

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE CONCORRÊNCIA

COMISSÃO

AUXÍLIO ESTATAL — REPÚBLICA CHECA

Auxílio estatal C 3/08 (ex NN 102/05) — Compensação de serviço público para empresas de autocarros da Morávia do Sul

Convite à apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2008/C 43/06)

Por carta de 15 de Janeiro de 2008, publicada na língua que faz fé a seguir ao presente resumo, a Comissão comunicou à República Checa a sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente à medida acima mencionada.

As partes interessadas podem apresentar as suas observações no prazo de um mês a contar da data de publicação do presente resumo e da carta, enviando-as para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Energia e dos Transportes
Direcção A, Unidade 4
DM 28
B-1049 Bruxelas
Fax: (32-2) 296 41 04

Estas observações serão comunicadas à República Checa. Qualquer interessado que apresente observações pode solicitar por escrito o tratamento confidencial da sua identidade, devendo justificar o pedido.

TEXTO DO RESUMO

1. Procedimento

Por carta datada de 28 de Junho de 2005, a Comissão recebeu uma queixa da empresa checa CAS — SERVICE a.s. («autor da queixa»). A queixa diz respeito ao auxílio estatal que teria sido concedido a vários concorrentes do autor da queixa pelas autoridades regionais, entre 2003 e 2005.

2. Descrição da medida

- Designação: — Compensação de serviço público para empresas de autocarros da Morávia do Sul
- Duração: 2003-2005
- Forma: compensações por serviços de transportes públicos
- Autoridade: Autoridades da Morávia do Sul
- Beneficiários: Bítešská dopravní společnost spol. s.r.o., BK Bus s.r.o., Břežanská dopravní společnost s.r.o., Znojemská dopravní společnost — PSOTA s.r.o., TREDOS, spol. s.r.o.
- Objectivo: Obrigação de serviço público

3. Apreciação do auxílio

No que se refere a pagamentos previstos em contratos celebrados até 1 de Maio de 2004, ou seja, a data de adesão da República Checa, estes não podem ser examinados pela Comissão no âmbito das regras sobre auxílios estatais, nem dos procedimentos estabelecidos no artigo 88.º do Tratado ou do mecanismo intercalar. Contudo, as alterações destes contratos posteriores a essa data que suponham um aumento da participação do Estado a favor dos beneficiários podem constituir um novo auxílio.

As compensações foram pagas pelas autoridades da Morávia do Sul a partir do orçamento público. Por conseguinte, foram concedidos através de recursos estatais. A compensação poderia ter constituído uma vantagem selectiva para os beneficiários. O requisito segundo o qual o auxílio deve distorcer a concorrência e afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros é satisfeito no caso vertente.

O artigo 73.º do Tratado prevê condições de compatibilidade do auxílio concedido no domínio da coordenação dos transportes e da obrigação de serviço público nos transportes. De acordo com o acórdão Altmark (C-280/00), o artigo 73.º não pode ser aplicado directamente mas apenas em virtude dos regulamentos do Conselho, em particular o Regulamento (CEE) n.º 1191/69

do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável (JO L 156 de 28.6.1969, p. 1).

Dado que no caso vertente não foi realizado um concurso e que o autor da queixa defende que Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA e TREDOS receberam auxílios estatais ilegais, a Comissão considera que tem de dar a oportunidade ao autor da queixa e às partes terceiras de comentar a metodologia aplicada para estabelecer o montante da compensação pelas autoridades da Morávia do Sul, antes de poder concluir com segurança que o auxílio é compatível com o artigo 73.º do Tratado em virtude do artigo 14.º do Regulamento do Conselho.

Em conformidade com o artigo 14.o do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, os auxílios ilegais podem ser objecto de recuperação junto do beneficiário.

TEXTO DA CARTA

«Komise chce informovat Českou republiku, že po prostudování informací o výše uvedeném opatření předložených orgány Vaší země se rozhodla zahájit řízení stanovené v čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.

