidywana cena usług transportowych stanowi sumę kosztów uznanych za dopuszczalne pod względem ekonomicznym, które przewoźnik powinien ponieść z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w sektorze transportu, oraz rozsądnych zysków związanych z takimi wydatkami.

⁽³⁾ Oczekiwane przychody odpowiadają wpływom i przychodom, które przewoźnik powinien uzyskać w trakcie wypełniania obowiązku użyteczności publicznej w sektorze transportu, uwzględniając przychody ze sprzedaży biletów.

(24) Przewidywana łączna cena usług transportowych jest pomniejszona o oczekiwane przychody przedsiębiorstwa wyliczone głównie w oparciu o przychody ze sprzedaży biletów i inne źródła przychodu. Wyliczona w ten sposób możliwa do udowodnienia strata, która uwzględnia rozsądny zysk, stanowi obiektywny szacunek możliwej do udowodnienia straty i pełni funkcję obowiązkowego i wiążącego pułapu wyznaczającego wysokość rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej, którą władze kraju uściańskiego mogą wypłacić przewoźnikowi, jak wyjaśniono w motywie 17.

(25) W opinii władz czeskich kwoty rekompensat faktycznie wypłaconych za 2005 r. wynosiły:

Tabela 2

Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone w 2005 r.

Przewoźnik	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

Przewoźnik	CZK
DP Most	4 491 342,03
Podbořany	5 189 441,00
Miřoslav Ohem	1 203 502,00
Petr Frommel	248 707,00
Petr Stejskal	95 823,00
Vilém Graupner	338 807,50

- (26) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze czeskie DP Ústí otrzymał dodatkowe rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej za 2005 r. w wysokości 7 335 000 CZK i 4 591 200 CZK. Jak wynika jednak z wyjaśnień udzielonych przez władze czeskie w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania, rekompensaty te zostały wypłacone przez gminę Ústie nad Ľabą i obejmowały wyłącznie koszty świadczenia usług miejskiego transportu publicznego w tej gminie. Dlatego też rekompensaty te nie są powiązane z rekompensatami z tytułu świadczenia usługi publicznej zapewnionymi przez władze kraju uściańskiego za świadczenie usług regionalnego transportu autobusowego i są wyraźnie odrębne od tych rekompensat, w związku z czym należy je uznać za niepowiązane ze środkami badanymi w ramach niniejszej decyzji.
- (27) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze czeskie DP Teplice również otrzymał dodatkowe rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej w 2005 r. w wysokości 34 500 000 CZK. Ponadto w 2003 r. zawarto dwie umowy leasingu między gminą Teplice a DP Teplice, a w dniach 5 maja 2006 r. i 18 października 2006 r. podpisano aneksy do tych umów dotyczące leasingu nowych trolejbusów na potrzeby wypełniania obowiązków użyteczności publicznej. Jak wynika jednak z wyjaśnień udzielonych przez władze czeskie w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania, wspomniana rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej i wspomniane umowy dotyczące leasingu trolejbusów dotyczyły wyłącznie świadczenia usług miejskiego transportu publicznego w obrębie gminy Teplice. Środki te nie są powiązane z rekompensatami z tytułu świadczenia usługi publicznej zapewnionymi przez władze kraju uściańskiego za świadczenie usług regionalnego transportu autobusowego i są wyraźnie odrębne od tych rekompensat, w związku z czym należy je uznać za niepowiązane ze środkami badanymi w ramach niniejszej decyzji.
- (28) W 2006 r. władze kraju uściańskiego podpisały kolejne aneksy ze wszystkimi przewoźnikami świadczącymi usługi transportowe w okresie od maja do grudnia 2005 r. z wyjątkiem DPÚK. W trakcie negocjacji, które doprowadziły do podpisania tych aneksów, DPÚK wystąpił z wnioskiem o zwiększenie wynagrodzenia, ale władze kraju uściańskiego odrzuciły ten wniosek. W rezultacie w dniu 31 stycznia 2006 r. władze kraju uściańskiego rozwiązały umowę z DPÚK. Przewidziany w umowie trzymiesięczny okres wypowiedzenia upłynął w dniu 1 maja 2006 r. W tym okresie DPÚK świadczył usługi transportowe, za które otrzymał rekompensatę.
- (29) Władze czeskie przekazały Komisji informacje na temat parametrów zawartych w aneksach, które uwzględniono przy sporządzaniu szacunków dotyczących możliwych do udowodnienia strat w odniesieniu do następujących przewoźników w 2006 r.:

Tabela 3 ⁽¹⁾**Przegląd umów obowiązujących w 2006 r.**

(Skorygowane dane liczbowe przekazane przez Republikę Czeską po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania)

2006	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w 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	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w 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
Miřslav Ohem	68 322,00	29,00	1 981 338,00	11,50	785 703,00	17,50	1 195 635,00
Petr Stejskal	11 032,00	30,30	334 270,00	12,69	139 996,00	17,34	191 295,00
Vilém Graupner	35 556,00	21,50	764 454,00	4,63	164 624,00	16,87	599 830,00

(¹) W niektórych przypadkach kwoty wskazane w tabeli nie pokrywają się w pełni z wynikami uzyskanymi po zastosowaniu wzorów matematycznych (przewidywana łączna cena usług transportowych obliczona poprzez pomnożenie liczby kilometrów przez przewidywaną łączną cenę usług transportowych; oczekiwane przychody ogółem obliczone poprzez pomnożenie liczby kilometrów przez przewidywaną cenę w CZK/km; możliwe do udowodnienia straty w CZK/km uzyskane w wyniku odjęcia oczekiwanych przychodów w CZK/km od przewidywanej ceny usług transportowych w CZK/km itp.). W opinii władz czeskich z niektórymi dostawcami usług transportowych wynegocjowano niższą kwotę możliwych do udowodnienia strat niż kwota odpowiadająca różnicy między przewidywaną ceną usług transportowych a oczekiwanymi dochodami.

- (30) Faktyczne wynagrodzenie wypłacone na rzecz tych przewoźników z tytułu świadczenia usług w 2006 r. wynosiło:

Tabela 4

Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone w 2006 r.

Przewoźnik	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
Miřslav Ohem	1 195 635,00
Petr Stejskal	191 294,80
Vilém Graupner	599 830,00

- (31) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze czeskie DP Teplice otrzymał od gminy Teplice dodatkowe rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej w 2006 r. w wysokości 35 514 000 CZK. Jak wynika jednak z wyjaśnień udzielonych przez władze czeskie w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania, wspomniana rekompensata obejmowała wyłącznie koszty świadczenia usług miejskiego transportu publicznego w tej gminie. Dlatego też wspomniana rekompensata nie jest powiązana z rekompensatami z tytułu świadczenia usługi publicznej zapewnionymi przez władze kraju uściańskiego za świadczenie usług regionalnego transportu autobusowego i jest wyraźnie odrębna od tych rekompensat, w związku z czym należy ją uznać za niepowiązaną ze środkami badanymi w ramach niniejszej decyzji.

- (32) Jak wyjaśniono w motywie 28, DPÚK otrzymał rekompensatę z tytułu świadczenia usługi publicznej w okresie od stycznia do kwietnia 2006 r. Zdaniem władz czeskich rekompensata ta wynosiła 92 172 509,24 CZK. Kwotę tę obliczoną na podstawie następujących parametrów określonych w aneksie:

Tabela 5

Rekompensaty wypłacone na rzecz DPÚK w okresie od stycznia do kwietnia 2006 r.

Styczeń – kwiecień 2006 r.	Liczba km	Przewidywana cena w CZK/km	Przewidywana łączna cena w CZK	Oczekiwane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w 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) Po rozwiązaniu umowy przez DPÚK władze kraju uściańskiego wszczęły postępowanie o udzielenie zamówienia w celu wyłonienia przewoźników zainteresowanych świadczeniem usług regionalnego transportu autobusowego na liniach obsługiwanych wcześniej przez DPÚK. W wyniku tego postępowania wybrano przedsiębiorstwo ČSAD Česká Lípa do obsługi tych linii. W tym samym czasie DPÚK w dalszym ciągu świadczył usługi transportowe, ale w związku z brakiem rekompensaty za ten okres wstrzymał świadczenie usług w kraju uściańskim w dniu 1 sierpnia 2006 r. Ponieważ ČSAD Česká Lípa nie była w stanie natychmiast rozpocząć obsługi wspomnianych linii w tym dniu, właściwe organy jednostronnie nałożyły na DPÚK obowiązek dalszego świadczenia usług transportowych w okresie od dnia 8 sierpnia 2006 r. do dnia 8 września 2006 r. na podstawie przepisów rozporządzenia (EWG) nr 1191/69. Wypłacono zaliczkę na rzecz DPÚK na pokrycie strat poniesionych przy wywiązaniu się z tego obowiązku.

2.3. REKOMPENSATY Z TYTUŁU WYPEŁNIANIA OBOWIĄZKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W OKRESIE OD DNIA 9 WRZEŚNIA 2006 R. DO DNIA 2 CZERWCA 2007 R.

- (34) W dniu 8 września 2006 r. DPÚK ostatecznie zakończył świadczenie usług transportowych w kraju uściańskim. W dniu 9 września 2006 r. ČSAD Česká Lípa miała rozpocząć obsługę linii obsługiwanych wcześniej przez DPÚK, ale ponownie nie wywiązała się z tego obowiązku; dlatego też władze kraju uściańskiego podjęły decyzję o zawarciu umów o świadczenie tych usług z przewoźnikami, którzy nie zostali wybrani w ramach postępowania o udzielenie zamówienia wszczętego w celu wyłonienia następcy DPÚK. Wyboru przewoźników dokonano na podstawie kolejnej najkorzystniejszej oferty, a więc oferty, która uplasowała się na drugim miejscu za ofertą złożoną przez przedsiębiorstwo ČSAD Česká Lípa. Procedurę tę udało się zastosować w przypadku dziewięciu spośród wszystkich 15 obszarów, w których ČSAD Česká Lípa została pierwotnie wyłoniona przez władze kraju uściańskiego jako następcę DPÚK.
- (35) W tabeli 6 przedstawiono informacje na temat przewoźników, z którymi władze kraju uściańskiego podpisały umowy o usługi publiczne w zakresie świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego na liniach obsługiwanych wcześniej przez DPÚK, oraz parametrów branych pod uwagę przy ustalaniu kwoty wynagrodzenia za świadczenie tych usług na podstawie obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty z tytułu świadczenia tych usług w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r.

Tabela 6

Przegląd umów obowiązujących w okresie od września 2006 r. do czerwca 2007 r. ⁽¹⁾

(Skorygowane dane liczbowe przekazane przez Republikę Czeską po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania)

9 września 2006 r. – 2 czerwca 2007 r.	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w 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

9 września 2006 r. – 2 czerwca 2007 r.	Liczba km	Przewidywana cena usług trans- portowych w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczeki- wane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowod- nienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w 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) Niektóre nazwy pojawiają się w tabeli kilkukrotnie, ponieważ z tym samym dostawcą usług podpisano więcej niż jedną umowę. W niektórych przypadkach kwoty przedstawione w tabeli nie są w pełni zgodne z wynikami uzyskanymi po zastosowaniu odpowiedniego wzoru (możliwe do udowodnienia straty wyrażone w CZK/km po pomnożeniu przez liczbę kilometrów nie do końca odpowiadają łącznej kwocie możliwych do udowodnienia strat wyrażonych w CZK). Różnice są jednak marginalne i we wszystkich przypadkach kwoty przedstawione w tabeli 7 poniżej (faktycznie wypłacona rekompensata) są niższe niż wyniki uzyskane po zastosowaniu wzorów matematycznych.

- (36) Z tabeli 7 wynika, że kwota faktycznych płatności zrealizowanych na rzecz tych przewoźników nie przekracza kwot ustalonych w postaci obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty.

Tabela 7

Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone na mocy umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r.

Przewoźnik	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. REKOMPENSATY Z TYTUŁU WYPEŁNIANIA OBOWIĄZKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W OKRESIE OD DNIA 9 WRZEŚNIA 2006 R. DO DNIA 31 GRUDNIA 2006 R.

- (37) W sześciu spośród piętnastu obszarów, w których ČSAD Česká Lípa pierwotnie zgodziła się przejąć zobowiązania od DPÚK, nie było drugiego oferenta, z którym władze kraju uściańskiego mogłyby zawrzeć umowę o usługi publiczne. W odniesieniu do tych obszarów władze kraju uściańskiego wszczęły drugą turę postępowania o udzielenie koncesji, ale wziął w niej udział tylko jeden oferent. W rezultacie wyboru przewoźników do obsługi tych linii dokonano w ramach postępowania w trybie negocjacji i zawarto z nimi umowy wyłącznie na okres po zakończeniu świadczenia usługi przez DPÚK i późniejszym niewywiązaniu się przez ČSAD Česká Lípa z obowiązku zapewnienia niezakłóconego kontynuowania świadczenia usług ⁽¹²⁾, tj. do końca 2006 r., tak aby zagwarantować mieszkańcom tego regionu dostęp do odpowiedniego poziomu usług transportowych ⁽¹³⁾.
- (38) W tabeli 8 wskazano dodatkowych przewoźników, z którymi władze kraju uściańskiego zawarły umowy, a także parametry brane pod uwagę przy oszacowaniu poziomu możliwej do udowodnienia straty:

Tabela 8

Przegląd umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. ⁽¹⁾

(Skorygowane dane liczbowe przekazane przez Republikę Czeską po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania)

9 września – 31 grudnia 2006 r.	Liczba km	Przewidy- wana cena usług trans- portowych w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowod- nienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w 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⁾ W niektórych przypadkach kwoty przedstawione w tabeli nie są w pełni zgodne z wynikami uzyskanymi po zastosowaniu odpowiedniego wzoru (możliwe do udowodnienia straty wyrażone w CZK/km po pomnożeniu przez liczbę kilometrów nie do końca odpowiadają łącznej kwocie możliwych do udowodnienia strat wyrażonych w CZK). Różnice są jednak marginalne i we wszystkich przypadkach kwoty przedstawione w tabeli 9 poniżej (faktycznie wypłacona rekompensata) są niższe niż wyniki uzyskane po zastosowaniu wzorów matematycznych.

- (39) W tabeli 9 wykazano, że kwota faktycznego wynagrodzenia wypłacona tym przewoźnikom była niższa niż obiektywny szacunek możliwej do udowodnienia straty.

⁽¹²⁾ Po zakończeniu świadczenia usług przez DPÚK w dniu 8 września 2006 r. i z uwagi na fakt, że przewoźnik wybrany jako jego następca w ramach postępowania o udzielenie zamówienia nie wywiązał się z obowiązku zapewnienia ciągłości świadczenia usługi.

⁽¹³⁾ Kolejne umowy dotyczące obsługi tych linii, które nie są przedmiotem niniejszej decyzji, zostały zawarte po przeprowadzeniu otwartego, przejrzystego i bezwarunkowego postępowania o udzielenie zamówienia, w którym jedynym kryterium brany pod uwagę była cena oferowanej usługi. Wspomniane umowy zawarto na okres ośmiu lat.

Tabela 9

Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone na mocy umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.

Przewoźnik	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. GWARANCJE UDZIELONE DP ÚSTÍ I PODWYŻSZENIE KAPITAŁU WŁASNEGO DP ÚSTÍ

- (40) W dniach 23 lipca 2004 r. i 11 kwietnia 2005 r. gmina Uście nad Łabą udzieliła dwóch gwarancji na rzecz DP Ústí jako zabezpieczenie kredytów bankowych o wartości odpowiednio 35 000 000 CZK i 5 000 000 CZK. Kredytów tych udzielił bank Komerční banka, a.s. ⁽¹⁴⁾. Władze czeskie poinformowały Komisję, że wspomniane gwarancje, które obejmowały 100 % wartości kredytów, zostały udzielone w odniesieniu do kredytów przeznaczonych wyłącznie na budowę linii trolejbusowej, która miała zastąpić tańszą, ale generującą więcej zanieczyszczeń linię autobusową w gminie Uście nad Łabą.
- (41) W 2006 r. gmina Uście nad Łabą podwyższyła kapitał własny DP Ústí o 160 000 000 CZK. Podwyższenie kapitału zapewniono wyłącznie w celu sfinansowania budowy linii trolejbusowej (Uście nad Łabą – Střekov) przez DP Ústí zgodnie z wyznaczonym przez gminę Uście nad Łabą długoterminowym celem strategicznym polegającym na zapewnieniu przejścia na transport elektryczny. Środki pochodzące z tego podwyższenia kapitału były przechowywane na odrębnym rachunku.

3. DECYZJA O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (42) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja oceniła następujące środki, na które zwrócił uwagę skarżący:
- rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane niektórym przedsiębiorstwom transportowym z tytułu świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego w latach 2005–2006;
 - rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane niektórym przedsiębiorstwom transportowym z tytułu świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r.;
 - rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane niektórym przedsiębiorstwom transportowym z tytułu świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.;
 - dwie gwarancje zabezpieczające kredyty o wartości 35 mln CZK i 5 mln CZK udzielone na rzecz DP Ústí;
 - podwyższenie kapitału DP Ústí o 160 mln CZK;
 - kredyt w wysokości 3,5 mln CZK udzielony DP Chomutov;
 - powierzenie DP Děčín obsługi parkometrów;

⁽¹⁴⁾ Bank należący do grupy Société Générale.

- h) oddanie pojazdów w leasing DP Teplice (dodatkowe pojazdy od 2006 r.);
 - i) rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane niektórym przedsiębiorstwom transportowym z tytułu świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego w 2004 r.;
 - j) gwarancję o wartości 30 mln CZK udzieloną DP Ústí;
 - k) gwarancję o wartości 5,2 mln CZK udzieloną DP Chomutov;
 - l) dotację na rzecz DP Most w wysokości 245 000 CZK;
 - m) oddanie dworca autobusowego w dzierżawę DP Děčín;
 - n) dotację na rzecz DP Teplice w wysokości 13,7 mln CZK;
 - o) oddanie pojazdów w leasing DP Teplice od 2003 r.;
 - p) dotację na rzecz DP Most w wysokości 455 000 CZK.
- (43) Jeżeli chodzi o środki wymienione w motywie 42 lit. i)–o), Komisja stwierdziła w decyzji o wszczęciu postępowania, że środki te zostały wdrożone na mocy umów zawartych przed 1 maja 2004 r., a więc przed przystąpieniem Republiki Czeskiej do Unii. Dlatego też Komisja uznała, że nie posiada kompetencji do oceny tych środków. Ponadto Komisja stwierdziła, że środek, o którym mowa w motywie 42 lit. p), został przyznany w ramach istniejącego programu pomocy.
- (44) Jeżeli chodzi o środek, o którym mowa w motywie 42 lit. f), Komisja stwierdziła, że udzielony DP Chomutov kredyt w wysokości 3,5 mln CZK nie stanowi pomocy państwa.
- (45) Podobnie jeżeli chodzi o środek, o którym mowa w motywie 42 lit. g), Komisja stwierdziła, że wszelkie potencjalne korzyści, jakie DP Děčín czerpał z obsługi parkometrów, nie mogły zakłócić konkurencji ani wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ środek ten spełnia warunki dotyczące pomocy *de minimis* wskazane w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 69/2001 ⁽¹⁵⁾.
- (46) Jeżeli chodzi o środek, o którym mowa w motywie 42 lit. h), Komisja stwierdziła, że nie posiada kompetencji do oceny środka polegającego na oddaniu trolejbusów w leasing DP Teplice przez gminę Teplice na mocy pierwotnej umowy zawartej w dniu 10 grudnia 2003 r. Ponieważ jednak umowa ta była dwukrotnie zmieniana – w dniach 5 maja 2006 r. i 18 października 2006 r. – w celu objęcia leasingiem dodatkowych trolejbusów, Komisja mogłaby przeprowadzić ocenę środka polegającego na oddaniu trolejbusów w leasing na mocy tych dwóch zmian. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyjaśniła, że z uwagi na fakt, iż pojazdy były wykorzystywane wyłącznie w celu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, wszystkie koszty poniesione z tytułu umowy leasingu powinny zostać uwzględnione przy ustalaniu kwoty rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej. Jak wskazano jednak w motywie 27, trolejbusy zostały oddane w leasing wyłącznie do celów związanych ze świadczeniem usług miejskiego transportu publicznego w gminie Teplice, dlatego też środki te nie są powiązane z rekompensatami z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie usług regionalnego transportu autobusowego przyznawanymi przez władze kraju uściańskiego i są wyraźnie odrębne od tych rekompensat, w związku z czym należy je uznać za niepowiązane ze środkami badanymi w ramach niniejszej decyzji.
- (47) Jeżeli chodzi o rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej przyznane niektórym przewoźnikom w różnych okresach wymienionych w motywie 42 lit. a), b) i c), Komisja zbadała w decyzji o wszczęciu postępowania, czy środki te zawierały elementy pomocy państwa zgodnie z warunkami określonymi przez Trybunał Sprawiedliwości w wyroku w sprawie *Altmark* ⁽¹⁶⁾. Ponieważ Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności z drugim, trzecim i czwartym warunkiem określonym w wyroku w sprawie *Altmark*, stwierdziła, że nie można wykluczyć, iż rekompensaty stanowią pomoc państwa w rozumieniu Traktatu.
- (48) Jeżeli chodzi o środki wymienione w motywie 42 lit. d) i e), Komisja zbadała, czy gwarancje udzielone DP Ústí i podwyższenie kapitału własnego DP Ústí stanowiły pomoc państwa, a w szczególności, czy środki te można było uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że nie można wykluczyć, iż wspomniane środki nie są zgodne z testem prywatnego inwestora i że w związku z tym mogą stanowić pomoc państwa w rozumieniu Traktatu.
- (49) Komisja zbadała następnie, czy środki wymienione w motywie 42 lit. a)–e) można by uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym.

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis* (Dz.U. L 10 z 13.1.2001, s. 30).

⁽¹⁶⁾ Sprawa z dnia 24 lipca 2003 r. C-280/00 *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Rec. 2003, s. I-7747. Aby zapoznać się z czterema warunkami określonymi w wyroku w sprawie *Altmark*, zob. motyw 98.