1. ŘÍZENÍ

1. V dopise ze dne 28. června 2005 obdržela Komise stížnost od české společnosti ČAS – Service a. s. (stěžovatel). Stížnost se týkala státní podpory, kterou krajské úřady v letech 2003 až 2005 údajně poskytly různým konkurentům stěžovatele.
2. Dopisy ze dne 20. července 2005, 14. března 2006 a 7. prosince 2006 požádala Komise orgány České republiky o další informace týkající se problémů uvedených stěžovatelem.
3. České orgány odpověděly dne 14. září 2005, 2. června 2006, 6. února 2007 a 18. října 2007.

2. OKOLNOSTI PŘÍPADU

4. Stěžovatel je akciovou společností činnou v oblasti pravidelné autobusové dopravy, zájezdové dopravy, městské autobusové dopravy na Znojemsku a v mezinárodní dopravě.
5. Až do září 2004 bylo provozování regionální veřejné autobusové dopravy v Jihomoravském kraji klíčovou aktivitou stěžovatele, a to zejména na základě smluv uzavřených s regionálními orgány. Služby byly poskytovány v Jihomoravském kraji (okresy Znojmo a Moravský Krumlov).
6. Stěžovatel tvrdí, že úřady Jihomoravského kraje poskytly v období 2003–2005 nedovolenou státní podporu Bítešské dopravní společnosti spol. s r.o. (dále jen ‚Bítešská‘), společnosti BK BUS s.r.o. (dále jen ‚BK Bus‘), Břežanské dopravní společnosti s.r.o. (dále jen ‚Břežanská společnost‘), Znojenské dopravní společnosti – PSOTA, s.r.o. (dále jen ‚PSOTA‘) a společnosti TREDOS, spol. s r.o. (dále jen ‚TREDOS‘). Mělo k tomu dojít udělením licence, které nebylo ani transparentní, ani objektivní.
7. Komise konstatuje, že podle českých orgánů se v případě licence jedná o povolení udělované orgány k provozování veřejné linkové dopravy. Cílem licence je zaručit, aby auto-

busovou dopravu provozovali pouze ti dopravci, kteří splňují určité kvalitativní požadavky. V tomto ohledu Komise konstatuje, že podle § 18 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen ‚zákon o silniční dopravě‘), patří mezi tyto požadavky zejména povinnost provozovat dopravu podle schváleného jízdního řádu, zajistit určitou míru bezpečnosti pro cestující, uveřejnit jízdní řád a označit vozidla názvem linky.

8. Kromě toho Komise konstatuje, že § 19 zákona o silniční dopravě stanoví, že závazkem veřejné služby se rozumí *závazek, které by dopravce jinak pro jeho ekonomickou nevýhodnost nepřijal nebo by jej přijal pouze zčásti. Závazek veřejné služby sjednává s dopravcem stát a hradí dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou jeho plněním. Závazek veřejné služby spočívá v závazku provozu (...), závazku přepravy (...) a závazku tarifním (...). Závazek veřejné služby ve veřejné linkové osobní dopravě vzniká na základě písemné smlouvy (uzavřené mezi příslušnými orgány a provozovatelem dopravy).*
9. Dále § 19b zákona o silniční dopravě stanoví, že *povinnou součástí smlouvy o závazku veřejné služby je předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které se závazek veřejné služby uzavírá. Příslušné orgány „uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši tohoto předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady. Zajišťuje-li dopravce přepravní služby mimo závazky veřejné služby nebo jiné činnosti, je povinen vést oddělené účetnictví závazků veřejných služeb.“*
10. Komise rovněž konstatuje, že podle § 19b odstavce 5 zákona o silniční dopravě *„vymezení prokazatelné ztráty, způsob výpočtu předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty, způsob výpočtu prokazatelné ztráty, pravidla na přidělování finančních prostředků z příslušných rozpočtů, doklady, kterými musí být výpočty prokazatelné ztráty doloženy, a způsob výkonu státního odborného dozoru nad financováním dopravní obslužnosti stanoví prováděcí předpis.“* Tento předpis (vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 50/1998 Sb. ze dne 13. března 1998, o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě – dále jen ‚vyhláška‘) definuje prokazatelnou ztrátu ve veřejné linkové osobní dopravě jako: *„rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů a upraveného přiměřeného zisku a mezi dosaženými tržbami a výnosy.“*
11. Přiměřeným ziskem se ve vyhlášce rozumí *„částka, která po zdanění (...) nepřekračuje 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla pro veřejnou linkovou osobní dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním závazku veřejné služby, snížená o částku celkových skutečných účetních odpisů těchto autobusů, a částka vynaložená na investice související s provozováním veřejné linkové osobní dopravy, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad.“*
12. S účinností od 1. ledna 2003 přešla v České republice odpovědnost za uzavírání smluv o zajišťování služeb veřejné dopravy s dopravními podniky na krajské úřady, včetně úřadů Jihomoravského kraje. Úřady Jihomoravského kraje porovnávaly náklady na provozování veřejné dopravy, které vznikly stěžovateli, s průměrnými náklady na provozování autobusové dopravy v České republice získanými ze statistického průzkumu. Došli k závěru, že náklady stěžovatele byly vyšší než průměrné náklady.

13. Dne 24. března 2003 se na základě výše uvedeného posouzení a po neúspěšných jednáních se stěžovatelem rozhodly úřady Jihomoravského kraje zahájit jednání o zajištění dopravní obslužnosti s jinými dopravci. Obrátily se na známé dopravce působící v Jihomoravském kraji s výzvou k podání nabídek na zajištění služeb veřejné dopravy na Znojemsku. Výzva k podání nabídek byla rozeslána 41 dopravcům, včetně stěžovatele. Ve výzvě se počítalo s tím, že krajské úřady jsou ochotny provozovatelům platit za poskytování služby maximálně 26 Kč/km. Dále výzva obsahovala požadavek, že dopravci musí mít elektronický odbavovací systém a dobrou pověst u administrativy.
14. Krajské úřady obdržely odpovědi od devíti dopravců a pozvaly poté tyto dopravce na jednání. Nabídky posuzovala a hodnotila výběrová komise, kterou jmenovala Rada Jihomoravského kraje. Doporučila, aby byly smlouvy o zajišťování dopravní obslužnosti uzavřeny se šesti dopravci, včetně stěžovatele, a to s těmito společnostmi: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS a stěžovatel (ČAS-Service a.s.).
15. Kritérii hodnoceními při posuzování nabídek výběrovou komisí byla jednoznačnost a úplnost nabídky. Úřady Jihomoravského kraje dále braly do úvahy mimo jiné i kritérium minimalizace počtu provozně-technických kilometrů a celistvosti vybraného území.
16. Podle českých orgánů splňoval stěžovatel kritéria výběru pouze podmíněně, nespecifikoval totiž jednoznačně cenu svého přepravního výkonu a během dalších jednání uvedl, že nemůže akceptovat kompenzaci ve výši navrhané úřady Jihomoravského kraje ve výzvě k podání nabídek.
17. Proto došel krajský úřad k závěru, že stěžovatel nespĺňuje podmínky výběrového řízení a že s ním nemůže být uzavřena smlouva o zajišťování dopravní obslužnosti ve veřejné dopravě.
18. Smlouvy byly uzavřeny s těmi dopravci, kteří akceptovali, že maximální cena vyplácená za zajišťování veřejné dopravy bude 26 Kč/km. Podle českých orgánů to znamená, že řádně spravovaná a vybavená společnost s náklady 23,959 Kč/km bude mít zisk ve výši 2,041 Kč/km. Náklady ve výši 23,959 Kč/km byly získány ze statistických průzkumů prováděných podle zákona č. 89/1995 Sb., o státní statistické službě. Tyto průzkumy se týkaly zajišťování služeb veřejné autobusové dopravy na území České republiky v roce 2002.
19. Komise konstatuje, že odhadovaná cena za kilometr (max. 26 Kč/km) byla stanovena ve smlouvách s jednotlivými dopravci. Z ní bylo možno stanovit celkovou výši příjmů (cena za km vynásobená počtem kilometrů), které budou dopravci za poskytnutí služby vyplaceny. Z této částky byly odečteny skutečné příjmy, aby bylo možno určit ztráty.
20. Dopravce musel úřadu po poskytnutí služeb předložit doklad k doložení skutečných příjmů. Teprve poté byla stanovena výše ztrát a došlo k vyplacení kompenzace.
21. Kromě obecných požadavků stanovených v zákoně o silniční dopravě pro dopravce a vyplývajících ze skutečnosti, že tito provozovatelé mají licence, uváděly všechny smlouvy konkrétnější povinnosti jednotlivých provozovatelů, a to povinnost provozovat dopravu na konkrétních linkách a v určených časech a rovněž podmínky pro změnu smluv a pokuty v případě nedodržení smluv.
22. České orgány informovaly Komisi, že po roce 2003 se úřady Jihomoravského kraje dohodly uzavřít další smlouvy na zajišťování dopravní obslužnosti na rok 2004 a 2005 se stejnými dopravci.
23. České orgány potvrdily, že při výběru dopravců poskytujících dopravní služby v roce 2004 a 2005 neproběhlo žádné zvláštní řízení.
24. V následující tabulce jsou uvedeny údaje o částkách kompenzace, s nimiž se počítalo ve smlouvách na rok 2004 (tabulka 1):