- (50) Jeżeli chodzi o rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, o których mowa w motywie 42 lit. a), b) i c), Komisja uznała, że na etapie publikacji decyzji o wszczęciu postępowania nie była w stanie stwierdzić, czy kwota rekompensaty nie przekraczała kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych obowiązków.
- (51) W szczególności Komisja wyraziła wątpliwości co do definicji pojęcia niemożliwych do przewidzenia kosztów i metody zastosowanej do ich obliczenia, zwłaszcza że doprowadziły one do płatności przekraczających założony limit wynagrodzenia dla DP Teplice i DP Ústí w latach 2005 i 2006. Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości co do metody zastosowanej w celu sprawdzenia, czy przewidywany przez przewoźników poziom cen odzwierciedla specyficzny charakter świadczonych usług. W tym względzie Komisja wyraziła również wątpliwości w kwestii tego, czy ceny uwzględniały zysk, który można było uznać za rozsądny.
- (52) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdziła, że istnieją wątpliwości co do zgodności rekompensat z tytułu świadczenia usługi publicznej z postanowieniami Traktatu. Komisja zażądała przekazania dodatkowych informacji, w szczególności informacji na temat metody zastosowanej do obliczenia rekompensat (odnośnie do ustalania poziomu przewidywanych cen, obliczania rozsądnego zysku oraz pojęcia „niemożliwych do przewidzenia kosztów”).
- (53) Jeżeli chodzi o środki, o których mowa w motywie 42 lit. d) i e), Komisja wyjaśniła w decyzji o wszczęciu postępowania, że władze czeskie nie przekazały jej wystarczających informacji, aby mogła ocenić, czy podwyższenie kapitału i udzielenie dwóch gwarancji było proporcjonalne do osiągnięcia celu będącego przedmiotem wspólnego interesu i czy w związku z tym nie wiązało się z nieuzasadnionym zakłóceniem konkurencji. Dlatego też Komisja wyraziła wątpliwości, czy wspomniane środki mogą zostać uznane za zgodne z postanowieniami Traktatu.

4. UWAGI REPUBLIKI CZESKIEJ

- (54) Wraz z odpowiedzią na decyzję o wszczęciu postępowania władze czeskie przedłożyły następujące trzy dokumenty: oświadczenie władz kraju uściańskiego, oświadczenie władz gminy Teplice oraz oświadczenie DP Ústí (jednego z domniemyanych beneficjentów). Władze czeskie wykorzystały również tę okazję do skorygowania informacji zawartych w tabeli 1, 3, 6 i 7 w decyzji o wszczęciu postępowania. Błędy w tych tabelach wynikały z pominięcia niektórych usług transportowych oraz z nieprawidłowej transkrypcji danych. Skorygowane dane liczbowe są przedstawione w tabelach 1, 3, 6 i 8 powyżej.

4.1. UWAGI DOTYCZĄCE ISTNIENIA POMOCY W KONTEKŚCIE REKOMPENSAT Z TYTUŁU ŚWIADCZENIA USŁUGI PUBLICZNEJ

- (55) Zdaniem władz czeskich rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej przyznane przez władze kraju uściańskiego regionalnym przewoźnikom wymienione w motywie 42 lit. a), b) i c) spełniają cztery warunki określone w wyroku w sprawie *Altmark* i w związku z tym nie stanowią pomocy państwa.
- (56) Jeżeli chodzi o pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, władze czeskie przypomniały, że Komisja uznała już w decyzji o wszczęciu postępowania, że warunek ten został spełniony w odniesieniu do wszystkich poddanych ocenie umów o usługi publiczne.
- (57) Jeżeli chodzi o drugi warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, władze czeskie wyjaśniły, że w ramach wszystkich poddanych ocenie umów o usługi publiczne władze kraju uściańskiego pokrywały możliwe do udowodnienia straty poniesione przez przewoźników obliczone jako różnica między: a) kosztami świadczenia usług transportowych wskazanych w umowie o usługi publiczne; oraz b) przychodami uzyskanymi przez danego przewoźnika. Koszty świadczenia usług transportowych obejmowały: (i) poniesione przez przewoźnika koszty odpowiadające kosztom ponoszonym przez typowe przedsiębiorstwo; oraz (ii) rozsądny zysk. Zgodność z tymi warunkami zapewniono z wyprzedzeniem w przejrzysty i obiektywny sposób, ograniczając od samego początku maksymalną kwotę rekompensaty w oparciu o sporządzoną ekspertyzę. Władze poszczególnych krajów były również uprawnione do sprawdzenia, czy dane, w oparciu o które sporządzono takie szacunki, były prawidłowe i odpowiadały sytuacji, w jakiej znajdował się dany przewoźnik.
- (58) Jeżeli chodzi o różne ceny za kilometr stosowane przez poszczególnych przewoźników, w odniesieniu do których Komisja wyraziła wątpliwości w decyzji o wszczęciu postępowania, władze czeskie wyjaśniły, że ceny te są powiązane z kosztami ponoszonymi przez poszczególnych przewoźników autobusowych, z daną linią autobusową oraz z czasem świadczenia usługi, a także z innymi uwarunkowaniami charakterystycznymi dla funkcjonowania konkretnej linii. Dodatkowo władze czeskie przedstawiły wyniki zastosowania standardowych długoterminowych koncesji, w ramach których oferowana cena wahała się między 25,48 CZK/km na obszarach wiejskich a 45,79 CZK/km na obszarach podmiejskich.
- (59) Dlatego też władze czeskie uważają, że drugi warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark* został spełniony w odniesieniu do wszystkich umów o usługi publiczne.

- (60) Jeżeli chodzi o trzeci warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, władze czeskie przypominają, że w umowach o usługi publiczne zawartych przez władze kraju uściańskiego przewidziano przygotowanie wstępnego obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty. Zgodnie z art. 19b ust. 3 ustawy o transporcie drogowym władze danego kraju są zobowiązane do zrekompensowania możliwych do udowodnienia strat do wysokości nieprzekraczającej takiego oszacowania, powiększonej wyłącznie o niemożliwe do przewidzenia koszty. Dlatego też w przypadku, gdy straty rzeczywiste poniesione w danym okresie są wyższe niż wstępny szacunek, władze kraju uściańskiego są zobowiązane wyłącznie do pokrycia strat wyłącznie do kwoty takiego oszacowania, z wyjątkiem niemożliwych do przewidzenia kosztów.
- (61) W związku z powyższym władze czeskie podkreśliły, że żaden przewoźnik nie otrzymał rekompensaty z tytułu świadczenia podstawowych usług transportowych, której kwota przekraczałaby poziom wstępnego obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty uwzględniony w umowach o usługi publiczne zawartych w latach 2005 i 2006. Ponadto w 2006 r. trzech przewoźników obsługujących pięć obszarów w kraju uściańskim odnotowało stratę ekonomiczną. Dokumenty przekazane przez władze czeskie potwierdzają, że wspomniani przewoźnicy próbowali uzyskać dodatkowe rekompensaty od władz kraju uściańskiego. Władze kraju uściańskiego nie przyznały im jednak żadnych dodatkowych rekompensat, zmuszając ich tym samym do poniesienia ryzyka związanego z prowadzeniem działalności gospodarczej. Władze czeskie odnotowały również, że przewoźnik nie może jednostronnie podjąć decyzji o zaprzestaniu świadczenia usług transportowych na określonych liniach ani zmienić zakresu i częstotliwości świadczenia takich usług. Jeżeli przewoźnik nie wywiąże się z obowiązku świadczenia podstawowych usług transportowych określonych w umowie, władze kraju uściańskiego będą uprawnione do nałożenia na niego kar umownych.
- (62) Władze czeskie przyznały jednak, że w ustawie o transporcie drogowym nie zawarto bardziej szczegółowej definicji „niemożliwych do przewidzenia kosztów” oraz że każdy nabywca usług transportowych dokonuje interpretacji tego pojęcia we własnym zakresie. Pojęcie niemożliwych do przewidzenia kosztów zostało bardziej szczegółowo opisane w umowach o usługi publiczne zawartych przez władze kraju uściańskiego z poszczególnymi przewoźnikami. Niemożliwe do przewidzenia koszty odnoszą się do sytuacji pozostających poza kontrolą zarządu danego przedsiębiorstwa, takich jak klęski żywiołowe, interwencje cenowe ze strony państwa, zmiany wysokości akcyzy, VAT itp. Władze czeskie przekazały Komisji odpowiednie wyciągi z umów o usługi publiczne.
- (63) Jeżeli chodzi o czwarty warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, władze czeskie kierowały się nieco innym tokiem rozumowania, podejmując decyzję o zastosowaniu każdego z tych trzech środków służących zrekompensowaniu kosztów poniesionych z tytułu świadczenia usługi publicznej, i ten tok rozumowania zostanie wyjaśniony oddzielnie.
- (64) Jeżeli chodzi o umowy o usługi publiczne obowiązujące w latach 2005 i 2006 (środek, o którym mowa w motywie 42 lit. a)), władze czeskie argumentowały, że po porównaniu cen usług transportowych w kraju uściańskim w 2005 r. z cenami oferowanymi w ramach postępowań o udzielenie koncesji przeprowadzonych w 2007 r. i w późniejszych latach należałoby stwierdzić, że umowy spełniają ten warunek. Ponieważ postępowania o udzielenie koncesji przeprowadzone w 2007 r. były przejrzyste, otwarte i zgodne z zasadą niedyskryminacji, zaproponowane oferty cenowe w odpowiedzi na zaproszenie do składania ofert w ramach tych postępowań odpowiadały cenom rynkowym, w przypadku których cena usługi transportowej uwzględniała wyłącznie koszty ponoszone przez typowego, racjonalnego przewoźnika i rozsądny zysk. Analiza różnic w wysokości cen pokazuje, że średnia cena usług transportowych wynosiła 30,60 CZK/km w 2005 r. i 30,24 CZK/km w 2007 r. W 2005 r. cena usług transportu regionalnego wahała się od 21,50 CZK/km do 37,16 CZK/km. W 2007 r., po zakończeniu postępowań o udzielenie koncesji długoterminowych, ceny wahały się od 25,48 CZK/km do 45,79 CZK/km. Władze czeskie twierdzą, że z powyższego porównania wynika, iż nie było znacznych różnic w cenie oraz że wahania cen pomiędzy poszczególnymi obszarami w 2007 r. były nawet wyższe niż w 2005 r. Z tej samej analizy wynika, że poziom zysków uzyskanych w ramach umów z lat 2005 i 2007 również nie różnił się znacząco. Dlatego też zysk wypracowany przez przewoźników w badanym okresie powinien zostać uznany za zgodny z czwartym warunkiem określonym w wyroku w sprawie *Altmark*.
- (65) Ponadto władze czeskie przedłożyły ekspertyzę sporządzoną przez profesorów Politechniki Czeskiej w Pradze (České vysoké učení technické v Praze), z której wynika, że koszty ponoszone przez przewoźników odpowiadały kosztom, jakie zostałyby poniesione przez *ostrożnych* przewoźników. Jedynym wyjątkiem był skarżący DPÚK, który wyznaczył nieproporcjonalnie wysoką cenę za świadczone przez siebie usługi transportu regionalnego, oraz dwóch przewoźników, którzy ustalili zbyt niskie ceny.
- (66) Jeżeli chodzi o umowy obejmujące okres od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. (środek, o którym mowa w motywie 42 lit. b)) oraz okres od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. (środek, o którym mowa w motywie 42 lit. c)), władze czeskie stwierdziły, że władze kraju uściańskiego wyraźnie określiły zakres żądanych usług i przedstawiły zainteresowanym przewoźnikom odpowiednie szacunki dotyczące przychodów, które zostały sporządzone w oparciu o dane historyczne. Przewoźnik musiał przedstawić odpowiednią ekspertyzę. Ekspertyzę przedstawioną przez przewoźnika, który wygrał przetarg, uznawano następnie za wiążącą przez cały okres objęty umową. Z tego względu jedynym kryterium brany pod uwagę przy podejmowaniu decyzji była cena oferowana przez zainteresowanych przewoźników.

- (67) Jeżeli chodzi o rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie transportu autobusowego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. (środek, o którym mowa w motywie 42 lit. b)), władze czeskie argumentowały, że umowy o usługi publiczne, na mocy których wypłacono rekompensaty, zostały zawarte po przeprowadzeniu otwartego, przejrzystego i bezwarunkowego postępowania o udzielenie zamówienia. Fakt, że ostatecznie konieczne okazało się wybranie oferenta, którego oferta zajęła drugie miejsce, ponieważ zwycięzca postępowania odmówił świadczenia wymaganych usług, nie daje podstaw do tego, by kwestionować otwartość, przejrzystość i bezwarunkowość postępowania o udzielenie zamówienia.
- (68) Cena zaoferowana w pierwszej turze procesu selekcji o udzielenie zamówienia odpowiadała cenie ustalonej w ramach procedury selekcji, która spełniała trzeci i czwarty warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, ponieważ przyczyniała się do zagwarantowania, że dostawca usług nie będzie w stanie czerpać nienależnych zysków z tytułu świadczenia usług. Umowy dotyczące wdrożenia środków, o których mowa w motywie 42 lit. b), zostały zawarte na okres przejściowy wynoszący dziewięć miesięcy i obejmowały dziewięć z piętnastu obszarów kraju uściańskiego.
- (69) Jeżeli Komisja uznałaby, że pierwsza część czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie *Altmark* nie została spełniona w odniesieniu do środka, o którym mowa w motywie 42 lit. b), władze czeskie argumentują, że druga część tego warunku powinna zostać uznana za spełnioną, ponieważ dostawca usług został wybrany na podstawie wyników analizy kosztów ponoszonych przez typowego dostawcę usług osiągnącego rozsądny zysk.
- (70) Jeżeli chodzi o rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane przez władze kraju uściańskiego za świadczenie usług transportu autobusowego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. po przeprowadzeniu bezpośrednich negocjacji (środek, o którym mowa w motywie 42 lit. c)), władze czeskie wyjaśniły, że władze regionu uściańskiego zapewniły, w stopniu, w jakim było to możliwe, świadczenie usług transportu publicznego na pięciu obszarach, w odniesieniu do których nie zgłosił się żaden inny oferent, po możliwie najniższej cenie. Druga tura postępowania o udzielenie koncesji została zorganizowana w celu zapewnienia dostępu do podstawowych usług transportu publicznego do momentu przeprowadzenia standardowego (nieprzyspieszonego) postępowania o udzielenie koncesji. Ogłoszenie dotyczące drugiej tury postępowania o udzielenie koncesji zostało zamieszczone w dniu 16 sierpnia 2006 r. w kilku poczytnych czeskich dziennikach⁽¹⁷⁾. Władze czeskie przekazały dokumentację dotyczącą drugiej tury postępowania o udzielenie koncesji. Ponieważ wspomniane umowy musiały zostać zawarte w ciągu dwóch tygodni z uwagi na nieoczekiwaną rezygnację ČSAD Česká Lípa ze świadczenia usług oraz biorąc pod uwagę fakt, że wszystkie koncesje zostałyby przyznane tymczasowo na okres krótszy niż cztery miesiące, władze kraju uściańskiego wprowadziły dodatkowy warunek w postępowaniu o udzielenie koncesji, zgodnie z którym zwycięski przewoźnik musiał zagwarantować rozpoczęcie świadczenia usług transportowych od dnia 9 września 2006 r., tj. w ciągu dwóch tygodni od daty opublikowania ogłoszenia dotyczącego postępowania o udzielenie koncesji.
- (71) Ponieważ jednak zawarcie umów po zakończeniu drugiej tury postępowania o udzielenie koncesji okazało się niemożliwe z uwagi na fakt, że w odniesieniu do sześciu obszarów złożono tylko jedną ofertę⁽¹⁸⁾, władze regionu uściańskiego zawarły umowy bezpośrednio z dostępnymi przewoźnikami. W opinii władz czeskich z uwagi na wyjątkowy charakter okoliczności towarzyszących zawieraniu tych umów zorganizowanie postępowania o udzielenie koncesji w tak krótkim terminie było niemożliwe; ograniczenia czasowe uniemożliwiły również sporządzenie ekspertyzy. Władze czeskie podkreśliły również, że cena usługi transportowej w żadnym przypadku nie różniła się znacznie od ceny zaoferowanej w ramach pierwszej i drugiej tury postępowania o udzielenie koncesji. Różnicę rzędu ok. 7 % można uznać za typową, biorąc pod uwagę fakt, że tymczasowe przydzielenie zasobów ludzkich i kapitałowych na okres 4 miesięcy było bardziej kosztowne niż przydzielenie tych samych zasobów na dłuższy okres.

4.2. UWAGI DOTYCZĄCE ISTNIENIA POMOCY PAŃSTWA W KONTEKŚCIE GWARANCJI UDZIELONYCH DP ÚSTÍ I PODWYŻSZENIA KAPITAŁU WŁASNEGO DP ÚSTÍ

4.2.1. Gwarancje

- (72) Jeżeli chodzi o gwarancje na kwotę odpowiednio 5 mln CZK i 35 mln CZK udzielone przez gminę Uście nad Łabą jako zabezpieczenie kredytów bankowych zaciągniętych przez DP Ústí, władze czeskie argumentowały, że DP Ústí mogłoby zaciągnąć takie kredyty również bez takich gwarancji. Władze czeskie zaznaczyły, że DP Ústí zaciągnęło kredyt w wysokości 40 mln CZK w 2007 r. na dokończenie budowy linii trolejbusowej Uście nad Łabą – Střekov oraz na zakup dwóch autobusów. Kredytu udzielił bank Komerční banka, a.s., tj. ta sama instytucja finansowa, która udzieliła DP Ústí dwóch kredytów w latach 2004 i 2005, w odniesieniu do których gmina

⁽¹⁷⁾ Władze czeskie odnotowały również, że fakt, iż władze regionu uściańskiego opublikowały ogłoszenie dotyczące drugiej tury postępowania o udzielenie koncesji, świadczy o zastosowaniu otwartego i przejrzystego podejścia, ponieważ w analizowanym przypadku warunki udzielenia zamówienia publicznego w ramach postępowania niepublicznego zostałyby spełnione (zgodnie z art. 31 ust. 1 lit. c) dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114)).

⁽¹⁸⁾ Zdar, a.s. zapewnił dostęp do podstawowych usług transportu publicznego na jednym obszarze kraju uściańskiego.

Uście nad Łabą udzieliła kwestionowanych gwarancji. Zabezpieczenie tego kredytu w wysokości 40 mln CZK stanowiły aktywa DP Ústí. Kredytodawca został wybrany w procedurze otwartej, w ramach której wybrano najlepszą ofertę bez dokonywania rozróżnienia pomiędzy sposobami zabezpieczenia kredytu, tj. jego zabezpieczeniem w formie gwarancji udzielonej przez gminę Uście nad Łabą lub w postaci aktywów spółki. W opinii władz czeskich potwierdza to, że warunki udzielenia kredytu w 2007 r. nie były uzależnione od formy zabezpieczenia oraz że DP Ústí było w stanie zaciągnąć kredyt na tych samych warunkach nawet w przypadku braku gwarancji. Władze czeskie argumentują, że takie same okoliczności towarzyszyły również zaciągnięciu dwóch kredytów w latach 2004 i 2005 oraz że na tej podstawie należy uznać, że gwarancja nie przyniosła DP Ústí żadnej korzyści gospodarczej.

- (73) W każdym razie środki uzyskane dzięki zaciągnięciu kredytów nie mogły zostać przeznaczone na żaden inny cel niż budowa linii trolejbusowej. Kraj uściański to obszar cechujący się niską jakością środowiska naturalnego, a projekt miał na celu poprawę sytuacji w regionie. Gdyby nie udzielono kredytu bankowego DP Ústí, DP Ústí byłoby zmuszone do dalszego świadczenia usług transportu autobusowego. W opinii władz czeskich środek skutecznie przyczynił się do zapewnienia priorytetowego traktowania kwestii związanych z ochroną środowiska za cenę wyższych kosztów związanych z budową linii trolejbusowej, dlatego też powinien zostać uznany za zgodny z Traktatem.

4.2.2. Podwyższenie kapitału własnego DP Ústí

- (74) Władze czeskie wyjaśniły, że środki uzyskane dzięki podwyższeniu kapitału własnego DP Ústí o 160 mln CZK zostały przeznaczone w całości na pokrycie kosztów budowy linii trolejbusowej Uście nad Łabą – Střekov. Środki były przechowywane na odrębnym rachunku bankowym DP Ústí, z którego realizowano płatności służące pokryciu kosztów budowy linii trolejbusowej Uście nad Łabą – Střekov.
- (75) Wspomniana linia stanowi integralny element podstawowej infrastruktury miejskiego transportu publicznego w gminie Uście nad Łabą obejmującej ekologiczny system transportu trolejbusowego o wysokiej przepustowości, który był rozbudowywany w gminie od 1984 r. i stopniowo wprowadzany do użytku od 1988 r. Budowa linii jest ostatnim etapem rozbudowy systemu, przy czym po zakończeniu odpowiednich prac linia połączy większą część obszarów położonych na prawym brzegu Łaby z podstawową infrastrukturą transportu trolejbusowego. Wspomnianą rozbudowę planowano już w 1996 r.
- (76) W opinii władz czeskich inwestycja przyczyni się do znacznej poprawy warunków środowiskowych w gminie, głównie dzięki zmniejszeniu zanieczyszczenia powietrza w dzielnicach położonych na prawym brzegu Łaby, zmniejszeniu natężenia hałasu generowanego przez środki transportu na wybranych liniach dzięki zastąpieniu autobusów trolejbusami (przede wszystkim w godzinach nocnych), zmniejszeniu poziomu emisji na wybranych liniach oraz ograniczeniu ryzyka wystąpienia smogu fotochemicznego w regionie Střekova.
- (77) Dlatego też władze czeskie stwierdziły, że podwyższenie kapitału jest objęte zwolnieniem przewidzianym w art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (EWG) nr 1107/70⁽¹⁹⁾. Władze czeskie argumentują, że warunki umożliwiające zastosowanie wyjątku przewidzianego w art. 3 ust. 1 lit. b) zostały spełnione, ponieważ: (i) budowa sieci trolejbusowej ma na celu zwiększenie poziomu koordynacji i optymalizacji transportu; (ii) dotyczy wydatków związanych z infrastrukturą, których nie muszą ponosić przewoźnicy korzystający z innych środków transportu drogowego; oraz (iii) nie istnieje inne, mniej kosztowne rozwiązanie alternatywne, które umożliwiłoby osiągnięcie wspólnego celu polityki (tj. zapewnienia skoordynowania środków transportu i ograniczenia emisji CO₂).