Dopravní podnik	Datum uzavření smlouvy	Maximální výše kompenzace, s níž se ve smlouvě počítalo
TREDOS	21. 1. 2004	7 364 733 Kč
	Změněna: 31. 8. 2004	7 399 733 Kč
BK Bus	22. 1. 2004	4 349 779 Kč
Bítešská	21. 1. 2004	4 780 000 Kč
PSOTA	20. 1. 2004	18 924 849 Kč
	Změněna:	
	31. 8. 2004	18 956 769 Kč
	17. 9. 2004	18 979 733 Kč
Břežanská společnost	26. 1. 2004	10 615 611 Kč

25. Dále Komise konstatuje, že smlouvy uzavřené na rok 2004 byly prodlouženy na rok 2005 (tabulka 2):

Dopravní podnik	Datum uzavření smlouvy	Maximální výše kompenzace, s níž se ve smlouvě počítalo
TREDOS	4. 3. 2005	11 457 527 Kč
	Změněna: 31. 3. 2005	11 593 799 Kč
BK Bus	4. 3. 2005	5 244 124 Kč
Bítešská	4. 3. 2005	6 000 000 Kč
PSOTA	4. 3. 2005	20 999 640 Kč
Břežanská společnost	4. 3. 2005	11 953 423 Kč

26. Podle českých orgánů nezískaly výše uvedené podniky během období 2004 až 2005 žádné jiné finanční částky od státu nebo ze státních prostředků, pokud jde o dopravní služby v Jihomoravském kraji.