4.3. UWAGI DOTYCZĄCE DODATKOWYCH ŚRODKÓW PRYZNANYCH DP ÚSTÍ I DP TEPLICE

- (78) W 2005 r. DP Ústí otrzymało dwie dodatkowe rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w wysokości 4 591 200 CZK oraz 7 335 000 CZK. Władze czeskie wyjaśniły jednak, że te rekompensaty udzielone przez gminę Uście nad Łabą dotyczyły wyłącznie transportu miejskiego w obrębie tej gminy oraz że nie były powiązane z rekompensatami dotyczącymi transportu regionalnego przyznawanymi przez kraj uściański, które są przedmiotem decyzji o wszczęciu postępowania.
- (79) Jeżeli chodzi o środki przyznane DP Teplice, władze czeskie wyjaśniły, że rekompensaty przyznane przez gminę Teplice, jak również leasing pojazdów dotyczyły wyłącznie obowiązków użyteczności publicznej w obszarze transportu na obszarze tej gminy. Środki te nie były zatem powiązane z rekompensatami dotyczącymi transportu regionalnego przyznawanymi przez kraj uściański, które są przedmiotem decyzji o wszczęciu postępowania. W każdym razie z uwagi na fakt, że DG Teplice utworzyło odrębny rachunek w tym celu, nie istniało żadne ryzyko, że przedmiotowe rekompensaty mogłyby w jakikolwiek sposób przyczynić się do skrótnego subsydiowania działalności transportowej DG Teplice prowadzonej na szczeblu regionalnym. Trolejbusy siłą rzeczy nie mogą być wykorzystywane do świadczenia usług transportu regionalnego poza liniami trolejbusowymi w gminie Teplice.

⁽¹⁹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 130 z 15.6.1970, s. 1). Choć przywołane rozporządzenie zostało uchylone w dniu 3 grudnia 2009 r., miało zastosowanie w momencie dokonywania podwyższenia kapitału w 2006 r.

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (80) DPÚK był jedyną zainteresowaną stroną, która przekazała uwagi w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania.
- (81) DPÚK przedstawił swoje ogólne uwagi dotyczące ram prawnych w zakresie wypłaty rekompensat z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w sektorze regionalnego transportu autobusowego w Republice Czeskiej. DPÚK stwierdził, że sektor transportu publicznego w Republice Czeskiej nie został zliberalizowany. Zdaniem DPÚK oznaczało to, że obowiązki spoczywające na przewoźnikach zostały wyraźnie określone w decyzjach administracyjnych przyznających tym przewoźnikom licencje na prowadzenie działalności, ponieważ ustawodawstwo czeskie opiera się na systemie „zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych” w rozumieniu art. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, nie zaś na „umowach o usługi publiczne” w rozumieniu art. 14 tego rozporządzenia. W opinii DPÚK nieprawidłowe ustalenie mających zastosowanie ram prawnych wpłynęło na ocenę rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych w decyzji o wszczęciu postępowania. DPÚK twierdzi również, że w rozpatrywanym przypadku wyrok w sprawie *Altmark* nie ma zastosowania, ponieważ dotyczył on systemu funkcjonującego w oparciu o umowy o usługi publiczne, nie zaś systemu bazującego na obowiązkach użyteczności publicznej, jak ma to miejsce w przedmiotowej sprawie.
- (82) Na tej podstawie DPÚK uznał, że obowiązki użyteczności publicznej i kwota rekompensaty nie mogły być przedmiotem negocjacji między władzami kraju a przewoźnikami. Nie mogły one stanowić przedmiotu konkurencji między przewoźnikami, ponieważ jest to niemożliwe w przypadku systemu bazującego na obowiązkach użyteczności publicznej, a rekompensata nie odpowiadała żadnej cenie świadczenia usług transportowych określonej w umowie, ale stanowiła płatność służącą pokryciu strat poniesionych z tytułu wypełniania określonych obowiązków nałożonych na mocy obowiązujących przepisów, była niezależna od woli przewoźnika i władz i w związku z tym nie mogła być przedmiotem negocjacji. DPÚK stwierdził również, że zawierając umowy o usługi publiczne z przewoźnikami wybranymi na podstawie quasi-postępowania o udzielenie zamówienia, władze kraju uściańskiego naruszyły obowiązujące prawo. DPÚK uznał, że tego rodzaju próby stosowania zasad konkurencji stoją w sprzeczności z systemem funkcjonującym w oparciu o obowiązki użyteczności publicznej i dlatego należy je uznać za niezgodne z prawem. DPÚK argumentował, że nowo wybrani przewoźnicy otrzymali licencje oraz rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej niezgodnie z prawem, ponieważ to DPÚK jest posiadaczem głównych licencji na te same linie autobusowe. Podejście zastosowane przez władze kraju uściańskiego wynikało z niechęci do wypłacenia przewoźnikom zasiedziałym rekompensat, do których otrzymania byli uprawnieni zgodnie z obowiązującymi przepisami, przy czym przewoźnicy zasiedzieli, którzy nie są skłonni przyjąć niższych subwencji operacyjnych, są zastraszani i zastępowani nowymi przewoźnikami wybranymi w wyniku niezgodnych z prawem pseudopostępowania o udzielenie zamówienia. DPÚK zażądał naprawienia zaistniałej sytuacji oraz umożliwienia mu przejęcia autobusów i pracowników od działających przewoźników wybranych niezgodnie z prawem, a także powrotu do wypełniania pierwotnie nałożonych obowiązków użyteczności publicznej, które miały wygasnąć dopiero w 2011 r. Ponadto DPÚK stwierdził, że dane z lat 2006–2008 dowodzą prawdziwości jego twierdzenia, zgodnie z którym ostateczny koszt zapewnienia usług regionalnego transportu autobusowego przez nowych przewoźników byłby wyższy.
- (83) DPÚK zauważył wreszcie, że nowo wybrani przewoźnicy to w wielu przypadkach przewoźnicy oferujący usługi miejskiego transportu autobusowego, którzy stanowią własność odpowiednich gmin i są przez nie dotowani, dlatego też między takimi przewoźnikami a przewoźnikami prowadzącymi działalność na rynku usług regionalnego przewozu osób dochodzi do nieuczciwej konkurencji. Zdaniem DPÚK niedopuszczalne jest, aby lokalni przewoźnicy autobusowi mogli obsługiwać linie regionalne poza obszarem gminy, w której prowadzą działalność.
- (84) Jeżeli chodzi o udzielenie gwarancji i podwyższenie kapitału własnego przez gminę Uście nad Łabą, DPÚK stwierdził, że przedstawił władzom znacznie tańszą ofertę dotyczącą wprowadzenia innej przyjaznej środowisku lokalnej usługi transportowej na linii Uście nad Łabą – Střekov (bazującej na autobusach zasilanych CNG zamiast trolejbusów DP Ústí), ale oferta ta została odrzucona.
- (85) Jeżeli chodzi o środki, które zgodnie z decyzją o wszczęciu postępowania zostały przyznane przed przystąpieniem Republiki Czeskiej do Unii, DPÚK stwierdził, że wszystkie z nich wywierają długoterminowy wpływ znacznie wykraczający poza datę przystąpienia do Unii.
- (86) Jeżeli chodzi o przeprowadzoną przez Komisję ocenę dotyczącą przeniesienia obowiązku obsługi parkometrów na DP Děčín, DPÚK stwierdził, że wyniki analizy przeprowadzonej w decyzji o wszczęciu postępowania są nieprawidłowe, ponieważ próg *de minimis* nie ma zastosowania w sektorze transportu publicznego.
- (87) DPÚK nie odniósł się do kwestii niemożliwych do przewidzenia kosztów. DPÚK nie zgłosił również żadnych uwag dotyczących faktu, że wcześniejsze ustalenie maksymalnej kwoty rekompensaty w oparciu o wyniki analizy statystycznej przeprowadzonej na szczeblu krajowym mogłoby zagwarantować, że żaden przewoźnik nie otrzymałby nadmiernie wysokiej rekompensaty.

6. UWAGI WŁADZ CZESKICH NA TEMAT UWAG ZGŁOSZONYCH PRZEZ ZAINTERESOWANĄ STRONĘ

- (88) Władze czeskie nie zgodziły się z interpretacją ram prawnych dotyczących rekompensat z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w sektorze regionalnego transportu autobusowego w Republice Czeskiej przedstawioną w uwagach DPÚK. Władze czeskie nie zgodziły się również z twierdzeniem DPÚK, zgodnie z którym sektor usług transportu publicznego w Republice Czeskiej nie został jeszcze zliberalizowany.
- (89) Władze czeskie argumentowały, że w krajowych ramach prawnych przewidziano dwie możliwości rozwiązania kwestii związanych z autobusowym transportem publicznym w ramach systemu bazującego na obowiązku użyteczności publicznej: (i) w oparciu o umowę o usługi publiczne zgodnie z art. 19 ustawy o transporcie drogowym i art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69; oraz (ii) w oparciu o jednostronną decyzję o nałożeniu obowiązku użyteczności publicznej. To drugie rozwiązanie jest jednak stosowane wyłącznie w ograniczonym zakresie. Wszystkie usługi autobusowego transportu publicznego na szczeblu regionalnym są obecnie świadczone w kraju uściańskim na podstawie umów zawartych po przeprowadzeniu otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących postępowań o udzielenie zamówienia. Władze czeskie argumentowały, że pomimo pewnych różnic w stosowanej terminologii umowy o usługi publiczne odpowiadają umowom o usługi publiczne w rozumieniu rozporządzenia (EWG) nr 1191/69. Wynika to z przepisów ustawy o transporcie drogowym, jak również z ich wykładni przedstawionej w różnych decyzjach właściwych organów.
- (90) Władze czeskie wyjaśniły również, że licencja na świadczenie autobusowych usług transportowych jest odpowiednikiem zezwolenia uprawniającego przewoźnika do świadczenia usług transportowych na poszczególnych liniach, ale nie wiąże się z powierzeniem takiemu przewoźnikowi obowiązków użyteczności publicznej. Obowiązki takie nałożono na przewoźników na mocy umów o usługi publiczne zawieranych między odpowiednim przewoźnikiem a właściwymi władzami (w tym przypadku władzami kraju uściańskiego). Licencja na obsługę danej linii autobusowej mogła zostać wydana więcej niż jednemu przewoźnikowi, ale rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej została wypłacona tylko temu przewoźnikowi, który podpisał umowę dotyczącą świadczenia usług na danej linii z władzami kraju lub na którego właściwe organy nałożyły obowiązek świadczenia usługi publicznej na mocy stosownej decyzji. Ponadto licencja nie mogłaby stanowić decyzji o nałożeniu obowiązków użyteczności publicznej w rozumieniu art. 1 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, ponieważ nie uprawnia ona jej posiadacza do uzyskania rekompensaty z tytułu obciążeń finansowych wynikających z wypełniania obowiązku zgodnie z wymogami zawartymi w art. 6 tego rozporządzenia.
- (91) Władze czeskie stwierdziły również, że rekompensaty wypłacone w oparciu o umowy o usługi publiczne spełniały warunki określone w wyroku w sprawie *Altmark* i dlatego nie zostały zgłoszone Komisji.
- (92) W opinii władz czeskich dzięki przeprowadzeniu otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących postępowań o udzielenie zamówienia usługi transportu autobusowego były świadczone w kraju uściańskim w ramach obowiązku użyteczności publicznej po znacznie bardziej przystępnej cenie, niż miało to miejsce wcześniej. Dzięki temu zasoby kraju uściańskiego zostały wykorzystane w bardziej efektywny sposób niż w przypadku, gdyby władze kraju uściańskiego zostały zobowiązane do wypłaty rekompensat z tytułu poniesionych strat, których jednostronnie zażądał DPÚK.
- (93) Jeżeli chodzi o argumenty DPÚK dotyczące udzielenia gwarancji i podwyższenia kapitału własnego przez gminę Uście nad Łabą, władze czeskie wyjaśniły, że w gminie tej funkcjonowała już linia trolejbusowa oraz że przedmiotowe środki zostały przyznane w celu połączenia dwóch istniejących sieci trolejbusowych. Z tego względu nowe linie trolejbusowe stanowiły wyłącznie uzupełnienie istniejącej sieci trolejbusowej, która była stopniowo rozbudowywana od 1988 r. Władze czeskie stwierdziły, że w rejestrze urzędowym brak jest informacji o formalnym przedstawieniu przez DPÚK jakiegokolwiek alternatywnego projektu dotyczącego zapewnienia ekologicznego transportu w gminie. Data widniejąca na projekcie załączonym do uwag DPÚK to czerwiec 2001 r. i z tego względu projektu tego nie można uznać za istotny w momencie wdrażania ocenianych środków.

7. OCENA ŚRODKÓW

- (94) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (95) Aby dany środek mógł zostać uznany za pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, musi dojść do łącznego spełnienia następujących warunków: (i) dany środek musi być finansowany przy użyciu zasobów państwowych i musi być możliwe przypisanie go państwu; (ii) środek musi przynosić korzyść jego beneficjentowi; (iii) korzyść ta musi być selektywna; oraz (iv) środek ten musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem oraz być w stanie wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

- (96) Komisja zbada, czy każdy z powyższych warunków został spełniony w odniesieniu do następujących pięciu środków:
- a) rekompensat z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej przyznanych przez władze kraju uściańskiego na rzecz: ČSAD, DP Ústí, DP Teplice, DP Chomutov, DP Děčín, DP Most, Podbořany, Miroslav Ohem, Petr Frommel, Petr Stejskal oraz Vilém Graupner za świadczenie usług transportu regionalnego w latach 2005 i 2006;
 - b) rekompensat z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej przyznanych przez władze kraju uściańskiego na rzecz: Autobusy Karlovy Vary, a.s., Autobusy Kavka, a.s., ČSAD Slaný a.s., DP Most oraz ZDAR, a.s. za świadczenie usług transportu regionalnego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r.;
 - c) rekompensat z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej przyznanych przez władze kraju uściańskiego na rzecz: ČSAD Semily, DP Děčín, ČSAD Střední Čechy, DP Teplice, DP Ústí, DP Chomutov oraz DP Mladá Boleslav za świadczenie usług transportu regionalnego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.;
 - d) gwarancji udzielonych DP Ústí przez gminę Uście nad Łabą w dniach 23 lipca 2004 r. i 11 kwietnia 2005 r. jako zabezpieczenie kredytów o wartości odpowiednio 35 mln CZK i 5 mln CZK;
 - e) podwyższenia kapitału własnego DP Ústí o 160 mln CZK przyznanego przez gminę Uście nad Łabą w 2006 r.

7.1. ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA

7.1.1. **Rekompensata z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej (środki, o których mowa w motywie 96 lit. a), b) i c))**

7.1.1.1. *Zasoby państwowe*

- (97) Rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie usług transportowych zostały wypłacone w oparciu o umowy zawarte między władzami kraju uściańskiego a przewoźnikami wymienionymi w motywie 96 lit. a), b) i c) i pochodziły z budżetu publicznego tych władz. Dlatego też takie rekompensaty można przypisać państwu oraz uznać, że zostały one przyznane przy użyciu zasobów państwowych.

7.1.1.2. *Korzyść gospodarcza*

- (98) Z wyroku w sprawie *Altmark* wynika, że rekompensata z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej przyznana przedsiębiorstwom przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych nie przynosi takim przedsiębiorstwom korzyści, a tym samym nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, o ile spełnione zostały łącznie cztery warunki:
- a) po pierwsze, przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wypełnianiem obowiązków użyteczności publicznej i obowiązki te powinny być jasno określone;
 - b) parametry, na których podstawie obliczona jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób;
 - c) rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wypełnienia obowiązków użyteczności publicznej, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych obowiązków;
 - d) jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzone wypełnianie obowiązków użyteczności publicznej, nie został w danym przypadku dokonany w wyniku postępowania o udzielanie zamówienia, pozwalającego na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów; jakie typowe przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednie do tego, by móc spełnić niezbędne wymogi dotyczące usług publicznych, poniosłoby na wypełnienie takich obowiązków, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych obowiązków.
- (99) Zgodnie z treścią wyroku w sprawie *Altmark*, aby wykluczyć możliwość wystąpienia korzyści gospodarczej w konsekwencji wypłacenia przedsiębiorstwom rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, wszystkie cztery warunki przewidziane w tym wyroku muszą zostać spełnione łącznie.

- (100) Jeżeli chodzi o pierwszy warunek, obowiązek użyteczności publicznej w sektorze transportu lądowego musi zostać nałożony w celu zapewnienia świadczenia usług transportowych w interesie ogólnym, których dany przewoźnik kierujący się własnym interesem gospodarczym nie zdecydowałby się świadczyć lub nie zdecydowałby się świadczyć w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach, jeżeli nie otrzymałby rekompensaty⁽²⁰⁾. W tym kontekście państwa członkowskie dysponują szerokimi uprawnieniami w zakresie definiowania obowiązków użyteczności publicznej zgodnie z potrzebami użytkowników końcowych. W takich przypadkach zadanie Komisji polega na zapewnieniu państwom członkowskim możliwości korzystania z tego marginesu swobody bez popełniania rażących błędów przy definiowaniu pojęcia obowiązku użyteczności publicznej.
- (101) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja podkreśliła już, że władze czeskie przekazały jej umowy, na mocy których władze kraje uściańskiego nałożyły na przewoźników obowiązki użyteczności publicznej. W umowach tych określono zakres obowiązku użyteczności publicznej polegającego na świadczeniu usług transportowych. W szczególności w umowach tych wskazano linie, które mają być obsługiwane przez przewoźników autobusowych, a także przedstawiono rozkłady jazdy i obiektywne oszacowanie możliwej do udowodnienia straty. To, że linie te nie mogą być obsługiwane na zasadach komercyjnych, wykazano w tabelach 1–9 powyżej, przeprowadzając porównanie spodziewanych możliwych do udowodnienia strat i strat rzeczywistych poniesionych na tych liniach. Ponadto przewoźnicy nie mogą podjąć jednostronnej decyzji o wstrzymaniu obsługi nierentownych linii; nie mogą oni również wywierać wpływu na zakres i częstotliwość świadczenia usług na obsługiwanych liniach. Dlatego też przewoźnicy są narażeni na pewne ryzyko prowadzenia działalności gospodarczej wynikające z faktu, że mogą ponieść stratę ekonomiczną, jeżeli poziom poniesionych przez nich strat z działalności operacyjnej przekroczy poziom ustalony wcześniej na podstawie obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a), b) i c) istnieją rzeczywiste obowiązki użyteczności publicznej, które zostały wyraźnie określone z wyprzedzeniem. Tym samym pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark* uznaje się za spełniony.
- (102) Jeżeli chodzi o drugi warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, parametry, na podstawie których oblicza się wysokość rekompensaty, muszą zostać ustalone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób w celu zagwarantowania, że nie doprowadzą one do przyznania korzyści gospodarczej, która mogłaby spowodować, że przedsiębiorstwo będące beneficjentem byłoby traktowane w bardziej uprzywilejowany sposób niż jego konkurenci. Konieczność wcześniejszego ustalenia parametrów wykorzystywanych do obliczenia wysokości rekompensaty nie oznacza jednak, że rekompensata musi zostać obliczona na podstawie określonego wzoru. Należy natomiast już na samym początku wyraźnie wskazać metodę, jaka zostanie wykorzystana do ustalenia wysokości rekompensaty.
- (103) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zwróciła uwagę na fakt, że kwota rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej została obliczona, zgodnie z treścią umów, na podstawie spodziewanej ceny za kilometr i oczekiwanych przychodów. Komisja potwierdziła, że zastosowanie takiej metody mogłoby zapewnić możliwość obliczenia kwoty rekompensaty *ex ante* w obiektywny i przejrzysty sposób. Komisja nie otrzymała jednak wystarczających informacji na temat metody wykorzystanej do ustalenia poziomu oczekiwanych cen za kilometr w tym przypadku i nie mogła w związku z tym uznać drugiego warunku określonego w wyroku w sprawie *Altmark* za spełniony.
- (104) Władze czeskie wyjaśniły już, że wszystkie parametry, na podstawie których oblicza się wysokość rekompensat, a w szczególności koszty usług, przychody i rozsądny zysk, zostały określone w ustawodawstwie czeskim. Każda późniejsza umowa zawierana między władzami kraju uściańskiego a danym przewoźnikiem uwzględniała odpowiednie parametry wykorzystywane przy sporządzaniu obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty. Szacunki te opierają się na różnicy między: a) ceną za kilometr uzgodnioną w umowie; oraz b) przychodami uzyskiwanymi przez przewoźnika z tytułu świadczenia odpowiednich usług. Cena za kilometr obejmuje: (i) koszty prowadzenia działalności; oraz (ii) rozsądny zysk.
- (105) Jeżeli chodzi o różnice w cenie za kilometr pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami, władze czeskie wyjaśniły, że różnice te odzwierciedlają różne sytuacje, w których znajdują się ci przewoźnicy (np. koszt za kilometr na obszarach wiejskich nie będzie z oczywistych względów odpowiadał kosztowi za kilometr na obszarach podmiejskich). W każdym razie wszystkie parametry wykorzystywane do obliczania cen w odniesieniu do każdego przewoźnika zostały wyraźnie określone w poszczególnych umowach z odpowiednim wyprzedzeniem. Władze kraju były również uprawnione do sprawdzenia, czy dane, w oparciu o które sporządzono takie szacunki, są prawidłowe i odpowiadają sytuacji, w jakiej znajduje się dany przewoźnik.
- (106) W związku z powyższym Komisja uznaje, że parametry, na podstawie których obliczono kwotę rekompensaty w odniesieniu do każdego przewoźnika, zostały wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób. Z tego względu uznaje się, że drugi warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark* został spełniony w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a), b) i c).

⁽²⁰⁾ Podejście to jest spójne z ogólnym podejściem Komisji do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w innych sektorach. Zob. w szczególności pkt 48 komunikatu Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4).