3. PRÁVNÍ POSOUZENÍ OPATŘENÍ

3.1 Pravomoc Komise prověřit opatření zavedená zeměmi, které k Evropské unii přistoupily dne 1. května 2004

27. Ustanovení přílohy IV kapitoly 3 aktu o přistoupení tvoří právní rámec pro posouzení opatření, která uskutečnily přistupující členské státy před svým přistoupením k EU a která jsou v platnosti i po přistoupení.
28. Se zvláštním odkazem na odvětví dopravy stanoví příloha IV, že *režimy podpor a individuální podpory, které nabyly účinku v novém členském státě přede dnem přistoupení a jsou stále použitelné i po tomto dni, se považují za existující podpory ve smyslu čl. 88 odst. 1 Smlouvy o ES (...), za předpokladu, že byly do čtyř měsíců ode dne přistoupení sděleny Komisi.*
29. Podle uznávané rozhodovací praxe ⁽¹⁾ *nemůže Komise posuzovat podpory, které byly poskytnuty před přistoupením a nejsou použitelné po přistoupení, ani na základě postupů stanovených v článku 88 Smlouvy o ES, ani na základě přechodného mechanismu. Pouze taková opatření, na jejichž základě může být i po přistoupení poskytnuta dodatečná podpora nebo může být zvýšena částka podpory již poskytnuté, mohou být na základě přechodného mechanismu kvalifikována jako existující podpora – pokud splňují příslušné podmínky – a proto tomuto mechanismu podléhají. Na druhé straně se přechodný mechanismus stává bezpředmětným v souvislosti s opatřeními pro poskytování podpor, které již byly v určité výši definitivně a bezpodmínečně poskytnuty před přistoupením. (...) aby bylo možno stanovit, zda se jedná o tento případ, je příslušným kritériem právně závazný akt, jímž se příslušné vnitrostátní orgány zavazují poskytnout podporu. Pokud takový akt neexistuje, nebylo opatření poskytnuto před přistoupením, a jedná se tedy o novou podporu, jejíž slučitelnost se společným trhem Komise posuzuje na základě článků 87 a 88 Smlouvy o ES. Nové opatření musí být posouzeno v momentě, kdy je podpora poskytována; za poskytnutí podpory se považuje*

právní závazek státu, a nikoli její vyplacení. Jakákoli platba v rámci právního závazku, současná i budoucí, znamená pouze provedení závazku a nemůže být považována za novou nebo dodatečnou podporu. Komise je proto toho názoru, že se musí prokázat, že i po přistoupení bude podpora znamenat další přínos, který nebyl v době jejího poskytnutí znám nebo nebyl znám v plné míře, aby mohlo být opatření považováno za použitelné po přistoupení.

30. Proto nemůže Komise posuzovat platby uváděné ve smlouvách uzavřených před 1. květnem 2004, tj. před datem přistoupení České republiky, ani podle pravidel o státní podpoře, ani na základě postupů stanovených v článku 88 Smlouvy o ES, ani na základě přechodného mechanismu. Změny těchto smluv, k nimž došlo po přistoupení a z nichž státu vyplynuly nové závazky vůči příjemcům podpory, však mohou zakládat novou podporu.
31. V důsledku toho může Komise u smluv uvedených v tabulce 1 pouze prošetřit, zda dodatky k původním smlouvám na rok 2004 (uzavřené po přistoupení) se společnostmi PSOTA a TREDOS obsahují státní podporu ve smyslu článku 87 Smlouvy.
32. Pokud jde o dodatky uvedené v tabulce 2, které byly všechny uzavřeny po 1. květnu 2004, je jejich prošetření v pravomoci Komise.
33. Co se týče opatření uvedených v bodě 31 a 32 tohoto rozhodnutí, konstatuje Komise, že je české orgány nepředložily v rámci postupu stanoveného v příloze IV aktu o přistoupení. Tato opatření proto nikdy nezískala status existující podpory.

3.2 Poskytnutí podpory

34. Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES jsou podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem, nestanoví-li Smlouva jinak.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Komise C 3/05 – Polsko – Podpora na restrukturalizaci pro společnost Daewoo-FSO (Úř. věst. C 100, 26.4.2005, s. 2).

3.2.1 Státní prostředky

35. Komise konstatuje, že úřady Jihomoravského kraje vyplácely kompenzace z veřejného rozpočtu. Byly tudíž poskytovány ze státních prostředků.

3.2.2 Selektivní hospodářská výhoda

36. Je třeba stanovit, zda opatření poskytuje selektivní hospodářskou výhodu.

37. Z rozsudku ve věci Altmark⁽²⁾ vyplývá, že „pokud musí být opatření státu považováno za kompenzaci za služby poskytnuté podniky, které kompenzaci přijaly, aby mohly plnit závazky veřejné služby, takže se u těchto podniků nejedná o skutečné finanční zvýhodnění a opatření tedy nemá za následek jejich příznivější konkurenční postavení, než mají jejich konkurenti, nespadá takové opatření pod čl. 92 odst. 1 Smlouvy. Aby však tato kompenzace nebyla v konkrétním případě klasifikována jako státní podpora, je třeba splnit řadu podmínek.“

38. Zprv je podle výše uvedeného rozsudku třeba stanovit, „zda se od podniku přijímajícího kompenzaci skutečně vyžaduje plnění závazku veřejné služby a (zda) byly tyto závazky jasně definovány“.

39. Pokud jde o tento požadavek, konstatuje Komise, že zákon o silniční dopravě uvádí definici závazku veřejné služby a stanoví, že závazek veřejné služby ve veřejné linkové dopravě vzniká na základě písemné smlouvy mezi orgány a dopravcem. České orgány zaslaly Komisi kopie smluv a následných dodatků uzavřených s dopravními podniky.

40. Komise konstatuje, že závazek veřejné služby byl ve smlouvách jednoznačně a konkrétně definován, tj. u jednotlivých provozovatelů byla jasně vymezena přepravní spojení a časové termíny, ve kterých bude doprava zajišťována.

41. Proto došla Komise k závěru, že první podmínka podle věci Altmark je splněna.

42. Zadruhé je třeba prokázat, že „ukazatele pro výpočet vyrovnávací platby (kompenzace) byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem.“

43. Komise konstatuje, že úřady stanovily maximální cenu za dopravní služby na základě kritérií uvedených v § 19b zákona o silniční dopravě a ve vyhlášce popsanych výše na 26 Kč/km. Tato cena byla obsažena ve výzvě k podání nabídek zasláné všem potenciálním zájemcům v roce 2003. Komise konstatuje, že uvedená cena byla stanovena na základě statistických údajů.

44. Znamená to, že cena byla stanovena předem, tj. před výběrem dopravců, a to objektivním a transparentním způsobem. Tento ukazatel nebyl v dodatcích dohodnutých po přistoupení České republiky k Evropské unii pozměněn.

45. Komise proto došla k závěru, že druhá podmínka podle věci Altmark je splněna.

46. Třetí podmínkou uvedenou v rozsudku ve věci Altmark je to, že „vyrovnávací platba nepřevyšuje částku nezbytnou pro pokrytí veškerých nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby nebo jejich části, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění uvedených závazků“.

47. Komise konstatuje, že krajské úřady uvedly ve výzvě k podání nabídek, že maximální cena 26 Kč/km je cena, kterou jsou ochotny platit dopravcům za zajišťování dopravní obslužnosti.

48. Kromě toho všechny smlouvy obsahují odhad ztrát, které vzniknou jednotlivým autobusovým dopravcům při zajišťování dopravní obslužnosti podle smlouvy. Odhad ztrát se provádí takto: Zprv jsou ztráty vypočítávány pro případ, že společnost obdrží 26 Kč/km plus příjmy z jízdného zaplaceného cestujícími. Dále jsou ztráty vypočítávány pouze s ohledem na příjmy z jízdného zaplaceného cestujícími. Cena 26 Kč/km tedy zahrnuje také přiměřený zisk vypočítaný na základě objektivních ukazatelů stanovených ve vyhlášce s odkazem na hodnotu aktiv podniků. Ke konečnému vyrovnání a vyplacení kompenzace dochází teprve poté, kdy autobusový dopravce předložil doklady k doložení své skutečné ztráty. Pokud jsou skutečné ztráty nižší, než se odhadovalo, je provedena pouze kompenzace skutečných ztrát. Pokud jsou skutečné ztráty vyšší, než se odhadovalo, pak je provedena kompenzace maximálně ve výši předběžného odhadu. Zvýšení této hranice je možné pouze v případech nepředvídatelných nákladů.

49. Protože byl výpočet vyrovnávací platby proveden na základě předem stanoveného ukazatele (26 Kč/km) a konečná úhrada byla založena na dokladech o skutečně vzniklých ztrátách a nepřevyšovala částku stanovenou předem ve smlouvách, je Komise předběžně toho názoru, že vyrovnávací platba zřejmě nebyla vyšší než skutečné ztráty. Kromě toho považuje Komise zisk zahrnutý do částky 26 Kč/km za přiměřený. V této fázi si však Komise není jista, co přesně se rozumí pod pojmem nepředvídatelné náklady. Žádá proto české orgány a zainteresované třetí strany, aby vyjádřily svůj názor na to, zda je pojem nepředvídatelné náklady v českých právních předpisech dostatečně přesný.