- (107) Jeżeli chodzi o trzeci warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, Komisja zwraca uwagę na fakt, że ostateczne rozliczenie i wypłata rekompensaty jest możliwa wyłącznie po przekazaniu przez danego przewoźnika dowodu w postaci dokumentu potwierdzającego, że poniósł on straty rzeczywiste z tytułu świadczenia danej usługi. Jednocześnie maksymalna kwota rekompensaty została ograniczona z wyprzedzeniem na podstawie obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty, który zawarto w umowie.
- (108) Zgodnie z art. 19b ust. 3 ustawy o transporcie drogowym obiektywny szacunek możliwej do udowodnienia straty stanowi wcześniej ustalony pułap, którego właściwy organ nie może przekroczyć, wypłacając rekompensatę z tytułu poniesionych strat rzeczywistych⁽²¹⁾. Dlatego też w przypadku, gdy przewoźnik zwróci się o wypłacenie mu rekompensaty w wyższej kwocie z tytułu wykonania umowy, organy publiczne nie będą uprawnione do pokrycia tego rodzaju strat. Jeżeli natomiast straty rzeczywiste będą niższe niż przewidywane szacunkowe straty, rekompensata będzie obejmowała wyłącznie straty rzeczywiste.
- (109) Znajduje to potwierdzenie w fakcie, że faktyczna kwota rekompensaty wypłaconej przewoźnikom (zgodnie z informacjami przedstawionymi w tabeli 2: Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone w 2005 r., tabeli 4: Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone w 2006 r., tabeli 7: Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone na mocy umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. oraz tabeli 9: Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone na mocy umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.) jest w wielu przypadkach niższa niż przewidywana kwota strat zawarta w umowie (zgodnie z danymi przedstawionymi w kolumnie „ogółem możliwe do udowodnienia straty” w tabeli 1: Przegląd umów obowiązujących w 2005 r., tabeli 3: Przegląd umów obowiązujących w 2006 r., tabeli 6: Przegląd umów obowiązujących w okresie od września 2006 r. do czerwca 2007 r. i tabeli 8: Przegląd umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.).
- (110) Podniesienie tych pułapów jest możliwe wyłącznie w przypadku wystąpienia niemożliwych do przewidzenia kosztów, co nie miało jednak miejsca w odniesieniu do żadnej z umów na świadczenie usług transportowych na szczeblu regionalnym analizowanych w niniejszej decyzji. Jeżeli chodzi o pojęcie „niemożliwych do przewidzenia kosztów”, które wzbudziło wątpliwości Komisji w decyzji o wszczęciu postępowania, pojęcie to oznacza koszty, które zostały poniesione z uwagi na wystąpienie sytuacji, na które zarząd danego przedsiębiorstwa nie miał wpływu, takich jak klęski żywiołowe, interwencje cenowe ze strony państwa, zmiany wysokości akcyzy, VAT itp. Aby otrzymać rekompensatę, przewoźnicy muszą udowodnić, że koszty takie zostały rzeczywiście poniesione z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej. Istnienie tego wyjątku od maksymalnego pułapu rekompensaty nie wpływa jednak na zmniejszenie zdolności mechanizmu rekompensaty do zagwarantowania, by ostateczna kwota rekompensaty wypłacana przewoźnikowi nie przekraczała poniesionych przez niego strat rzeczywistych.
- (111) Jeżeli chodzi o ustalenie rozsądnego zysku, który stanowi jeden z elementów branych pod uwagę przy obliczaniu kosztów i który również wzbudził wątpliwości Komisji w decyzji o wszczęciu postępowania, władze czeskie wykazały, że średni zysk w 2005 r. wynosił 1,53 CZK na kilometr. Ponieważ średnia cena za kilometr w 2005 r. wynosiła 30,60 CZK, średnia marża zysku wynosiła około 5 % i została uznana przez Komisję za rozsądną. W 2007 r. średni zysk wynosił 0,97 CZK za kilometr, a średnia cena za kilometr – 30,24 CZK. Średnia marża zysku wynosiła zatem około 3,2 %. Władze czeskie nie przekazały danych dotyczących średniego zysku za rok 2006. Średnia marża zysku w 2006 r. utrzymywała się jednak prawdopodobnie w tym samym przedziale co w latach 2005 i 2007, ponieważ wszystkie inne istotne wartości liczbowe (takie jak średnia cena za kilometr, która w 2007 r. wynosiła 31,72 CZK, i średnia wysokość możliwej do udowodnienia straty za kilometr wynosząca 17,49 CZK) utrzymały się w tym samym przedziale, a metoda obliczania rozsądnego zysku pozostała niezmieniona (zob. przypis 9).
- (112) Z tego względu Komisja uznaje, że trzeci warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark* został spełniony w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a), b) i c).
- (113) Zgodnie z czwartym warunkiem określonym w wyroku w sprawie *Altmark* dostawca usług publicznych musi zostać wybrany w ramach postępowania o udzielenie zamówienia lub koszty świadczenia danej usługi muszą ograniczać się do kosztów ponoszonych przez typowe, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo poprzez zastosowanie analizy porównawczej.
- (114) Zgodnie z przekazanymi przez władze czeskie informacjami dotyczącymi środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c) stosunki umowne między władzami kraju uściańskiego a przewoźnikami w latach 2005 i 2006 powstały poprzez przedłużenie istniejących już umów, natomiast umowy obejmujące okres od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. zostały zawarte po przeprowadzeniu postępowania w trybie negocjacji. W przypadku obu procedur inni przewoźnicy nie mieli możliwości złożenia swoich ofert w zakresie świadczenia usług transportowych w omawianym okresie i żadna z nich nie stanowi postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, które dawałoby możliwość wyboru ofert odzwierciedlających warunki rynkowe zgodnie z wymogiem zawartym w pierwszej części czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie *Altmark*⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Zob. motyw 17.

⁽²²⁾ Wniosek taki pozostaje bez uszczerbku dla przeprowadzonej przez Komisję oceny dotyczącej zastosowania prawa Unii w odniesieniu do zamówień publicznych.

- (115) Dlatego też Komisja musi zbadać, czy przedmiotowe umowy są zgodne z drugą z możliwości wskazanych w alternatywie przewidzianej w czwartym warunku określonym w wyroku w sprawie *Altmark*. Zgodnie z tą alternatywą wysokość rekompensaty musi zostać określona na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby typowe, prawidłowo zarządzane i odpowiednio wyposażone przedsiębiorstwo (analiza porównawcza).
- (116) Władze czeskie twierdzą, że poziom rekompensaty wypłaconej przewoźnikom w latach 2005 i 2006 odpowiada kosztom ponoszonym przez typowe, prawidłowo zarządzane i odpowiednio wyposażone przedsiębiorstwo. Władze czeskie argumentują, że zostało to udowodnione poprzez porównanie cen w latach 2005 i 2006 z cenami obowiązującymi po przeprowadzeniu otwartych i przejrzystych postępowań o udzielenie zamówienia w 2007 r. O ile w 2005 r. średnia cena odpowiadała 30,60 CZK za kilometr (a średnie koszty wynosiły 29,06 CZK za kilometr), po przeprowadzeniu postępowań o udzielenie zamówienia w 2007 r. średnia cena spadła do 30,24 CZK za kilometr (a średnie koszty wzrosły do 29,22 CZK za kilometr). Ponadto mimo że w 2005 r. ceny ustalone przez poszczególnych przewoźników wahały się od 21,50 CZK do 37,16 CZK za kilometr, w 2007 r. wynosiły od 25,48 CZK do 45,79 CZK za kilometr. Władze czeskie argumentują, że z uwagi na fakt, iż średni poziom cen za kilometr i rozpiętość cen stosowanych przez poszczególnych przewoźników nie różniły się znacząco w latach 2005–2007, ceny z 2005 r. powinny zostać uznane za równoważne kosztom ponoszonym przez typowe, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo wyposażone w środki transportu. Ponadto władze czeskie przedstawiły ekspertyzę potwierdzającą, że z wyjątkiem skarżącego, który poniósł wyjątkowo wysokie koszty, koszty poniesione przez wszystkich innych przewoźników odpowiadały kosztom ponoszonym przez typowe, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo wyposażone w środki transportu.
- (117) Komisja zwraca uwagę na fakt, że wykorzystanie danych statystycznych opisanych w poprzednim motywie ma na celu potwierdzenie, że cenę ustalono w odniesieniu do kosztów ponoszonych przez typowe przedsiębiorstwo. Jak wskazano już jednak w decyzji o wszczęciu postępowania, zastosowanie historycznych danych statystycznych dotyczących kosztów nie prowadzi do wniosku, że przewoźników, którzy zgodzili się świadczyć usługi na poziomie kosztów z 2005 r., należy uważać za prawidłowo zarządzanych przewoźników. Ustalenie poziomu kosztów na podstawie danych historycznych nie stanowi bowiem zachęty do zapewnienia efektywnego zarządzania kosztami przez przewoźników. Z drugiej strony, w przypadku zmiany jakichkolwiek istotnych parametrów związanych z kosztami (takich jak cena paliwa) dane historyczne dotyczące kosztów staną się natychmiast nieaktualne. Ponadto, wskazując przedsiębiorstwa do analizy porównawczej, władze czeskie nie zastosowały żadnych obiektywnych kryteriów, które mogłyby zostać uznane za reprezentatywne pod względem ekonomicznym dla kwestii związanych z prawidłowym zarządzaniem, ani nie oparły swojej analizy na żadnych wskaźnikach analitycznych dotyczących wydajności lub związanych z jakością podaży ⁽²³⁾.
- (118) Jeżeli chodzi o środek, o którym mowa w motywie 96 lit. c), władze czeskie nie przekazały Komisji żadnych informacji potwierdzających, że poziom rekompensaty z tytułu umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. został ustalony w oparciu o wyniki analizy kosztów ponoszonych przez typowe, prawidłowo zarządzane i odpowiednio wyposażone przedsiębiorstwo.
- (119) Podobnie ponieważ nie wszystkie wymogi wskazane w drugiej możliwości przewidzianej w czwartym warunku określonym w wyroku w sprawie *Altmark* zostały spełnione, Komisja nie może stwierdzić, że kwota rekompensaty wynikająca ze środków, o których mowa w motywie 96 lit. a) i c), została ustalona na poziomie gwarantującym, że żaden przewoźnik nie uzyskał nienależnych korzyści. Dlatego też Komisja uważa, że rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej przyznane w rezultacie wdrożenia środków, o których mowa w motywie 96 lit. a) i c), oznaczały korzyść gospodarczą dla przewoźników oferujących usługi regionalnego transportu publicznego wskazanych w tym samym motywie.
- (120) Jeżeli chodzi o środek, o którym mowa w motywie 96 lit. b), umowy o usługi publiczne obejmujące okres od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. zostały zawarte w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia. W ramach tego postępowania o udzielenie zamówienia kraj uściański został podzielony na piętnaście obszarów, w odniesieniu do których przewoźnicy mogli składać odrębne oferty. Ogłoszenie o przetargu zostało opublikowane na stronie internetowej, na tablicy ogłoszeń publicznych kraju uściańskiego oraz w dwóch dziennikach o zasięgu ogólnokrajowym. Dokumentacja postępowania o udzielenie zamówienia została sporządzona przez dwadzieścia trzy zainteresowane strony. Kryteria udzielenia zamówienia zostały ujawnione z wyprzedzeniem: wyboru dokonano wyłącznie w oparciu o kryterium ceny, nie oceniono żadnych parametrów jakościowych, a zwycięzcą postępowania o udzielenie zamówienia został przewoźnik, który zaoferował najniższą cenę za kilometr. Informacje o wszczęciu postępowania o udzielenie zamówienia zostały zatem dostatecznie dobrze rozpowszechnione, a samo postępowanie było otwarte i przejrzyste.
- (121) Według władz czeskich zaoferowana cena mieściła się w przedziale od 27,57 CZK/km do 43,73 CZK/km. Gdyby pominięto ofertę złożoną przez DPÚK oferowany zakres cen mieściłby się w przedziale od 27,57 CZK/km do 33,5 CZK/km. Propozycje cen za km zostały przedstawione przez przewoźników w odniesieniu do obszarów, których dotyczyła ich oferta. Przedsiębiorstwo ČSAD Česká Lípa wygrało wszystkie piętnaście postępowań o udzielenie zamówienia. Ponieważ przewoźnik ten ostatecznie nie był w stanie świadczyć usług będących przedmiotem zamówienia, władze kraju uściańskiego zawarły umowy o usługi publiczne z oferentami, którzy zajęli

⁽²³⁾ W tym względzie zob. również komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, cytowany w przypisie 32, sekcja 3.6.2.

drugie miejsce w postępowaniu o udzielenie zamówienia w przypadkach, w których było to możliwe (sytuacja taka miała miejsce w przypadku dziewięciu obszarów). Wybranie oferenta, którego oferta zajęła drugie miejsce w ramach danego postępowania, w przypadku gdy zwycięzca postępowania o udzielenie zamówienia nie wywiązał się z obowiązku świadczenia usług będących przedmiotem postępowania, nie podważa ustalenia, zgodnie z którym oferta dotycząca świadczenia usług na dziewięciu obszarach została wybrana w ramach postępowania, które było dostatecznie dobrze upublicznione, dostatecznie otwarte i przejrzyste zgodnie z pierwszą częścią czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie *Altmark*.

- (122) Podobnie Komisja stwierdziła, że rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej przyznana przez władze kraju uściańskiego w rezultacie wdrożenia środka, o którym mowa w motywie 96 lit. b), nie przyniosła korzyści przewoźnikom wymienionym w tym motywie i dlatego nie stanowiła pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Ponieważ stwierdzenie wystąpienia pomocy państwa na mocy tego przepisu jest możliwe wyłącznie w przypadku łącznego wystąpienia wszystkich czterech warunków wymienionych w motywie 95, przeprowadzanie dalszej analizy środków wymienionych w motywie 96 lit. b) w przypadku stwierdzenia braku korzyści nie jest konieczne.

7.1.1.3. *Selektywność*

- (123) Korzyść wynikająca z wdrożenia środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c) ma charakter selektywny, ponieważ tylko niektóre przedsiębiorstwa czerpią korzyści z takich rekompensat.

7.1.1.4. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi*

- (124) Uznaje się, że środek przyznany przez państwo stanowi zakłócenie lub grozi zakłóceniem konkurencji, jeżeli może on spowodować poprawę pozycji konkurencyjnej beneficjenta w porównaniu z pozycją innych przedsiębiorstw, z którymi beneficjent konkuruje ⁽²⁴⁾. Ze względów praktycznych zakłada się zatem, że do zakłócenia konkurencji w rozumieniu art. 107 Traktatu dochodzi w momencie przyznania przez państwo korzyści finansowej przedsiębiorstwu w sektorze zliberalizowanym, w którym istnieje lub mogłaby istnieć konkurencja ⁽²⁵⁾.
- (125) Pomocy przyznanej przewoźnikom prowadzącym działalność na rynku lub w sektorze, który nie został jeszcze zliberalizowany poprzez otwarcie na konkurencję zewnętrzną, nie uznaje się za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1, ponieważ nie wywiera ona wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Jak stwierdzono w wyroku w sprawie *Altmark*, począwszy od 1995 r. szereg państw członkowskich rozpoczęło proces otwierania niektórych rynków usług transportowych na konkurencję ze strony przedsiębiorstw posiadających siedziby w innych państwach członkowskich, dzięki czemu szereg przedsiębiorstw oferuje już swoje usługi transportowe na szczeblu miejskim, podmiejskim lub regionalnym w państwach członkowskich innych niż ich państwo pochodzenia. Jak wyjaśniono w motywie 14, zgodnie z ustawodawstwem czeskim obowiązującym od 2004 r. usługi regionalnego transportu autobusowego świadczone na podstawie umowy o usługi publiczne mogą być świadczone przez przewoźnika, który posiada licencję na obsługę określonej linii, otrzymał koncesję (*koncese*) na prowadzenie działalności w sektorze transportu autobusowego zgodnie z ustawą o zezwoleniach na prowadzenie działalności (*živnostenský zákon*) oraz przestrzega ustalonego rozkładu jazdy. Jak wyjaśniono w tym motywie, usługi regionalnego transportu autobusowego zostały w pełni zliberalizowane w kraju uściańskim w okresie objętym postępowaniem, ponieważ każdy przewoźnik z innego państwa członkowskiego, który spełniał warunki konieczne do uzyskania licencji, mógł świadczyć usługi regionalnego transportu autobusowego w Republice Czeskiej w okresie objętym postępowaniem.
- (126) Podobnie każda rekompensata przyznana przewoźnikom oferującym usługi regionalnego transportu autobusowego powinna być postrzegana jako potencjalnie zakłócająca konkurencję w zakresie świadczenia usług autobusowego przewozu osób.
- (127) Ponadto korzyść przyznana przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność na rynku otwartym na konkurencję jest zwykle uznawana za wywierającą wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi. W szczególności: „gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie umacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących z nim w ramach wewnątrzwspólnotowej wymiany handlowej, należy uznać, że pomoc wywiera wpływ na tę wymianę handlową” ⁽²⁶⁾. Środki, o których mowa w motywie 96 lit. a) i c) należy zatem uznać za mogące wywrzeć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi w stopniu wystarczającym do utrudnienia przedsiębiorstwom transportowym mającym swoją siedzibę w innych państwach członkowskich oferowania ich usług w Republice Czeskiej oraz wzmocnienia pozycji rynkowej beneficjentów rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej.

⁽²⁴⁾ Sprawa 730/79 Philip Morris, Rec. 1980, s. 2671, pkt 11; sprawy połączone z dnia 15 czerwca 2000 r. T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 do 607/97, T-1/98, T-3/98 do T-6/98 i T-23/98 Alzetta, Rec. 2000, s. II-2319, pkt 80.

⁽²⁵⁾ Wyrok w sprawie Alzetta, pkt 141–147; *Altmark Trans*.

⁽²⁶⁾ Sprawa T-288/97 Friuli Venezia Giulia, Rec. 2001, s. II-1619, pkt 41.

7.1.2. Gwarancje udzielone DP Ústí (środek, o którym mowa w motywie 96 lit. d))

- (128) W latach 2004 i 2005 DP Ústí otrzymała od gminy Úście nad Łabą gwarancje na zabezpieczenie kredytów bankowych w wysokości 35 mln CZK i 5 mln CZK. Kredyty te zostały zaciągnięte na dokończenie budowy linii trolejbusowej Úście nad Łabą – Strěkov.
- (129) Aby takie gwarancje zostały uznane za pomoc, muszą przyznawać ich beneficjentowi korzyść. W tym względzie warto odnieść się do zawiadomienia Komisji w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji ⁽²⁷⁾.
- (130) Zgodnie z zawiadomieniem w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji w niektórych okolicznościach, które muszą wystąpić łącznie, gwarancje udzielone przez państwo nie mogą zostać uznane za pomoc państwa.
- (131) Po pierwsze, kredytobiorca nie może znajdować się w trudnej sytuacji finansowej. Komisja zbadała rachunki DP Ústí i stwierdziła, że spółka nie znajdowała się w trudnej sytuacji finansowej w latach 2004 i 2005, tj. w okresie, w którym przedsiębiorstwu udzielono gwarancji.
- (132) Po drugie, zakres gwarancji musi zostać odpowiednio wyznaczony w momencie jej udzielania. Oznacza to, że gwarancja musi być powiązana z określoną transakcją finansową o określonej kwocie maksymalnej i musi być ograniczona w czasie. Komisja zwraca uwagę na fakt, że w analizowanym przypadku zakres gwarancji został odpowiednio wyznaczony, ponieważ była ona powiązana z dwoma kredytami bankowymi na kwotę 35 mln CZK i 5 mln CZK. Ponadto kredyty te zostały zaciągnięte wyłącznie w celu sfinansowania budowy obiektów infrastruktury transportu publicznego – tj. budowy dodatkowej linii trolejbusowej w Úściu nad Łabą. Gwarancje były ograniczone w czasie, ponieważ zostały udzielone na okres spłaty kredytu (tj. do dnia 30 czerwca 2009 r. w przypadku kredytu w wysokości 35 mln CZK i do dnia 31 marca 2010 r. w przypadku kredytu w wysokości 5 mln CZK).
- (133) Po trzecie, gwarancje nie powinny zasadniczo obejmować kwoty przekraczającej 80 % niespłaconego kredytu. Choć niewywiązanie się z obowiązku zapewnienia zgodności z tym wymogiem nie skutkuje automatycznym uznaniem gwarancji za pomoc państwa (pkt 4.4 zawiadomienia w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji), Komisja musi zbadać wszelkie gwarancje obejmujące całą (lub prawie całą) kwotę transakcji finansowej, takie jak gwarancja udzielona przez gminę Úście nad Łabą.
- (134) Komisja zwraca uwagę na fakt, że DP Ústí, jednostka, w której gmina Úście nad Łabą posiada całościowy udział, uzyskiwała ponad 95 % swoich przychodów ze świadczenia usług publicznych w sektorze miejskiego transportu autobusowego i tramwajowego. Obowiązek świadczenia tych usług publicznych został powierzony DP Ústí przez gminę Úście nad Łabą na mocy umowy o usługi publiczne. Ponadto dwa kredyty zabezpieczone gwarancjami zostały przeznaczone wyłącznie na cele związane z budową linii trolejbusowej, która miała być obsługiwana przez DP Ústí w ramach spoczywających na nim obowiązków użyteczności publicznej. Z tego względu należy uznać, że kredyty objęte gwarancjami służyły wyłącznie sfinansowaniu podejmowanych przez DP Ústí działań w zakresie świadczenia usługi publicznej. Ponadto DP Ústí to spółka, której działalność prawie w całości koncentruje się na wypełnianiu prawidłowo powierzonego jej obowiązku użyteczności publicznej.
- (135) Z tego względu Komisja uważa, że 100 % zakresu gwarancji jest zgodne z pkt 3.4 zawiadomienia w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji.
- (136) Po czwarte, za gwarancję powinno się uiszczyć cenę odpowiadającą cenie rynkowej. Jeżeli prowadzenie działalności wiąże się z ryzykiem, zazwyczaj należy je zrekompensować, powiększając kwotę objętą gwarancją o stosowną premię. Kiedy cena gwarancji jest co najmniej tak wysoka jak właściwy poziom odniesienia stawki za gwarancję na rynkach finansowych, uznaje się, że gwarancja nie zawiera elementu pomocy.
- (137) W omawianym przypadku opłata gwarancyjna wynosiła 2,3 %. Biorąc pod uwagę fakt, że beneficjent pomocy jest małym regionalnym przewoźnikiem autobusowym, wyznaczenie właściwego poziomu odniesienia stawki za gwarancję jest niemożliwe. Władze czeskie przedstawiły jednak dowody potwierdzające, że kwota wynagrodzenia za gwarancję została ustalona w omawianym okresie w oparciu o ekspertyzę sporządzoną przez niezależnego eksperta i odzwierciedlała warunki rynkowe.
- (138) Ponadto, co do zasady, kredytobiorca musi być w stanie uzyskać kredyt na warunkach rynkowych obowiązujących na rynkach finansowych bez jakiegokolwiek interwencji ze strony państwa. W tym względzie władze czeskie przedłożyły ofertę dotyczącą udzielenia kolejnego kredytu przez ten sam bank w sierpniu 2008 r. – w ofercie bank zaproponował udzielenie DP Ústí kredytu w wysokości 40 mln CZK, przedstawiając dwie alternatywne formy jego zabezpieczenia: w formie gwarancji udzielonej przez gminę Úście nad Łabą albo w formie zastawu na aktywach DP Ústí. Warunki udzielenia kredytu były takie same w obydwu przypadkach, co zostało również wyraźnie potwierdzone w piśmie przesłanym przez bank. Potwierdza to, że DP Ústí było w stanie zaciągnąć kredyt na tych samych warunkach nawet w przypadku braku gwarancji.

⁽²⁷⁾ Dz.U. C 71 z 11.3.2000, s. 14.

- (139) Mimo że przedmiotowy kredyt został udzielony w późniejszym terminie niż kredyty objęte gwarancjami ocenianymi w przedmiotowej sprawie, nie stwierdzono wystąpienia żadnych przesłanek, które świadczyłyby o tym, że sytuacja finansowa DP Ústí w istotny sposób różniła się w tych dwóch okresach. Zgodnie z bilansem DP Ústí z dnia 31 grudnia 2004 r. kwota kapitału własnego DP Ústí wynosiła 668 mln CZK, a jego łączne zadłużenie wynosiło zaledwie 122 mln CZK (uwzględniając zabezpieczony gwarancją kredyt w wysokości 35 mln CZK). Dlatego też, biorąc pod uwagę jego sytuację finansową, DP Ústí byłoby w stanie przedstawić wystarczające zabezpieczenie nawet w latach 2004–2005.
- (140) W związku z powyższym Komisja uważa, że choć gwarancje obejmowały 100 % wartości kredytów, władze czeskie przedstawiły wystarczające dowody na potwierdzenie, że gwarancje nie przyznały żadnej korzyści gospodarczej DP Ústí. Z tego względu Komisja stwierdza, że gwarancje udzielone DP Ústí nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.3. Podwyższenie kapitału własnego DP Ústí (środek, o którym mowa w motywie 96 lit. e))

7.1.3.1. Zasoby państwowe

- (141) Władze gminy Úście nad Łabą podwyższyły kapitał własny DP Ústí. W związku z powyższym działanie to nie wiązało się z wykorzystaniem zasobów państwowych.

7.1.3.2. Korzyść gospodarcza

- (142) Jeżeli chodzi o podwyższenie kapitału, władze czeskie argumentują, że środek ten miał na celu sfinansowanie ostatniego etapu budowy sieci trolejbusowej, która rozpoczęła się w 1984 r. Przeprowadzenie dodatkowej inwestycji w elektryfikację sieci transportu miejskiego w Úściu nad Łabą umożliwiłoby, w opinii władz czeskich, poprawę warunków środowiskowych w gminie.
- (143) Z uwagi na brak dowodów potwierdzających, że DP Ústí byłby w stanie otrzymać podobne środki z innych źródeł lub że hipotetyczny inwestor prywatny byłby również skłonny zapewnić takie podwyższenie kapitału, należy uznać, że DP Ústí odniósł korzyść dzięki podwyższeniu kapitału.

7.1.3.3. Selektywność

- (144) Podwyższenie kapitału ma charakter selektywny w zakresie, w jakim przyznano je tylko jednemu przedsiębiorstwu, DP Ústí.

7.1.3.4. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi

- (145) Uznaje się, że środek przyznany przez państwo stanowi zakłócenie lub grozi zakłóceniem konkurencji w przypadku, gdy powoduje on poprawę pozycji konkurencyjnej beneficjenta w porównaniu z pozycją innych przedsiębiorstw, z którymi beneficjent konkuruje. Ze względów praktycznych zakłada się zatem, że do zakłócenia konkurencji w rozumieniu art. 107 Traktatu dochodzi w momencie przyznania przez państwo korzyści finansowej przedsiębiorstwu w sektorze zliberalizowanym, w którym istnieje lub mogłaby istnieć konkurencja.
- (146) Ponadto korzyść przyznana przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność na rynku otwartym na konkurencję jest zwykle uznawana za wywierającą wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Nawet dotacja publiczna przyznana przedsiębiorstwu, które świadczy jedynie usługi lokalne lub regionalne i które nie świadczy żadnych usług w innym państwie niż jego państwo pochodzenia, może jednak mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi, w przypadku gdy przedsiębiorstwa z innych państw członkowskich mogą świadczyć takie usługi. Dlatego też w przypadku gdy organ publiczny podwyższa kapitał przedsiębiorstwa świadczącego usługi transportowe, podaż takich usług może w rezultacie takiego podwyższenia kapitału zostać utrzymana na dotychczasowym poziomie lub zwiększona, doprowadzając do ograniczenia możliwości świadczenia usług transportowych na rynku tego państwa członkowskiego przez przedsiębiorstwa mające swoją siedzibę w innym państwie członkowskim ⁽²⁸⁾.

- (147) Komisja stwierdza zatem, że podwyższenie kapitału DP Ústí może zakłócać konkurencję i wywierać wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.3.5. Wniosek

- (148) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że podwyższenie kapitału własnego DP Ústí przez władze gminy Úście nad Łabą stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

⁽²⁸⁾ Altmark Trans, pkt 77 i 78.

7.1.4. Dodatkowe rekompensaty/inne środki przyznane na rzecz DP Ústí i DP Teplice w latach 2005 i 2006.

- (149) Jak wyjaśniono w motywach 26, 27 i 31, dodatkowe rekompensaty przyznane DP Ústí przez władze gminy Úście nad Łabą oraz dodatkowe rekompensaty i leasing trzech trolejbusów przyznane DP Teplice przez władze gminy Teplice są związane wyłącznie ze świadczeniem usług miejskiego transportu publicznego w tych gminach, dlatego też środki te nie są powiązane z rekompensatami z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie regionalnego transportu autobusowego przyznanymi przez władze kraju uściańskiego i są wyraźnie odrębne od tych rekompensat będących przedmiotem analizy w decyzji o wszczęciu postępowania i w niniejszej decyzji.

7.1.5. Powierzenie DP Děčín obowiązku obsługi parkometrów

- (150) Choć Komisja wyraźnie stwierdziła w decyzji o wszczęciu postępowania, że wszelkie potencjalne korzyści wynikające z powierzenia DP Děčín obowiązku obsługi parkometrów, nie mogły zakłócić konkurencji ani wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ środek ten spełnia warunki dotyczące pomocy *de minimis* wskazane w rozporządzeniu (WE) nr 69/2001, DPÚK podważył to twierdzenie, argumentując, że próg *de minimis* nie ma zastosowania w sektorze transportu publicznego.
- (151) W odpowiedzi na argument DPÚK Komisja zwróciła uwagę na fakt, że obsługa parkometrów nie może zostać uznana za działalność transportową. Mimo że DP Děčín jest dostawcą usług autobusowego przewozu osób prowadzącym aktywną działalność w sektorze transportu, fakt, że zajmował się on również obsługą parkometrów, nie oznacza, że obsługa parkometrów powinna zostać uznana za działalność transportową nieobjętą progiem *de minimis*. Dlatego też Komisja podtrzymuje swój wniosek, że płatności otrzymane przez DP Děčín z tytułu obsługi parkometrów wchodzą w zakres rozporządzenia (WE) nr 69/2001.

7.2. ZGODNOŚĆ POMOCY

- (152) Artykuł 93 Traktatu stanowi, że „[z]godna z Traktatami jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej”. Artykuł ten stanowi *lex specialis* względem art. 106 i 107 Traktatu. Zgodnie z orzecnictwem Trybunału Sprawiedliwości ⁽²⁹⁾ pomoc na rzecz sektora transportu lądowego może zostać uznana za zgodną na mocy art. 93 Traktatu wyłącznie w ściśle określonych przypadkach, które nie stwarzają zagrożenia dla ogólnych interesów Unii.
- (153) Komisja stwierdziła, że środki wymienione w motywie 96 lit. a), c) i e) stanowią pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Jeżeli chodzi o zgodność tych środków z rynkiem wewnętrznym, Komisja zbada środki wymienione w motywie 96 lit. a) i c) łącznie, ponieważ obydwa te środki dotyczą rekompensaty przyznanej przez władze kraju uściańskiego z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, natomiast środek wymieniony w lit. e) dotyczy podwyższenia kapitału DP Ústí przez władze gminy Úście nad Łabą.

7.2.1. Rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej przyznane za świadczenie usług transportowych (środki, o których mowa w motywie 96 lit. a) i c)).

- (154) Ponieważ rekompensata z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, o której mowa w motywie 96 lit. a) i c), została wypłacona w wyniku zawarcia umów o usługi publiczne między władzami kraju uściańskiego a wybranymi przewoźnikami, a nie w wyniku jednostronnego nałożenia obowiązków użyteczności publicznej, władze czeskie nie mogą skorzystać ze zwolnienia z obowiązku wcześniejszego zgłoszenia środka Komisji przewidzianego w art. 17 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69. Z wyroku w sprawie Combust wynika, że pojęcie „rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych”, o którym mowa w tym przepisie, należy interpretować bardzo wąsko ⁽³⁰⁾. Zwolnienie z obowiązku zgłoszenia przewidziane w art. 17 ust. 2 obejmuje wyłącznie rekompensatę z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej nałożonych na przedsiębiorstwo w sposób jednostronny zgodnie z art. 2 wspomnianego rozporządzenia obliczaną zgodnie z metodą przedstawioną w art. 10–13 tego rozporządzenia (wspólne procedury rekompensaty), a nie na mocy umów o usługi publiczne zdefiniowanych w art. 14 tego rozporządzenia. Natomiast rekompensatę wypłacaną na podstawie umowy o usługi publiczne zdefiniowanej w art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, która stanowi pomoc państwa, należało zgłosić Komisji przez jej wdrożeniem. W przypadku niezgłoszenia takiej rekompensaty uznaje się ją za pomoc wdrożoną niezgodnie z prawem ⁽³¹⁾.

⁽²⁹⁾ Sprawa z dnia 15 października 1978 156/77 Komisja przeciwko Belgii, Rec. 1978, s. I-881, pkt 10.

⁽³⁰⁾ Sprawa z dnia 16 marca 2004 r. T-157/01 Danske Busvognmænd, Zb.Orz. 2004, s. II-917, pkt 77–79.

⁽³¹⁾ Sprawa z dnia 7 maja 2009 r. C-504/07 Antrop i in., Zb.Orz. 2009, s. I-3867.

- (155) Dlatego też Komisja uznaje, że zgodność rekompensat z tytułu świadczenia usługi publicznej należy zbadać na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁽³²⁾. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zasady i kryteria oceny zgodności pomocy państwa obowiązujące w dniu, w którym Komisja wydaje swoją decyzję, mogą zasadniczo zostać uznane za lepiej dostosowane w kontekście konkurencji⁽³³⁾. Rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 nie ma już zastosowania do usług drogowego przewozu osób, ponieważ zostało uchylone rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 z dnia 3 grudnia 2009 r. Dlatego też jakakolwiek ocena zgodności środka musi zostać przeprowadzona w oparciu o przepisy obowiązujące w momencie wydania przez Komisję decyzji dotyczącej tego, czy pomoc powinna zostać odzyskana z uwagi na jej niezgodność z rynkiem wewnętrznym⁽³⁴⁾, tj. w tym przypadku w oparciu o przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które reguluje kwestie związane z zawieraniem umów o usługi publiczne w sektorze drogowego i kolejowego publicznego przewozu osób.
- (156) Zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 „[r]ekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego lub z tytułu dostosowania się do zobowiązań taryfowych ustanowionych zgodnie z ogólnymi zasadami wypłacane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, są zgodne z zasadami [...] rynku [wewnętrznego]. Rekompensaty te nie podlegają obowiązkowi wcześniejszego informowania, o którym mowa w art. [108 ust. 3] Traktatu”. Aby rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej mogła zostać uznana za wypłaconą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, musi spełniać szereg warunków. Ponadto art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi, że w przypadku bezpośrednio udzielonych zamówień prowadzących do zawarcia umów o usługi publiczne rekompensata musi być zgodna z przepisami art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz z przepisami określonymi w załączniku do tego rozporządzenia w celu zagwarantowania, aby rekompensata nie wykraczała poza to, co jest konieczne do wypełniania obowiązku użyteczności publicznej.
- (157) Jak wyjaśniono w sekcjach 2.2 i 2.4, umowy o usługi publiczne zawarte w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c) nie zostały podpisane w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia⁽³⁵⁾, lecz zostały zawarte bezpośrednio z wybranymi przewoźnikami. Dlatego też aby rekompensaty wypłacane na mocy tych umów mogły zostać uznane za zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, a tym samym za zgodne z rynkiem wewnętrznym i wyłączone z obowiązku wcześniejszego zgłoszenia Komisji, rekompensata musi być zgodna z przepisami art. 4 rozporządzenia oraz z przepisami załącznika do tego rozporządzenia.
- (158) W art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 określono obowiązkową treść umów o usługi publiczne oraz zasady ogólne:
- a) zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 należy jednoznacznie określić zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. Ponadto aby obowiązki użyteczności publicznej nałożone na mocy takich umów mogły zostać uznane za objęte zakresem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, muszą być zgodne z definicją przedstawioną w art. 2 lit. e) tego rozporządzenia⁽³⁶⁾. Jak wskazano w motywie 101, umowy, na mocy których władze kraje uściańskiego zobowiązały przewoźników wymienionych w motywie 96 lit. a) i c) do wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, określają zakres obowiązku użyteczności publicznej polegającego na świadczeniu usług transportowych. Ponadto, jak wynika z porównania przewidywanych możliwych do udowodnienia strat i strat rzeczywistych poniesionych na tych liniach przedstawionych w tabelach 1–9 powyżej, linie te nie mogą być obsługiwane na zasadzie komercyjnej, dlatego też przewoźnik kierujący się swoim własnym interesem komercyjnym nie byłby skłonny do zapewnienia obsługi tych linii lub nie byłby skłonny do ich obsługi w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach bez stosownej rekompensaty. Dlatego też Komisja jest zdania, że przepisy art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 zostały spełnione w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c);

⁽³²⁾ Komisja zwraca również uwagę na tok rozumowania przedstawiony w motywach 307–313 decyzji Komisji C(2010) 975 final z dnia 24 lutego 2010 r. w sprawie umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu zawartych pomiędzy duńskim ministerstwem transportu a Danske Statsbaner dotyczącej pomocy państwa C 41/08 (ex NN 35/08) (Dz.U. L 7 z 11.1.2011, s. 1). Decyzja ta została uchylona przez Sąd w wyroku w sprawie T-92/11 Jørgen Andersen przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2013, s. II-0000. Wyrok ten jest obecnie przedmiotem postępowania odwoławczego przed Trybunałem Sprawiedliwości (sprawa C-303/13 P).

⁽³³⁾ Sprawa C-334/07 P Komisja przeciwko Freistaat Sachsen, Zb.Orz. 2008, s. I-9465, pkt 51.

⁽³⁴⁾ Sprawy połączone C-465/09 P do C-470/09 P Diputación Foral de Vizcaya i in. przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2011, s. I-83, pkt 125 i 128. Ostatnio sprawa T-570/08 RENV Deutsche Post przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2013, s. II-0000, pkt 167.

⁽³⁵⁾ W art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 ustanowiono zasady regulujące kwestie udzielania zamówień na świadczenie usług transportu publicznego. Jednak zgodnie z art. 8 ust. 2 „[b]ez uszczerbku dla ust. 3 zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego i drogowego powinny być udzielane zgodnie z art. 5 rozporządzenia”. Na tej podstawie można stwierdzić, że zamówienia na świadczenie omawianych usług transportu publicznego mogły zostać udzielone bezpośrednio. W odniesieniu do umów zawartych po 31 grudnia 2006 r. władze czeskie wyjaśniły, że przewoźnicy zostali wybrani w ramach otwartego, przejrzystego i bezwarunkowego postępowania o udzielenie zamówienia, w którym jedynym kryterium była cena oferowanej usługi. Wspomniane umowy zostały zawarte na okres ośmiu lat, co świadczy o tym, że władze kraju uściańskiego podjęły już kroki w celu stopniowego zapewnienia zgodności z wymogami art. 5 rozporządzenia.

⁽³⁶⁾ W art. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 „zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych” zostało zdefiniowane jako „wymóg określony lub ustalony przez właściwy organ, w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, których świadczenia podmiot świadczący usługi ze względu na swój własny interes gospodarczy bez rekompensaty nie podjąłby lub nie podjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach”.

- b) zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 parametry, na których podstawie oblicza się kwotę rekompensaty, muszą zostać wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób, aby zapobiec przyznaniu nadmiernej rekompensaty. Oceniając zgodność z drugim warunkiem określonym w wyroku w sprawie *Altmark* w motywach 102–106, Komisja zwróciła uwagę na fakt, że wszystkie parametry wykorzystywane do obliczania cen w odniesieniu do każdego przewoźnika zostały wyraźnie określone w poszczególnych umowach z odpowiednim wyprzedzeniem. Ponadto maksymalny poziom rekompensaty został ustalony z wyprzedzeniem oraz został ograniczony na podstawie obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty, aby zapobiec przyznaniu nadmiernej rekompensaty. Środki wymienione w motywie 96 lit. a) i c) są same w sobie zgodne z art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia;
- c) w art. 4 ust. 1 lit. c) i w art. 4 ust. 2 przedstawiono zasady podziału kosztów i przychodów. Komisja zauważa, że ekonomicznie uzasadnione koszty zadeklarowane przez przewoźnika zostały wyliczone zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. c) oraz że zgodnie z umowami o usługi publiczne dotyczącymi środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c) przewoźnik zachowuje przychody ze sprzedaży biletów. Dlatego też należy uznać, że wymóg przedstawiony w art. 4 ust. 2 jest również spełniony;
- d) zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia okres obowiązywania umów o usługi publiczne jest ograniczony do 10 lat w przypadku przewozów autobusowych i autokarowych. Analizowane umowy o świadczenie usługi publicznej nie obejmują okresu dłuższego niż rok;
- e) w art. 4 ust. 6 rozporządzenia ustanowiono wymóg przestrzegania określonych norm jakości. Komisja zwraca uwagę na fakt, że wymogi w zakresie przestrzegania określonych norm jakości (np. obowiązki świadczenia usług zgodnie z zatwierdzonym rozkładem jazdy, zapewnienia określonego poziomu bezpieczeństwa pasażerów, publikowania rozkładów jazdy i oznakowania autobusów nazwami linii itp.) zostały ustanowione w obowiązującym ustawodawstwie i należyte uwzględnione w dokumentacji przetargowej oraz w treści umów o usługi publiczne. Dlatego też uznaje się, że zapewniono zgodność z przepisami art. 4 ust. 6.

W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zapewniono zgodność ze wszystkimi obowiązkowymi przepisami art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, jeżeli chodzi o umowy o usługi publiczne zawarte w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c).

- (159) Zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty odpowiadającej kwocie finansowej, na którą składają się następujące elementy: koszty poniesione z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej pomniejszone o przychody ze sprzedaży biletów i wszelkie korzyści finansowe uzyskane w ramach sieci obsługiwanej na mocy obowiązku użyteczności publicznej oraz powiększone o rozsądny zysk (pkt 2 załącznika). W pkt 6 załącznika rozsądny zysk zdefiniowano jako „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”.
- (160) Jeżeli chodzi o środki wymienione w motywie 96 lit. a) i c), dzięki przeprowadzeniu kontroli *ex post* w odniesieniu do faktycznie poniesionych kosztów i rzeczywistych strat uniknięto przyznania nadmiernej rekompensaty. W przypadkach, w których straty rzeczywiste były niższe od obiektywnego oszacowania możliwych do udowodnienia strat, kwota rekompensaty wypłaconej przewoźnikom nie przekraczała kwoty poniesionych przez nich strat rzeczywistych. W przypadkach, w których straty rzeczywiste były wyższe, kwota rekompensaty została ograniczona do kwoty wskazanej we wstępnym obiektywnym oszacowaniu możliwej do przewidzenia straty, przy czym uwzględniono również rezerwę na niemożliwe do przewidzenia koszty. W każdym przypadku kwota rekompensaty nie może być wyższa niż kwota strat rzeczywistych poniesionych przez przewoźnika.
- (161) Jeżeli chodzi o „rozsądny zysk”, obliczanie jego wysokości zgodnie z ustawą o transporcie drogowym⁽³⁷⁾ wiąże się z koniecznością dokonania przez przewoźników autobusowych inwestycji w tabor autobusowy. W szczególności pojęcie to definiuje się jako „sumę, która – po opodatkowaniu [...] – nie przekracza 1/8 ceny autobusów używanych zazwyczaj do celów publicznego liniowego przewozu osób w ramach świadczenia usług transportowych w drodze wypełniania obowiązku użyteczności publicznej, pomniejszonej o sumę łącznej rzeczywistej amortyzacji wspomnianych autobusów oraz o sumę wydatkowaną na inwestycje związane z obsługą publicznego liniowego przewozu osób, pod warunkiem że właściwe władze wyraziły swoją zgodę na włączenie inwestycji do

⁽³⁷⁾ Dekret Ministerstwa Transportu i Komunikacji nr 50/1998 o możliwych do udowodnienia stratach w sektorze publicznego liniowego przewozu osób został zastąpiony rozporządzeniem nr 493/2004 w dniu 21 września 2004 r. Rozporządzenie nr 493/2004 pozostawało w mocy do dnia 1 lipca 2010 r., tj. w okresie, w którym przyznano rekompensaty będące przedmiotem postępowania.

obliczenia możliwych do udowodnienia strat”. Komisja zwraca uwagę na fakt, że w rozpatrywanym przypadku rozsądny zysk uwzględniony przy sporządzaniu obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty wynosił w analizowanych umowach około 5 % i że taki jego poziom należy uznać za rozsądny w sektorze regionalnego transportu autobusowego w Republice Czeskiej⁽³⁸⁾. Dlatego też sposób obliczania rozsądnego zysku w analizowanych umowach należy uznać za zgodny z wymogami przedstawionymi w pkt 6 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

- (162) Zgodnie z pkt 4 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 koszty i przychody należy obliczać zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi. Ponadto ze względów przejrzystości należy dokonać rozdziału rachunkowości (pkt 5 załącznika).
- (163) Władze czeskie potwierdziły, że koszty i przychody obliczono zgodnie z obowiązującymi zasadami podatkowymi i rachunkowymi oraz że ramy prawne dotyczące standardów rachunkowości i krajowych reguł konkurencji mające zastosowanie do wszystkich przewoźników zawierały wymóg, aby przedsiębiorstwo prowadziło odrębne rachunki dla wszystkich rodzajów prowadzonej przez siebie działalności w celu zapewnienia zgodności z wymogiem rozdziału rachunkowości. Władze czeskie potwierdziły, że płatności umowne zrealizowane na rzecz regionalnych przewoźników autobusowych prowadzących działalność w kraju uściańskim na mocy umów o usługi publiczne zostały zaksięgowane na rachunkach innych niż rachunki obsługujące działalność komercyjną tych przewoźników, co pozwoliło uniknąć jakiegokolwiek formy subsydiowania skróśnego.
- (164) Zgodnie z pkt 7 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 metoda rekompensowania musi promować utrzymanie lub rozwój systemu skutecznego zarządzania podmiotu świadczącego usługi publiczne, który to system może zostać poddany obiektywnej ocenie. W punkcie tym podmiot świadczący usługi publiczne zobowiązano również do świadczenia usług przewozu osób o odpowiednio wysokiej jakości. Metoda wypłacania rekompensat przewidziana w analizowanych umowach promuje utrzymanie skutecznego zarządzania, a także świadczenie usług przewozu osób o odpowiednio wysokiej jakości, w szczególności z uwagi na fakt, że kwota rekompensaty nie może przekraczać obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty. Zachęca to przewoźników do zarządzania prowadzoną przez siebie działalnością w efektywny sposób i do świadczenia odpowiednio wysokiej jakości usług na rzecz pasażerów, ponieważ w przypadku gdy dodatkowe straty poniesione przez przewoźnika przekroczą poziom obiektywny szacunek możliwej do udowodnienia straty, straty takie nie będą podlegały rekompensacie. Normy jakości świadczonych usług są zapewnione dzięki wymogom w zakresie jakości przewidzianym w umowach o wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej zawartych z przewoźnikami. Metoda wypłacania rekompensat jest zatem zgodna z pkt 7 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
- (165) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że wszystkie wymogi przewidziane w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 zostały spełnione.
- (166) Dlatego też Komisja uznaje rekompensatę przyznaną niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym, o której mowa w motywie 96 lit. a) i c), za zgodną z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 i w związku z tym zgodnie z art. 9 tego rozporządzenia pomoc należy uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym i za niepodlegającą obowiązkowi wcześniejszego zgłoszenia.