50. A konečně rozsudek ve věci Altmark předpokládá, že pokud „podnik, který má plnit závazky veřejné služby, není pro tyto účely vybrán v řízení o zadávání veřejných zakázek, je výše nezbytné náhrady určena na základě rozboru nákladů, které by na plnění těchto povinností vynaložil typický podnik, řádně spravovaný a vybavený nezbytnými dopravními prostředky k plnění takové veřejné služby; přitom je nutné vzít v potaz příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění takových povinností“.

51. Komise konstatuje, že Jihomoravský kraj rozeslal známým dopravcům v oblasti (celkem 41) výzvu k podání nabídek na zajištění dopravních služeb na Znojemsku.

52. Tento postup nedal možnost dopravcům z jiných krajů, okresů nebo jiných států podat své nabídky, přestože to mohli chtít udělat. Komise rovněž konstatuje, že české orgány nepočítaly s žádným výběrovým řízením na dopravce pro období 2004–2005, ale jednoduše prodloužily smlouvy s dopravci, kteří byli vybráni pro zajišťování služeb v roce 2003.

53. Proto má Komise pochybnosti, jestli lze postup použitý českými orgány považovat za řízení o zadávání veřejných zakázek, jak je vyžaduje rozsudek ve věci Altmark.

⁽²⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, ve věci C-280/00 Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH a Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht (2003) Sb. rozh. s. I-07747.

54. Výše uvedené se nedotýká toho, jak Komise posoudí uplatnění práva Společenství, pokud jde o veřejné zakázky.
55. Komise musí dále přehledit druhou část alternativy, která se uvádí ve čtvrtém kritériu podle rozsudku ve věci Altmark.
56. Výše kompenzace musí být stanovena na základě rozboru nákladů typického, řádně spravovaného a přiměřeně vybaveného podniku, což by mělo být alternativou k rozboru výše kompenzace stanovené prostřednictvím nabídkového řízení. Podle českých orgánů byla smluvní cena za služby stanovena na základě statistických údajů o nákladech, což znamená, že řádně spravovaná a přiměřeně vybavená společnost s náklady 23,959 Kč (0,87 EUR) na kilometr by dosáhla zisku 2,041 Kč (0,08 EUR) na kilometr.
57. Zprvce Komise konstatuje, že cílem použití statistických údajů je zajistit, aby byla cena stanovena podle nákladů typického podniku.
58. Z druhého, s ohledem na to, že všichni dopravci, kteří se zúčastnili řízení, museli získat licence k provozování své činnosti a že museli podle výzvy k podání nabídek splňovat určité požadavky, museli být určité přiměřeně vybavení dopravními prostředky, aby mohli splňovat nezbytné kvalitativní požadavky.
59. Použití statistických údajů o nákladech na dopravu však nemůže samo o sobě vést k závěru, že by měli být provozovatelé dopravy, kteří akceptovali požadavek poskytovat služby za 26 Kč/km, považováni za řádně spravované společnosti. Statistické údaje, které sloužily jako základ pro stanovení uvedené částky, se týkaly pouze skutečných nákladů na dopravní obslužnost v České republice v roce 2002. Není proto prokázáno, že průměrná výše těchto nákladů představuje náklady dobře fungujícího podniku. České orgány v této záležitosti neposkytly dostatečné informace.
60. Protože tedy nejsou splněny všechny požadavky druhé části alternativy, kterou poskytuje čtvrtá podmínka podle rozsudku ve věci Altmark, nedošla Komise k závěru, že postup použitý krajskými úřady lze považovat za postup, který zajišťuje, aby byla výše kompenzace rovna částce, která by měla být získána v otevřeném výběrovém řízení.
61. Jinými slovy, Komise nemůže vyloučit, že v otevřeném výběrovém řízení by mohly krajské