7.2.2. Podwyższenie kapitału własnego DP Ústí (środek, o którym mowa w motywie 96 lit. e))

- (167) W opinii władz czeskich podwyższenie kapitału własnego DP Ústí przez władze gminy Uście nad Łabą o 160 000 000 CZK w 2006 r. jest zgodne z rynkiem wewnętrznym, ponieważ stanowi środek służący zaspokojeniu potrzeb w zakresie koordynacji transportu zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (EWG) nr 1107/70⁽³⁹⁾. Zgodnie z tym zwolnieniem pomoc na koordynację transportu uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli ta pomoc „jest przyznana przedsiębiorstwom, które muszą ponosić wydatki związane z infrastrukturą, z której korzystają, podczas kiedy inne przedsiębiorstwa nie podlegają takiemu obciążeniu. Przy określaniu wysokości sumy pomocy przyznanej w ten sposób należy wziąć pod uwagę te koszty infrastruktury, których nie muszą ponosić konkurencyjne środki transportu”.

⁽³⁸⁾ Zob. decyzja Komisji C 3/08 (ex NN 102/05) z dnia 26 listopada 2008 r. – Republika Czeska – Rekompensata z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej dla przedsiębiorstw autobusowych z Moraw Południowych (Dz.U. L 97 z 16.4.2009, s. 14), motyw 71.

⁽³⁹⁾ Zwolnienie przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) było stosowane w przeszłości w szeregu decyzji Komisji dotyczących programów pomocy państwa. Zob. np. decyzja Komisji C(2007) 3394 final z dnia 18 lipca 2007 r. w sprawie N 720/06 – Port w Brukseli (Dz.U. C 307 z 18.12.2007, s. 10) oraz decyzja Komisji C(2002) 3248 final z dnia 18 września 2002 r. w sprawie N 308/2002 – Program pomocy inwestycyjnej na rzecz rozbudowy infrastruktury kolejowej w kraju związkowym Saksonia-Anhalt (Dz.U. C 277 z 14.11.2002, s. 2). Jeżeli chodzi o środki *ad hoc*, zwolnienie zastosowano w sprawie dotyczącej pomocy inwestycyjnej na rzecz Stora Enso Langerbrugge; zob. decyzja Komisji C(2004) 3351 z dnia 8 września 2004 r. dotycząca sprawy C 73/03 – Pomoc inwestycyjna na rzecz Stora Enso Langerbrugge (Dz.U. L 53 z 26.2.2005, s. 66). Warunki zastosowane w tej decyzji do oceny zgodności obejmują: zakwalifikowanie środka jako środka przyczyniającego się do koordynacji transportu, wyższe koszty infrastrukturalne w porównaniu z konkurencyjnymi środkami transportu, intensywność pomocy nieprzekraczająca 50 % oraz istnienie efektu zachęty.

- (168) Rozporządzenie (EWG) nr 1107/70 zostało uchylone rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, dlatego też obecnie zgodność pomocy na rozbudowę infrastruktury transportowej bada się bezpośrednio w oparciu o przepisy art. 93 Traktatu. W opinii Komisji podwyższenie kapitału DP Ústí przez władze gminy Uście nad Łabą mające na celu sfinansowanie budowy linii trolejbusowej stanowi działanie koordynacyjne w rozumieniu tego przepisu, ponieważ służy przeniesieniu działalności transportowej z jednego środka transportu na inny.
- (169) Zgodnie ze swoją praktyką decyzyjną ⁽⁴⁰⁾ Komisja uznaje pomoc na koordynację transportu udzielaną przedsiębiorstwom za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 93 TFUE, jeżeli spełnione zostały następujące warunki:
- a) pomoc przyczynia się do realizacji celu leżącego we wspólnym interesie;
 - b) pomoc jest konieczna i proporcjonalna;
 - c) dostęp do obiektów infrastrukturalnych jest otwarty dla wszystkich użytkowników na niedyskryminujących zasadach;
 - d) pomoc nie prowadzi do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

7.2.2.1. Cel leżący we wspólnym interesie

- (170) Unia przez pewien czas stosowała politykę ukierunkowaną na równoważenie różnych rodzajów transportu, a także na zwiększanie konkurencyjności transportu intermodalnego w stosunku do transportu drogowego. Głównym celem unijnej polityki w zakresie transportu intermodalnego jest zapewnienie przejścia z transportu drogowego na inne rodzaje transportu. W białej księdze w sprawie europejskiej polityki transportowej ⁽⁴¹⁾ zachęca się do korzystania z przyjaznych środowisku rodzajów transportu, aby zwiększyć ich konkurencyjność jako rozwiązań alternatywnych wobec transportu drogowego.
- (171) Komisja przypomina, że na sektor transportu wywierają wpływ niekorzystne efekty zewnętrzne wynikające z faktu, że różne rodzaje transportu nie pokrywają rzeczywistych kosztów, jakie nakładają na społeczeństwo. W konsekwencji konkurencja między różnymi rodzajami transportu podlega zakłóceniom i wiąże się z niedoskonałościami rynku. Dlatego też Komisja uważa, że interwencja państwa może okazać się konieczna w celu skoordynowania środków w sektorze transportu.
- (172) Przedmiotowe podwyższenie kapitału przeprowadzono wyłącznie w celu sfinansowania budowy linii trolejbusowej (Uście nad Łabą – Střekov) przez DP Ústí w celu usprawnienia przepływu ruchu między dwoma punktami geograficznymi oraz w celu zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska. Celem pomocy jest zatem promowanie intermodalności i poprawa norm środowiskowych w zakresie transportu w kraju uściańskim, co leży w ogólnym interesie Unii. Dlatego też Komisja stwierdza, że środek przyczynia się do realizacji wyraźnie określonego celu leżącego w interesie ogólnym.

7.2.2.2. Konieczność i proporcjonalność pomocy

- (173) Komisja uważa, że środek jest konieczny do osiągnięcia celu polegającego na częściowym przeniesieniu transportu ze standardowej linii autobusowej na linię trolejbusową, tak aby promować intermodalną i bardziej przyjazną środowisku formę transportu publicznego. W przypadku braku pomocy przejście takie nie nastąpiłoby, a usługi transportowe na przedmiotowej linii byłyby w dalszym ciągu świadczone w formie mniej przyjaznego środowisku transportu autobusowego.
- (174) Komisja zwraca uwagę na fakt, że w swoich uwagach DPÚK stwierdził, że przedstawił władzom znacznie tańszą ofertę dotyczącą wprowadzenia innej przyjaznej środowisku lokalnej usługi transportowej na linii Uście nad Łabą – Střekov (bazującej na autobusach zasilanych CNG zamiast trolejbusów DP Ústí), ale oferta ta została odrzucona. Władze czeskie stwierdziły jednak, że w rejestrze urzędowym brak jest informacji o formalnym przedstawieniu przez DPÚK jakiegokolwiek alternatywnego projektu dotyczącego zapewnienia w gminie transportu bardziej przyjaznego środowiska. Data widniejąca na projekcie załączonym do uwag DPÚK to czerwiec 2001 r. i z tego względu projekt ten nie miał znaczenia w momencie dokonywania ocenianego podwyższenia kapitału. Ponadto władze czeskie twierdzą, że linia Uście nad Łabą – Střekov stanowiła integralną część sieci trolejbusowej budowanej od 1984 r. i znajdującej się w użyciu od 1988 r.

⁽⁴⁰⁾ Zob. pkt 52 decyzji Komisji z dnia w sp9 listopada 2011 r. w sprawie SA.32632 (2011/N), Belgia, Intermodalny terminal przeładunkowy w Genku (Dz.U. C 82 z 21.3.2012, s. 2); decyzja Komisji z dnia 15 czerwca 2011 r. w sprawie SA.32224, Niderlandy, Rozbudowa punktu przeładunkowego w Alblasserdamie (Dz.U. C 215 z 21.7.2011, s. 22); decyzja Komisji z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie C 17/10, Włochy, Firmin srl (Dz.U. C 278 z 15.10.2010, s. 28); decyzja Komisji z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie SA.34056 (2012/N), Zjednoczone Królestwo, Kolejka linowa w Londynie (Dz.U. C 220 z 25.7.2012, s. 6); decyzja Komisji z dnia 17 października 2012 r. w sprawie SA.34501, Rozbudowa portu śródlądowego w Königs Wusterhausen/Wildau (Dz.U. C 176 z 21.6.2013, s. 1); decyzja Komisji z dnia 18 marca 2013 r. w sprawie SA.37402 (2013/N), Węgry, Rozbudowa terminala intermodalnego w porcie wolnocłowym w Budapeszcie (Dz.U. C 141 z 9.5.2014, s. 5).

⁽⁴¹⁾ Biała księga: Europejska polityka transportowa do roku 2010 (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_en.htm)

- (175) Dlatego też linia Uście nad Łabą – Střekov została wybudowana jako integralna część istniejącej sieci trolejbusowej utworzonej i obsługiwanej przez DP Ústí oraz znajdującej się w posiadaniu DP Ústí. Ponadto nie istnieją jednoznaczne dowody, jakoby w momencie dokonywania podwyższenia kapitału istniało jakiekolwiek racjonalne i możliwe do zastosowania rozwiązanie alternatywne. Dlatego też Komisja stwierdza, że wszelkie rozwiązania alternatywne dotyczące tej konkretnej części sieci przedstawiane przez konkurencyjnych przewoźników nie stanowiły racjonalnego rozwiązania alternatywnego, które musiałoby zostać wzięte pod uwagę przez władze gminy Uście nad Łabą.
- (176) Jeżeli chodzi o proporcjonalność środka, Komisja zatwierdzała w przeszłości pomoc na inwestycje w infrastrukturę transportową, której intensywność nie przekraczała 50 % ⁽⁴²⁾. Ostatnio w przypadkach, w których państwa członkowskie udowodniły, że udzielenie pomocy o wyższej intensywności jest uzasadnione ze względów ekonomicznych, Komisja była skłonna zatwierdzić taką pomoc o wyższej intensywności w należycie uzasadnionych przypadkach ⁽⁴³⁾.
- (177) W analizowanym przypadku intensywność pomocy przyznawanej na rzecz DP Ústí za pośrednictwem środków, o których mowa w motywie 96 lit. e), wynosi 89 %: całkowite koszty budowy linii trolejbusowej wyniosły około 179,3 mln CZK, z czego 160 mln CZK pochodziło z podwyższenia kapitału. Komisja uważa jednak, że przedmiotowe podwyższenie kapitału było proporcjonalne do osiągnięcia wyznaczonego celu leżącego we wspólnym interesie z następujących względów:
- w odróżnieniu od pomocy przyznawanej w formie dotacji bezpośrednich przedmiotowa pomoc została przyznana w formie podwyższenia kapitału. Oznacza to, że faktyczna kwota przyznanej pomocy jest wyraźnie niższa niż wartość podwyższenia kapitału, ponieważ gmina Uście nad Łabą była jedynym udziałowcem DP Ústí zarówno przed podwyższeniem kapitału, jak i po nim. Jako wyłączny udziałowiec DP Ústí gmina Uście nad Łabą pozostaje pośrednim właścicielem linii trolejbusowej sfinansowanej ze środków pochodzących z podwyższenia kapitału i jest uprawniona do czerpania korzyści z jej eksploatacji lub ewentualnej sprzedaży, ponieważ wartość DP Ústí uległa zwiększeniu po przeprowadzeniu tej inwestycji. Dlatego też zapewnienie finansowania w formie podwyższenia kapitału gwarantuje, że faktyczna intensywność pomocy jest niższa niż intensywność pomocy wynikająca z prostego porównania kwoty podwyższenia kapitału z łącznymi kosztami realizacji projektu;
 - jeżeli chodzi o efekt zachęty, biorąc pod uwagę kwotę inwestycji w realizację tego projektu, nie wydaje się prawdopodobne, by DP Ústí był w stanie kontynuować te inwestycje bez dodatkowego kapitału. W tym względzie Komisja zwraca uwagę na fakt, że budowa innych, mniej istotnych elementów sieci trolejbusowej w gminie Uście nad Łabą została sfinansowana przy wykorzystaniu innych środków (np. kredytów bankowych w wysokości 5 mln CZK i 35 mln CZK w latach 2004 i 2005 lub kredytu w wysokości 40 mln CZK w 2007 r. – zob. sekcja 7.1.2 powyżej). Linia trolejbusowa Uście nad Łabą – Střekov była jednak ostatnim istotnym elementem sieci trolejbusowej budowanej w gminie Uście nad Łabą od 1984 r.;
 - ponadto Komisja zwraca uwagę na fakt, że środki uzyskane dzięki podwyższeniu kapitału własnego DP Ústí o 160 mln CZK są wyraźnie zastrzeżone na sfinansowanie budowy linii trolejbusowej Uście nad Łabą – Střekov. Środki pochodzące z podwyższenia kapitału są przechowywane na odrębnym rachunku bankowym DP Ústí, z którego realizuje się płatności związane z budową linii trolejbusowej. Środki te nie mogą zostać wykorzystane do celów związanych z subsydiowaniem skrótnym działalności transportowej prowadzonej przez DP Ústí;
 - pozostałe koszty budowy linii trolejbusowej w wysokości 19,3 mln CZK zostały pokryte ze środków własnych DP Ústí. Dlatego też należy uznać, że pomoc została ograniczona do minimalnej kwoty niezbędnej do uzupełnienia luki w finansowaniu projektu.
- (178) W związku z powyższym Komisja uznaje pomoc za proporcjonalną do osiągnięcia wyznaczonego celu leżącego we wspólnym interesie.

7.2.2.3. Dostęp do obiektów infrastrukturalnych jest otwarty dla wszystkich użytkowników na niedyskryminujących zasadach

- (179) Możliwość korzystania z trolejbusów w ramach systemu transportu publicznego będzie przysługiwała wszystkim pasażerom na niedyskryminujących zasadach.

⁽⁴²⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 31 stycznia 2001 r. w sprawie N 597/2000, *Niderlandy – Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen* (Dz.U. C 102 z 31.3.2001, s. 8), decyzja Komisji z dnia 14 września 2001 r. w sprawie N 208/2000, *Niderlandy – SOIT* (Dz.U. C 315 z 4.11.2000, s. 22), decyzja Komisji z dnia 15 listopada 2000 r. w sprawie N 755/1999, *Włochy – Bolzano* (Dz.U. C 71 z 3.3.2001, s. 19) oraz decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2010 r. w sprawie N 490/10, *Belgia – Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest* (Dz.U. C 122 z 20.4.2011, s. 2).

⁽⁴³⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie SA.33434, *Francja – Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre* (Dz.U. C 53 z 23.2.2012, s. 2); decyzja Komisji z dnia 17 października 2012 r. w sprawie SA.34501, *Niemcy – Rozbudowa portu śródlądowego w Königs Wusterhausen/Wildau* (Dz.U. C 176 z 21.6.2013, s. 1); decyzja Komisji z dnia 19 czerwca 2013 r. w sprawie SA.35738, *Grecja – Pomoc na modernizację portu w Katakolo* (Dz.U. C 204 z 18.7.2013, s. 3); decyzja Komisji z dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie SA.35418, *Grecja – Rozbudowa portu w Pireusie* (Dz.U. C 256 z 5.9.2013, s. 2).

7.2.2.4. *Pomoc nie może prowadzić do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem*

- (180) Transport trolejbusowy wymaga zapewnienia określonej podstawowej infrastruktury, aby mógł stanowić realną alternatywę dla transportu drogowego. Biorąc pod uwagę fakt, że podwyższenie kapitału zostało ograniczone do wysokości dodatkowych kosztów koniecznych do ukończenia budowy linii trolejbusowej i nie obejmowało kosztów prowadzenia działalności przez DP Ústí, środek, o którym mowa w motywie 96 lit. e), nie doprowadzi ono do zakłócenia konkurencji względem przewoźników autobusowych w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (181) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że pomoc państwa przyznana wskutek podjęcia wspomnianych działań jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 Traktatu.

8. **WNIOSEK**

- (182) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że rekompensaty przyznane przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. oraz gwarancje udzielone DP Ústí przez władze gminy Uście nad Łabą jako zabezpieczenie kredytów w wysokości 35 mln CZK i 5 mln CZK nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (183) Komisja stwierdza ponadto, że rekompensaty przyznane przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej w latach 2005–2006 oraz rekompensaty przyznane przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, która jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i nie podlega obowiązkowi wcześniejszego zgłoszenia ustanowionemu w art. 108 ust. 3 Traktatu zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
- (184) Komisja stwierdza również, że podwyższenie kapitału DP Ústí przez władze gminy Uście nad Łabą o 160 mln CZK stanowi pomoc państwa, którą Republika Czeska wdrożyła niezgodnie z prawem z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu. Pomoc państwa przyznaną wskutek przeprowadzenia tego działania można jednak uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 Traktatu.
- (185) W związku z powyższym Komisja,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, którą Republika Czeska wdrożyła na rzecz 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, Miroslav Ohem – SADO, Petr Frommel – FOBUS, Petr Stejskal – SPORTBUS oraz Vilém Graupner stroj. a stav. údržba w formie rekompensat z tytułu świadczenia usług transportu publicznego w latach 2005–2006, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na mocy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, a tym samym art. 93 Traktatu.

Pomoc państwa, którą Republika Czeska wdrożyła na rzecz 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. oraz Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. w formie rekompensat z tytułu świadczenia usług transportu publicznego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r., jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na mocy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, a tym samym art. 93 Traktatu.

Pomoc państwa w formie podwyższenia kapitału w wysokości 160 mln CZK, która została w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu wdrożona przez Republikę Czeską na rzecz Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 93 Traktatu.

Artykuł 2

Środek pomocy, który Republika Czeska wdrożyła na rzecz Autobusy Karlovy Vary, a.s., Autobusy Kavka, a.s., ČSAD Slaný a.s., Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s. oraz ZDAR, a.s. w formie rekompensat z tytułu świadczenia usług transportu publicznego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. oraz na rzecz Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. w formie gwarancji w wysokości 35 mln CZK i 5 mln CZK, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Czeskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 25 czerwca 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

DECYZJA KOMISJI
z dnia 13 listopada 2014 r.
w sprawie systemu wczesnego ostrzegania do użytku urzędników zatwierdzających Komisji oraz
agencji wykonawczych

(2014/792/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Energii Atomowej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 56 ust. 1,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 215/2008 z dnia 18 lutego 2008 r. w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do 10. Europejskiego Funduszu Rozwoju ⁽²⁾, w szczególności jego art. 17,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 ⁽³⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 6 i art. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja, która jest instytucją odpowiedzialną za wykonanie budżetu ogólnego Unii Europejskiej, a także za wszelkie inne środki, którymi zarządza Unia z należytym uwzględnieniem zasady należytego zarządzania finansami określonej w art. 30–33 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012, ma obowiązek przeciwdziałać nadużyciom finansowym oraz wszelkim innym sprzecznym z prawem działaniom szkodzącym interesom finansowym Unii. W celu zapewnienia, że urzędnicy zatwierdzający Komisji i agencje wykonawcze będą w pełni informowani o zagrożeniach dla interesów finansowych Unii, konieczne jest ustanowienie przepisów wewnętrznych w uzupełnieniu do decyzji Komisji C(2014)2784 ⁽⁴⁾.
- (2) W celu zwalczania nadużyć finansowych i ochrony interesów finansowych Unii Komisja wykorzystuje centralną bazę danych o wykluczeniach (CED), o której mowa w art. 108 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 oraz w rozporządzeniu Komisji (WE, Euratom) nr 1302/2008 z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie centralnej bazy danych o wykluczeniach ⁽⁵⁾, i system wczesnego ostrzegania (SWO) określony w decyzji 2008/969/WE, Euratom z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie systemu wczesnego ostrzegania do użytku urzędników zatwierdzających Komisji oraz agencji wykonawczych ⁽⁶⁾. W oczekiwaniu na przyjęcie przez organ prawodawczy wniosku w sprawie zmiany rozporządzenia finansowego ⁽⁷⁾ konieczne jest zapewnienie, że system wczesnego ostrzegania jest nadal skuteczny.
- (3) W okresie przejściowym cel funkcjonowania SWO powinien pozostać niezmienny. SWO powinien zapewnić, w Komisji oraz jej agencjach wykonawczych, obieg informacji zastrzeżonych poprzez zarejestrowanie ostrzeżenia w SWO dotyczącego osób, które mogłyby stanowić zagrożenie dla interesów finansowych i dobrego imienia lub wszelkich innych funduszy zarządzanych przez Unię.
- (4) Zważywszy, że dyrektorzy agencji wykonawczych mają status upoważnionych urzędników zatwierdzających delegowanych przez Komisję na potrzeby wykorzystywania środków operacyjnych, powinni oni mieć taki sam dostęp do SWO, jakim dysponują służby Komisji w związku z zarządzaniem środkami administracyjnymi i operacyjnymi.
- (5) Zważywszy, że szefowie delegatur Unii, działając w charakterze subdelegowanych urzędników zatwierdzających Komisji, zgodnie z art. 56 ust. 2 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 mają status delegowanego urzędnika zatwierdzającego Komisji na potrzeby wykorzystywania środków operacyjnych, powinni mieć taki sam dostęp do SWO, jakim dysponują służby Komisji w związku z zarządzaniem środkami administracyjnymi i operacyjnymi.

⁽¹⁾ Dz.U. L 298 z 26.10.2012, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 78 z 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 248 z 18.9.2013, s. 1.

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji C(2014)2784 z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie przepisów wewnętrznych dotyczących wykonania budżetu ogólnego Unii Europejskiej (sekcja dotycząca Komisji Europejskiej) na użytek służb Komisji.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 344 z 20.12.2008, s. 12.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 344 z 20.12.2008, s. 125.

⁽⁷⁾ COM(2014) 358 z 18.6.2014.

- (6) Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) jest zobowiązany na mocy art. 7 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczącego dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Rady (Euratom) nr 1074/1999 do dostarczenia niezwłocznie informacji do odpowiednich służb Komisji o dochodzeniach będących w toku, gdy może być wskazane podjęcie zapobiegawczych środków administracyjnych w celu ochrony interesów finansowych Unii. Ponadto ma także obowiązek przewidziany w art. 11 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 883/2013 sporządzania sprawozdania o zakończeniu dochodzenia oraz do wydawania zaleceń, które wskazują, gdzie jest to stosowne, wszelkie działania, które mają być podjęte w szczególności przez instytucje. W celu umożliwienia właściwemu urzędnikowi zatwierdzającemu wnioskowania o ostrzeżenie, konieczne jest określenie, jakie informacje OLAF ma przedłożyć Komisji.
- (7) OLAF powinien mieć dostęp do SWO, by móc wykonywać swoje zadania dochodzeniowe i prowadzić działania w zakresie wywiadu i zapobiegania nadużyciom wykonywane na mocy rozporządzenia (UE, Euratom) nr 883/2013.
- (8) Dla ułatwienia funkcjonowania SWO należy uprościć, liczbę kategorii ostrzeżeń zmniejszyć, ich zakres wyjaśnić, a nazwa ostrzeżeń nie powinna wymagać dodatkowych wyjaśnień.
- (9) Ostrzeżenia dotyczące weryfikacji w oparciu o informacje przekazane przez OLAF powinny zostać zaproponowane przez właściwego urzędnika zatwierdzającego po konsultacji z DG ds. Budżetu i Służbą Prawną, w ścisłej współpracy z OLAF-em.
- (10) Ostrzeżenia dotyczące wykluczenia powinny być proponowane przez właściwego urzędnika zatwierdzającego Komisji i powinny być oceniane w sposób scentralizowany przez Dyрекcję Generalną ds. Budżetu i Służbę Prawną w stosownych przypadkach. Kiedy te ostrzeżenia dotyczące wykluczenia zostaną przedstawione na podstawie informacji przekazanych przez OLAF, należy je oceniać w ścisłej współpracy z OLAF-em. Taka sama procedura powinna mieć zastosowanie w przypadku, gdy właściwy urzędnik zatwierdzający przewiduje podjęcie jakichkolwiek działań, które mogłyby negatywnie wpłynąć na prawa osoby objętej dochodzeniem.
- (11) Właściwy urzędnik zatwierdzający powinien podjąć decyzję w sprawie konsekwencji, niezbędną do ochrony interesów finansowych Unii, w ścisłej współpracy z OLAF-em i powiadomić OLAF o niniejszej decyzji.
- (12) Właściwy urzędnik zatwierdzający powinien być odpowiedzialny za występowanie z wnioskiem o zamieszczenie, zmianę lub usunięcie ostrzeżeń lub ich odnowienie. Dla zachowania odpowiedniego poziomu kontroli tego rodzaju wnioski powinny być zgłaszane na szczeblu hierarchii określonej w decyzji Komisji C(2014)2784.
- (13) Księgowy powinien zapewniać odpowiednie warunki techniczne dla skutecznego stosowania SWO za pośrednictwem centralnego systemu rachunkowości Komisji.
- (14) Szczegółowe informacje na temat nakazów odzyskania środków i nakazów zajęcia będą dostępne dla wszystkich służb Komisji oraz agencji wykonawczych za pośrednictwem centralnego systemu rachunkowości Komisji. Ostrzeżenia W3a (nakaz zajęcia) i W4 (nakaz odzyskania środków) przewidziane na mocy decyzji 2008/969/WE, Euratom powinny zostać zniesione. Sama informacja tego rodzaju nie uzasadnia w sposób systematyczny ostrzeżenia. Wymaga to przeprowadzenia analizy wszystkich konkretnych okoliczności danej sprawy przez właściwego urzędnika zatwierdzającego w celu podjęcia decyzji, czy konieczne jest dołączenie ostrzeżenia, czy też nie.
- (15) Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych⁽¹⁾ stanowi, że przetwarzanie danych osobowych przez Komisję musi odbywać się przy spełnieniu wymogów legalnego przetwarzania danych oraz wymogów dotyczących przekazywania danych określonych w tym rozporządzeniu oraz że takie przetwarzanie danych podlega uprzedniemu sprawdzeniu przez Europejskiego Inspektora Ochrony Danych po przekazaniu powiadomienia przez Inspektora Ochrony Danych Komisji.
- (16) Przepisy dotyczące ochrony danych powinny określać prawa osób, których dane są lub mogłyby zostać wprowadzone do SWO.
- (17) W przypadku niektórych praw do ochrony danych obowiązują wyjątki określone w art. 20 rozporządzenia (WE) nr 45/2001, które powinny być rozpatrywane indywidualnie w każdym przypadku i stosowane tymczasowo. Służba odpowiedzialna za wystąpienie z wnioskiem o zamieszczenie, zmianę, w tym poprawianie lub usunięcie stosownych informacji, powinna podjąć decyzję w sprawie zastosowania tych wyjątków.

⁽¹⁾ Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

- (18) Osoba, która może ewentualnie zostać objęta ostrzeżeniem dotyczącym wykluczenia, powinna mieć możliwość wyrażenia swojej opinii na piśmie przed datą złożenia wniosku o rejestrację ostrzeżenia odnoszącego się do tej osoby w SWO. Osoba objęta dochodzeniem powinna mieć tą samą możliwość w przypadku, gdy właściwy urzędnik zatwierdzający przewiduje podjęcie jakichkolwiek działań, które mogłyby negatywnie wpłynąć na jej prawa.
- (19) Możliwość taka powinna być wyjątkowo odraczana w celu zachowania poufności dochodzenia lub krajowych postępowań prawnych, jeżeli przemawiają za tym ważne przyczyny prawne.
- (20) Decyzja 2008/969/WE, Euratom powinna mieć zastosowanie do dnia 1 lipca 2015 r. w zakresie, w jakim jest to konieczne dla zapewnienia przestrzegania rozporządzeń Rady w sprawie środków ograniczających, podjętych na podstawie art. 215 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), do chwili aż system rachunkowości memoriałowej (ABAC) weźmie pod uwagę informacje zawarte w odpowiedniej bazie danych służby odpowiedzialnej za Instrumenty Polityki Zagranicznej. Jest to forma rejestracji ostrzeżenia W5b, o którym mowa w decyzji 2008/969/WE, Euratom.
- (21) Decyzja 2008/969/WE, Euratom powinna mieć zastosowanie do dnia 1 lipca 2015 r. do ostrzeżeń W3a i W4, które do tego czasu powinny być porównywalne z ostrzeżeniami dotyczącymi weryfikacji w celu stosowania sekcji 4 niniejszej decyzji.
- (22) Wykonanie niniejszej decyzji wymaga regularnej oceny funkcjonowania SWO oraz skutecznego przyczyniania się do ochrony interesów finansowych Unii.

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

SEKCJA 1

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot, zakres i cel

1. Niniejszą decyzją ustanawia się system wczesnego ostrzegania („SWO”) wykorzystywany przez urzędników zatwierdzających Komisji i agencje wykonawcze przy wykonywaniu budżetu ogólnego Unii Europejskiej oraz innych funduszy zarządzanych przez Unię.
2. SWO przyczynia się do ochrony interesów finansowych Unii i jej wizerunku, zwalczania nadużyć finansowych i należytego zarządzania finansami.
3. Celem SWO jest:
 - a) informowanie właściwych urzędników zatwierdzających Komisji i agencji wykonawczych w drodze rejestracji ostrzeżeń, że dana osoba może stanowić zagrożenie dla interesów finansowych i wizerunku Unii lub wszelkich innych funduszy zarządzanych przez Unię; oraz
 - b) umożliwienie właściwemu urzędnikowi zatwierdzającemu dokonania weryfikacji lub podjęcia odpowiednich działań, w tym tych, o których mowa w sekcji 4 na podstawie ostrzeżenia.
4. Informacje przyczyniają się do zapewnienia:
 - a) zapobiegania zagrożeniom w drodze weryfikacji na podstawie wcześniejszych informacji na temat osoby, w przypadku podejrzenia lub ustaleń odnoszących się do jakiegokolwiek z poniższych działań:
 - istotnego błędu lub nieprawidłowości,
 - przewinienia zawodowego,
 - poważnego naruszenia warunków umowy, lub
 - nadużycia finansowego, korupcji lub jakiegokolwiek innej nielegalnej działalności naruszającej interesy finansowe Unii, o których mowa w art. 141 rozporządzenia delegowanego (UE) nr 1268/2012 ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 1268/2012 z dnia 29 października 2012 r. w sprawie zasad stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii (Dz.U. L 362 z 31.12.2012, s. 1).

- b) wyłączenia danej osoby w rozumieniu art. 106 ust. 1 i art. 109 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 („FR”).

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej decyzji stosuje się następujące definicje:

- a) „księgowy” oznacza księgowego Komisji lub podległego pracownika, któremu księgowy przekazał określone zadania na mocy art. 69 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012;
- b) „właściwy urzędnik zatwierdzający” oznacza delegowanego urzędnika zatwierdzającego Komisji w rozumieniu art. 65 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 odpowiedzialnego zgodnie z wewnętrznymi zasadami wykonania budżetu ogólnego Unii Europejskiej („budżetu”), w tym dyrektorów agencji wykonawczych, subdelegowanych urzędników zatwierdzających w rozumieniu art. 65 tego rozporządzenia pełniących funkcję dyrektora oraz szefów delegatur Unii działających w charakterze subdelegowanych urzędników zatwierdzających Komisji, zgodnie z art. 56 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia;
- c) „osoba, której dane dotyczą” oznacza osobę możliwą do zidentyfikowania, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych;
- d) „ustalenia” oznaczają fakty stwierdzone w trakcie realizacji zobowiązania prawnego, lub zarejestrowane w ramach audytów lub dochodzeń przeprowadzonych przez Trybunał Obrachunkowy, Europejski Urząd ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF), Służbę Audytu Wewnętrznego (IAS) lub jakiegokolwiek inny audyt lub kontrolę w ramach odpowiedzialności właściwego urzędnika zatwierdzającego;
- e) „zobowiązanie prawne” oznacza zobowiązanie podjęte przez Komisję w ramach tytułów V–VIII części 1 i części 2 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012;
- f) „osoba” oznacza każdą osobę fizyczną lub każdą osobę prawną, lub jakiegokolwiek stowarzyszenie niemające osobowości prawnej wymienione poniżej:
- odbiorca zgodnie z definicją w art. 2 lit. i) rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012,
 - kandydat lub oferent,
 - wnioskujący o dotację,
 - uczestnik w konkursie,
 - ekspert zewnętrzny otrzymujący wynagrodzenie zgodnie z art. 204 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012,
 - osoba uprawniona do reprezentowania, podejmowania decyzji lub kontroli nad inną osobą prawną, o której mowa w art. 106 ust. 1 lit. b) i e) rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012;
- g) „przewinienie zawodowe” oznacza naruszenie przepisów ustawowych lub wykonawczych bądź norm etycznych zawodu, do którego dana osoba przynależy, jak również wszelkie bezprawne zachowanie, które ma wpływ na jego wiarygodność zawodową;
- h) „podwykonawca” oznacza wykonawcę, który jest proponowany przez kandydata lub oferenta lub wykonawcę do wykonania części zamówienia, podczas gdy instytucja zamawiająca nie ma żadnych bezpośrednich zobowiązań prawnych w tej sytuacji;
- i) „istotny błąd lub nieprawidłowość” oznacza istotny błąd lub nieprawidłowość w rozumieniu art. 166 ust. 2 rozporządzenia delegowanego (UE) nr 1268/2012;
- j) „osoba do kontaktu w sprawie ostrzeżenia” oznacza osobę, która w ramach działu odpowiedzialnego za wniosek odpowiada za dokumentację dotyczącą ostrzeżenia do czasu jego usunięcia.

Artykuł 3

Zasady funkcjonowania SWO

1. Księgowy zapewnia odpowiednie rozwiązania techniczne dla skutecznego funkcjonowania SWO i jego monitorowania.

Księgowy wprowadza, zmienia, aktualizuje lub usuwa ostrzeżenia w SWO na wniosek właściwego urzędnika zatwierdzającego.

2. Księgowy przyjmuje środki wykonawcze dotyczące aspektów technicznych oraz określa związane z nimi procedury dodatkowe, w tym także te w dziedzinie bezpieczeństwa.

Księgowy zgłasza te środki służbom Komisji oraz agencjom wykonawczym.

Artykuł 4

Uprawnienia i procedura do wnioskowania o ostrzeżenia, ich zmiany, odnowienia i usuwania ich

1. Tylko właściwy urzędnik zatwierdzający może zwrócić się o zarejestrowanie, zmianę, odnowienie lub usunięcie ostrzeżenia.
2. Właściwy urzędnik zatwierdzający kieruje do księgowego wnioski o zarejestrowanie, zmianę, odnowienie lub usunięcie ostrzeżeń. Właściwy urzędnik zatwierdzający wykorzystuje formularz zamieszczony w załączniku do niniejszej decyzji.
3. Osoba do kontaktu w sprawie danego ostrzeżenia, o którym mowa w art. 8, sprawdza, czy wymogi określone w art. 11 lub 12 zostały spełnione przed przekazaniem wniosku do księgowego.

Artykuł 5

Dostęp do SWO

Służby Komisji oraz agencje wykonawcze mają bezpośredni dostęp do danych zawartych w SWO poprzez centralny system rachunkowości Komisji.

Służby Komisji lub agencje wykonawcze odpowiedzialne za system lokalny mogą z niego korzystać, by uzyskać dostęp do danych zawartych w SWO, o ile zapewniona jest spójność danych między systemem lokalnym a centralnym systemem rachunkowości.

Artykuł 6

Zastosowanie SWO

Informacje przechowywane w SWO można wykorzystywać jedynie do celów wykonania budżetu lub wszelkich innych funduszy zarządzanych przez Unię. Nie ma to wpływu na informacje zawarte w centralnej bazie danych o wykluczeniach (dalej „CED”), o których mowa w art. 1 ust. 2 i art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE, Euratom) nr 1302/2008⁽¹⁾.

OLAF może korzystać z informacji znajdujących się w systemie wczesnego ostrzegania i centralnej bazie danych o wykluczeniach na potrzeby dochodzeń prowadzonych przez siebie na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczącego dochodzeń prowadzonych przez OLAF i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 („rozporządzenie OLAF”), oraz w celu zapobiegania nadużyciom finansowym, w tym analizie ryzyka.

Artykuł 7

Harmonogram konsultacji SWO

Właściwy urzędnik zatwierdzający sprawdza, czy w SWO zamieszczono ostrzeżenie dotyczące osoby, na następujących etapach:

- a) przed zawarciem indywidualnego zobowiązania budżetowego;
- b) przed zawarciem globalnego zobowiązania budżetowego, jeśli osoba jest znana na tym etapie;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE, Euratom) nr 1302/2008 z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie centralnej bazy danych o wykluczeniach (Dz.U. L 344 z 20.12.2008, s. 12).

- c) w przypadku tymczasowych zobowiązań budżetowych, przed zaciągnięciem zobowiązania prawnego stanowiącego podstawę uprawnienia do późniejszych płatności, chyba że dotyczy to wynagrodzenia pracowników i zwrotu kosztów podróży związanych z udziałem w posiedzeniach i konkursach;
- d) w przypadku procedur udzielania zamówień lub dotacji, konkursów z nagrodami i zaproszeń do wyrażenia zainteresowania, najpóźniej przed podjęciem decyzji o udzieleniu zamówienia;
- e) w przypadku zamówienia, jeżeli instytucja zamawiająca ogranicza liczbę kandydatów zaproszonych do złożenia oferty, przed dokonaniem wyboru kandydatów;
- f) przed dokonaniem jakichkolwiek płatności, chyba że dotyczy to wynagrodzenia pracowników i zwrotu kosztów podróży związanych z udziałem w posiedzeniach i procedurach.

Artykuł 8

Osoba do kontaktu w sprawie ostrzeżenia

Osoba do kontaktu w sprawie danego ostrzeżenia:

- a) przygotowuje wniosek o zarejestrowanie ostrzeżenia;
- b) przekazuje wniosek i wszelkie inne informacje związane z ostrzeżeniem do księgowego;
- c) dostarcza informacji umożliwiających innym właściwym urzędnikom zatwierdzającym dokonanie weryfikacji lub podjęcie decyzji w sprawie skutków, o których mowa w pkt 4.

SEKCJA 2

INFORMACJE WPROWADZONE DO SWO

Artykuł 9

Kategorie ostrzeżeń

1. Ostrzeżenia SWO dzieli się na następujące dwie kategorie:
 - a) „ostrzeżenia dotyczące weryfikacji”, gdy dana osoba jest podejrzana albo jest podmiotem popełnienia nadużyć finansowych, korupcji lub wszelkich innych nielegalnych działań naruszających interesy finansowe Unii, o których mowa w art. 141 rozporządzenia delegowanego (UE) nr 1268/2012, istotnych błędów lub nieprawidłowości, dopuszcza się przewinienia zawodowego lub istotnego naruszenia warunków umowy;
 - b) „ostrzeżenia dotyczące wykluczenia”, gdy dana osoba jest wykluczona zgodnie z podstawami wykluczenia, o których mowa w art. 106 ust. 1 i art. 109 ust. 1 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012.
2. Dana osoba może być przedmiotem odrębnych ostrzeżeń zarejestrowanych w oparciu o różne przesłanki.

Artykuł 10

Informacje zawarte w ostrzeżeniach SWO

Ostrzeżenia SWO zawierają następujące dane:

- a) dane identyfikacyjne osoby;
- b) rodzaj ostrzeżenia;
- c) okres obowiązywania ostrzeżenia;
- d) powody, dla których dana osoba stanowi zagrożenie dla interesów finansowych i wizerunku Unii lub wszelkich innych funduszy zarządzanych przez Unię;
- e) informacje odnoszące się do procedury kontradyktoryjności;
- f) imię i nazwisko właściwego urzędnika zatwierdzającego;
- g) nazwisko osoby do kontaktu w sprawie danego ostrzeżenia, o którym mowa w art. 8 niniejszej decyzji.

*Artykuł 11***Ostrzeżenia dotyczące weryfikacji**

1. Właściwy urzędnik zatwierdzający może zażądać ostrzeżenia dotyczącego weryfikacji, w przypadku gdy spełniony jest jeden z poniższych warunków:
 - a) OLAF poinformował właściwego urzędnika zatwierdzającego zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 883/2013, gdzie z dochodzenia wynika, że wskazane może być podjęcie środków w celu ochrony interesów finansowych Unii;
 - b) Europejski Trybunał Obrachunkowy przekazał informacje Komisji lub Służba Audytu Wewnętrznego przekazała informacje do właściwego urzędnika zatwierdzającego, wskazując nadużycia finansowe, korupcję lub wszelką inną nielegalną działalność na szkodę interesów finansowych Unii, o których mowa w art. 141 rozporządzenia delegowanego (UE) nr 1268/2012 lub istotne błędy, nieprawidłowości albo naruszenie etyki zawodowej lub dopuszczenie się poważnego naruszenia umowy w odniesieniu do osoby;
 - c) właściwy urzędnik zatwierdzający przeprowadził kontrolę, audyt lub kontrolę wskazującą nadużycia finansowe, korupcję, wszelkie inne nielegalne działania naruszające interesy finansowe Unii, o których mowa w art. 141 rozporządzenia delegowanego (UE) nr 1268/2012, istotne błędy, nieprawidłowości lub naruszenie etyki zawodowej lub dopuszczenie się poważnego naruszenia umowy w odniesieniu do osoby lub otrzymał informacje dotyczące takiej kontroli lub audytu.
2. Ostrzeżenie dotyczące weryfikacji może trwać maksymalnie jeden rok. Musi zostać usunięte, gdy ostrzeżenie dotyczące wykluczenia jest przedmiotem wniosku, lub w przypadku gdy nie zachodzi już potrzeba weryfikacji.
3. Po upływie okresu, o którym mowa w ust. 2, ostrzeżenie dotyczące weryfikacji zostanie automatycznie usunięte.
4. Właściwy urzędnik zatwierdzający może zażądać odnowienia ostrzeżenia dotyczącego weryfikacji, w przypadku gdy OLAF poinformuje go, że wnioski dotyczące dochodzeń, o których mowa w ust. 1, nie zostały jeszcze opracowane, lecz że dochodzenia uzasadniają utrzymanie ostrzeżenia dotyczącego weryfikacji. Właściwy urzędnik zatwierdzający może również zażądać odnowienia ostrzeżenia dotyczącego weryfikacji, w przypadku gdy warunki określone w ust. 1 lit. b) i c) są nadal spełniane.
5. Właściwy urzędnik zatwierdzający podaje powody, dla których odnowienie jest niezbędne dla ochrony interesów finansowych i wizerunku Unii.
6. Odnowienia uznaje się za nowy wniosek o przeprowadzenie ostrzeżenia dotyczącego weryfikacji.

*Artykuł 12***Ostrzeżenia dotyczące wykluczenia**

1. Właściwy urzędnik zatwierdzający wnioskuje o ostrzeżenie dotyczące wykluczenia w przypadkach, o których mowa w art. 106 ust. 1 lub art. 109 ust. 1 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012.
2. Ostrzeżenie dotyczące wykluczenia usuwa się po upływie okresu wykluczenia.
3. Ostrzeżenie dotyczące wykluczenia zostaje automatycznie wpisane do CED z systemu wczesnego ostrzegania.

*Artykuł 13***Informacje przekazane przez OLAF**

W przypadku gdy OLAF przekazuje informacje zgodnie z art. 7 ust. 6 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 883/2013 w celu wspomagania decyzji właściwego urzędnika zatwierdzającego dotyczącej podjęcia środków ostrożności w celu ochrony finansowych interesów Unii Europejskiej lub zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 883/2013, informacje te obejmują:

- a) tożsamość danej osoby;
- b) streszczenie odnośnych faktów i zagrożeń zidentyfikowanych poprzez dochodzenie. Streszczenie musi być wystarczające w celu umożliwienia skutecznego wysłuchania osoby na mocy art. 16 niniejszej decyzji;
- c) informacje o wszelkich zalecanych specjalnych środkach służących zachowaniu poufności, szczególnie w sprawach wiążących się z zastosowaniem środków dochodzeniowych należących do zakresu kompetencji krajowych organów sądowych lub, w przypadku dochodzeń zewnętrznych, do zakresu kompetencji organów krajowych, zgodnie z przepisami krajowymi mającymi zastosowanie do dochodzeń.

SEKCJA 3

POSTANOWIENIA PROCEDURALNE W CELU REJESTRACJI OSTRZEŻENIA

Artykuł 14

Upřednie zasięgnięcie opinii służb centralnych na temat ostrzeżeń dotyczących weryfikacji

Przed podjęciem decyzji o wnioskowanie o rejestrację ostrzeżenia dotyczącego weryfikacji na podstawie informacji przekazanych przez OLAF zgodnie z art. 7 ust. 6 i art. 11 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 883/2013 właściwy urzędnik zatwierdzający zasięga opinii Dyrekcji Generalnej ds. Budżetu (centralna służba finansowa) oraz, w stosownych przypadkach, służby prawnej, w ścisłej współpracy z OLAF-em zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 883/2013.

Artykuł 15

Ocena ostrzeżeń dotyczących wykluczenia przez służby centralne

Przed złożeniem wniosku o ostrzeżenie dotyczące wykluczenia w przypadkach, o których mowa w art. 106 ust. 1 lit. b), c) i e) oraz art. 109 ust. 1, zaproponowanego przez właściwego urzędnika zatwierdzającego i o jego odpowiedni okres obowiązywania, scentralizowana ocena jest przeprowadzana przez Dyrekcję Generalną ds. Budżetu i służbę prawną. W przypadku gdy ostrzeżenie dotyczące wykluczenia zaproponowane przez właściwego urzędnika zatwierdzającego opiera się na informacjach przekazanych przez OLAF, ocena ta powinna zostać dokonana w ścisłej współpracy z OLAF-em.

Artykuł 16

Prawo do bycia wysłuchanym

1. Rejestracja ostrzeżeń podlega następującym zasadom:

- a) w każdym przypadku gdy właściwy urzędnik zatwierdzający przewiduje wnioskowanie o rejestrację ostrzeżenia dotyczącego wykluczenia lub przewiduje podjęcie jakichkolwiek działań, które mogą negatywnie wpłynąć na prawa osoby, której dotyczą, musi najpierw umożliwić zainteresowanej osobie możliwość wyrażenia swojego stanowiska na piśmie. Właściwy urzędnik zatwierdzający wyznacza danej osobie termin co najmniej 14 dni kalendarzowych na wyrażenie opinii. Jednocześnie właściwy urzędnik zatwierdzający powiadamia daną osobę, że w przypadku braku odpowiedzi ostrzeżenie zostanie zarejestrowane.

Stosownie do potrzeb, właściwy urzędnik zatwierdzający udziela osobie możliwości wyrażenia swoich poglądów na podstawie informacji przekazanych przez OLAF;

- b) jeżeli dana osoba zgłosi uwagi, które nie zmieniają oceny właściwego urzędnika zatwierdzającego, ten ostatni zwróci się do księgowego o aktywację ostrzeżenia.

Jeżeli dana osoba zgłosi uwagi, które uwidoczniają, że w ocenie właściwego urzędnika zatwierdzającego ostrzeżenie jest nieproporcjonalne lub niepotrzebne, wówczas ostrzeżenie nie zostanie aktywowane, a osoba zostanie odpowiednio powiadomiona.

Księgowy potwierdzi rejestrację ostrzeżenia w SWO właściwemu urzędnikowi zatwierdzającemu stosownie do przypadku;

- c) właściwy urzędnik zatwierdzający powiadomi daną osobę o aktywacji systemu ostrzegania i o czasie jego trwania. Zawiadomienie nie jest jednak konieczne, jeżeli dana osoba nie odpowiedziała na wezwanie do przedstawienia uwag na piśmie.

2. Właściwy urzędnik zatwierdzający może wystąpić o rejestrację ostrzeżenia dotyczącego wykluczenia w przypadkach, o których mowa w art. 106 ust. 1 lit. e) rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 w oczekiwaniu na decyzję o okresie obowiązywania wykluczenia, zanim dana osoba będzie miała możliwość wyrażenia swojej opinii. Właściwy urzędnik zatwierdzający daje danej osobie możliwość przedstawienia swojego stanowiska na temat czasu trwania wykluczenia.

3. Właściwy urzędnik zatwierdzający może wystąpić o rejestrację ostrzeżenia dotyczącego wykluczenia w sytuacjach, o których mowa w art. 106 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012, zanim dana osoba będzie miała możliwość wyrażenia swojej opinii, jeżeli posiada oficjalny dokument ustalający jej sytuację. Właściwy urzędnik zatwierdzający powiadomi daną osobę o rejestracji ostrzeżenia dotyczącego wykluczenia.

4. Właściwy urzędnik zatwierdzający może, w drodze wyjątku, odroczyć możliwość przedstawienia uwag na piśmie przed złożeniem wniosku o rejestrację ostrzeżenia dotyczącego wykluczenia lub przed podjęciem jakiegokolwiek działania, które może negatywnie wpłynąć na prawa osoby, której dotyczą, pod warunkiem że istnieją ważne przyczyny prawne do zachowania poufności dochodzenia lub krajowych postępowań sądowych, przy jednoczesnym postępowaniu dotyczącym rejestracji ostrzeżenia.
5. W przypadku gdy OLAF informuje właściwego urzędnika zatwierdzającego zgodnie z art. 13, musi wskazać, czy należy utrzymać poufność dochodzenia lub postępowania sądowego na szczeblu krajowym i czy możliwość przedstawienia swojej opinii udzielona zainteresowanej osobie musi zostać odroczone.
6. Osoba ta musi mieć możliwość wyrażenia swojej opinii jak najszybciej po ustaniu powodów do ochrony dochodzenia lub postępowania krajowego.

Artykuł 17

Ochrona danych oraz prawa osób, których dane dotyczą

1. Właściwy urzędnik zatwierdzający powiadamia osoby, których dane dotyczą, że ich dane mogą zostać zamieszczone w SWO, oraz podmioty, którym dane te mogą zostać przekazane. Te ogólne informacje są przekazywane w formie pisemnej, w szczególności w zaproszeniach do składania ofert, zaproszeniach do składania wniosków, konkursach, a w razie braku zaproszenia, przed udzieleniem zamówień lub dotacji.
 2. Właściwy urzędnik zatwierdzający, który składa wniosek o zarejestrowanie ostrzeżenia, jest odpowiedzialny za kontakt z osobą, której dane wprowadzono do SWO. Odpowiada on na wnioski od osoby zainteresowanej w celu sprostowania nieprawidłowych lub niekompletnych danych osobowych oraz na wszelkie inne wnioski lub pytania tej osoby.
 3. Dana osoba może również zażądać na piśmie informacji od księgowego o tym, czy jest ona zarejestrowana w SWO.
- Księgowy przedstawia te informacje, chyba że właściwy urzędnik zatwierdzający, w stosownych przypadkach, w porozumieniu z OLAF-em uzna, że ograniczenia art. 20 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 mają zastosowanie.
4. Ostrzeżenia usunięte nie są widoczne dla użytkowników SWO, a dostęp do tych ostrzeżeń można uzyskać jedynie na potrzeby kontroli lub dochodzenia.

Natomiast dane osobowe zawarte w ostrzeżeniach odnoszących się do osób fizycznych pozostają dostępne w tych celach jedynie przez okres pięciu lat od czasu usunięcia ostrzeżenia.

Artykuł 18

Przegląd ostrzeżenia

Jeżeli osoba, na rzecz której zarejestrowano ostrzeżenie w SWO, dostarcza nowe informacje wskazujące na to, że podstawy rejestracji już nie istnieją, właściwy urzędnik zatwierdzający występuje o usunięcie ostrzeżenia.

Osoba, w odniesieniu do której ostrzeżenie dotyczące wykluczenia jest zarejestrowane w EWS, może złożyć skargę do Rzecznika Praw Obywatelskich oraz zwrócić się o przeprowadzenie kontroli sądowej.

SEKCJA 4

KONSEKWENCJE OSTRZEŻENIA

Artykuł 19

Przepisy ogólne określające konsekwencje

1. Właściwy urzędnik zatwierdzający musi zwracać się po wszelkie istotne informacje do osoby do kontaktu w sprawie danego ostrzeżenia, aby móc podjąć decyzję co do skutków określonych w niniejszej sekcji.
2. W przypadku gdy na podstawie informacji przekazanych przez OLAF właściwy urzędnik zatwierdzający wnioskuje o rejestrację ostrzeżenia dotyczącego weryfikacji zgodnie z art. 11, właściwy urzędnik zatwierdzający stosuje procedury określone w art. 14 lub 15 niniejszej decyzji i podejmuje decyzję w sprawie konsekwencji w ścisłej współpracy z OLAF-em i zgodnie z rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 883/2013.

3. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie konsekwencji właściwy urzędnik zatwierdzający bierze pod uwagę następujące kryteria dotyczące wszystkich ostrzeżeń:

- a) zagrożenia dla interesów finansowych Unii i jej wizerunku;
- b) kwotę i czas trwania zobowiązania prawnego;
- c) pilność wykonania zobowiązania prawnego;
- d) charakter stanu faktycznego;
- e) wagę stanu faktycznego; oraz
- f) możliwe konsekwencje wykonania zobowiązania prawnego.

W odniesieniu do ostrzeżenia dotyczącego wykluczenia właściwy urzędnik zatwierdzający bierze także pod uwagę charakter i wagę podstawy wykluczenia, a także konieczność zapewnienia ciągłości funkcjonowania służby.

4. Właściwy urzędnik zatwierdzający ma obowiązek, w każdym przypadku, uzasadniania swoich decyzji dotyczących konsekwencji w formie pisemnej.

Artykuł 20

Konsekwencje ostrzeżeń dotyczących weryfikacji

1. W przypadku procedur udzielania zamówień lub dotacji lub konkursów z nagrodami weryfikacja, o której mowa, może przebiegać w następujący sposób:

- a) właściwy urzędnik zatwierdzający może zażądać dodatkowych dokumentów potwierdzających zgodnie z procedurą przetargową lub procedurami przyznawania dotacji lub konkursu z nagrodami;
- b) w odniesieniu do procedury przyznawania dotacji analiza ryzyka odnosi się do zaliczkowania.

2. W przypadku zobowiązania prawnego weryfikacja, o której mowa, może przebiegać w następujący sposób:

- a) sprawdzenie, czy działanie jest zgodne ze zobowiązaniem prawnym, w tym przestrzeganiem terminów i treścią rezultatów;
- b) w odniesieniu do aktualnych dotacji, weryfikacja kwalifikowalności kosztów przed dokonaniem płatności lub wyników audytu lub kontroli na miejscu.

Artykuł 21

Prawo do bycia wysłuchanym po ostrzeżeniu dotyczącym weryfikacji

Procedura określona w art. 15 niniejszej decyzji oraz prawo do bycia wysłuchanym określone w art. 16 niniejszej decyzji stosuje się również w przypadku, gdy w wyniku kontroli właściwy urzędnik działający zgodnie z ostrzeżeniem dotyczącym weryfikacji przewiduje podejmowanie wszelkich działań, które mogłyby negatywnie wpłynąć na prawa osoby objętej dochodzeniem.

Artykuł 22

Konsekwencje ostrzeżeń dotyczących wykluczenia dla procedur i zamówień prawnych

1. W przypadku procedur udzielania zamówień lub dotacji lub konkursów z nagrodami właściwy urzędnik zatwierdzający wyklucza osobę objętą ostrzeżeniem dotyczącym wykluczenia z udziału w procedurach udzielania zamówień i dotacji, chyba że warunki określone w art. 106 ust. 2 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 są spełnione, gdy osoba posiada pozycję monopolistyczną.

2. W przypadku istniejących zobowiązań prawnych właściwy urzędnik zatwierdzający podejmuje decyzję w sprawie konsekwencji, w tym którekolwiek z następujących działań:

- a) realizację wykonania zamówienia lub dotacji oraz przeprowadzenie wszelkich stosownych weryfikacji;
- b) zawieszenie terminu płatności zgodnie z art. 92 ust. 2 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012;
- c) zawieszenie płatności zgodnie z art. 208 w rozporządzenia delegowanego (UE) nr 1268/2012;
- d) zawieszenie wykonania zamówienia lub dotacji zgodnie z art. 116 i art. 135 ust. 5 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012;

- e) zakończenie obowiązywania zobowiązania prawnego, jeżeli przepisy dotyczące tego zobowiązania przewidują wygaśnięcie na podstawie informacji, w odniesieniu do których zarejestrowano ostrzeżenie.
3. Jeżeli dana osoba jest podwykonawcą, właściwy urzędnik zatwierdzający może zażądać od oferenta, kandydata lub wykonawcy zastąpienia podwykonawcy.

Artykuł 23

Konsekwencje ostrzeżeń dotyczących wykluczenia dla transakcji budżetowych

1. W przypadku ostrzeżenia dotyczącego wykluczenia, tam gdzie to stosowne, właściwy urzędnik zatwierdzający potwierdza w systemie rachunkowości, że płatności powinny być dokonywane mimo istnienia ostrzeżenia.
2. W przypadku gdy ostrzeżenie dotyczące wykluczenia jest zarejestrowane, nie należy zaciągać żadnych indywidualnych zobowiązań budżetowych ani rejestrować indywidualnych zobowiązań prawnych na kontach budżetowych na podstawie zobowiązań globalnych, ani zaciągać zobowiązań prawnych na podstawie zobowiązań tymczasowych, z wyjątkiem przypadków, gdy dana osoba posiada pozycję monopolistyczną na warunkach określonych w art. 106 ust. 2 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012.

SEKCJA 5

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 24

Uchylenie

Uchyła się decyzję 2008/969/WE, Euratom w sprawie systemu wczesnego ostrzegania do użytku urzędników zatwierdzających Komisji oraz agencji wykonawczych.

Artykuł 25

Przepisy przejściowe

1. Ostrzeżenia dotyczące wykluczenia zarejestrowane na mocy decyzji 2008/969/WE, Euratom pozostają aktywne aż do końca ich obowiązywania zgodnie z tą decyzją.
2. Ostrzeżenia W1, W2 i W3b zarejestrowane na mocy decyzji 2008/969/WE, Euratom uznaje się za ostrzeżenia dotyczące weryfikacji na mocy niniejszej decyzji.
3. Ostrzeżenia W3a i W4 pozostają zarejestrowane do dnia 1 lipca 2015 r. na warunkach określonych w decyzji 2008/969/WE, Euratom. W odniesieniu do zastosowania sekcji 4 niniejszej decyzji ostrzeżenia W3a i W4 uważane są za ostrzeżenia dotyczące weryfikacji na mocy niniejszej decyzji. Decyzję 2008/969/WE, Euratom nadal stosuje się do ostrzeżeń W5b do dnia 1 lipca 2015 r.

Artykuł 26

Publikacja

Niniejsza decyzja zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji
Kristalina GEORGIEVA
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

STANDARDOWY FORMULARZ

Wniosek o wprowadzanie danych do systemu wczesnego ostrzegania (SWO) lub do centralnej bazy danych o wykluczeniach (CED), zmianę tych danych lub ich usunięcie, do przekazania księgowemu przez właściwego urzędnika zatwierdzającego

Uwaga: jeden wniosek na jedno ostrzeżenie

Dotyczy: wniosku o [zarejestrowanie/usunięcie/zmianę] ostrzeżenia w [SWO/CED]

Imię i nazwisko urzędnika:

Imię i nazwisko osoby do kontaktu ws. ostrzeżenia:

Wniosek o

- ☐ zarejestrowanie ostrzeżenia
- ☐ usunięcie ostrzeżenia ⁽¹⁾, o którego zamieszczenie wystąpiono w nocie Ares [xx] z dnia ...
- ☐ zmianę ostrzeżenia ⁽²⁾ (w tym odnowienie już zarejestrowanego ostrzeżenia), o którego wprowadzenie wnioskowano w nocie Ares [xx] z dnia ...

w odniesieniu do następującej osoby:

Nazwa podmiotu (a w przypadku osoby fizycznej imię i nazwisko):

Forma prawna (w przypadku osób prawnych):

Nazwisko i imię osoby upoważnionej (osób upoważnionych) do reprezentowania danej osoby prawnej:

Adres (w przypadku osoby prawnej adres siedziby głównej): ulica/nr/kod pocztowy/miejscowość/kraj

Informacje związane z aktami dotyczącymi osób prawnych (LEF):

- ☐ Podmiot ten figuruje już w LEF pod następującym kodem (następującymi kodami): 6
- ☐ Wniosek o zatwierdzenie tego podmiotu w LEF został już złożony.

Załączam wydruk ekranu ABAC, który przedstawia złożony wniosek opatrzony następującym kodem (w standardowym przypadku zaczynającym się od liter „ABC”): Załączono dokument potwierdzający dla zatwierdzenia wniosku.

- ☐ Wniosek dotyczy podmiotu, który nie figuruje w LEF, a informacje na temat tego podmiotu uzyskano od instytucji wykonawczej lub organu wykonawczego zgodnie z art. 108 ust. 2 i 3 rozporządzenia finansowego (w załączeniu).

1) Wnioskuje o wprowadzenie następującego ostrzeżenia:

- ☐ **ostrzeżenie dotyczące weryfikacji z następujących przyczyn:**

Jeżeli jest to wymagane, proszę podać odniesienie do konsultacji z DG BUDG oraz, w stosownych przypadkach, Służby Prawnej:

- ☐ **wykluczenie na mocy rozporządzenia finansowego (RF)**

☐ **Artykuł 106 ust. 1 lit. a) RF**

☐ **Artykuł 106 ust. 1 lit. b) RF**

Proszę podać nazwę sądu, który wydał wyrok *prawomocny*:

Proszę podać datę wydania wyroku *prawomocnego*: DD/MM/RRRR

⁽¹⁾ Należy pominąć punkty 1–4.

⁽²⁾ Należy wypełnić wszystkie punkty, nie tylko ten, którego dotyczy wniosek o zmianę.

Proszę podać odniesienie do opinii SP i DG BUDG:

Proszę podać odniesienie do procedury kontryktoryjności:

☐ **Artykuł 106 ust. 1 lit. c) RF**

Proszę podać odniesienie do opinii SP i DG BUDG:

Proszę podać odniesienie do procedury kontryktoryjności:

☐ **Artykuł 106 ust. 1 lit. d) RF**

Proszę podać odniesienie do procedury kontryktoryjności:

☐ **Artykuł 106 ust. 1 lit. e) RF**

Proszę podać odniesienie do opinii SP i DG BUDG:

Proszę podać odniesienie do procedury kontryktoryjności:

Proszę podać nazwę sądu, który wydał wyrok *prawomocny*:

Proszę podać datę wydania wyroku *prawomocnego*: DD/MM/RRRR

☐ **Artykuł 106 ust. 1 lit. f) RF (Kary art. 109 ust. 1 RF)**

Proszę podać odniesienie do opinii SP i DG BUDG:

Proszę podać odniesienie do procedury kontryktoryjności i odniesienie do decyzji AOR oraz datę:

2) Opis przyczyn złożenia wniosku dotyczącego ostrzeżenia ⁽¹⁾:

3) Okres obowiązywania rejestracji ⁽²⁾:

Oświadczam, że podane informacje zostały zgromadzone i przekazane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym ochrony danych osobowych.

[Podpis osoby upoważnionej do złożenia wniosku o wprowadzenie, usunięcie lub zmianę ostrzeżenia]

Kopia:

⁽¹⁾ W przypadku gdy z uwagi na wymogi poufności nie można zamieścić opisu, proszę wpisać: „informacja niejawna”.

⁽²⁾ Okres obowiązywania wykluczenia na mocy art. 106 ust. 1 lit. b), c), e) i f) rozporządzenia finansowego musi zostać określony przez właściwego urzędnika zatwierdzającego w rozumieniu art. 2 decyzji w sprawie systemu wczesnego ostrzegania. Okres obowiązywania wykluczenia na mocy art. 106 ust. 1 lit. a) i d) rozporządzenia finansowego rejestruje się na okres nie dłuższy niż 5 lat.

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL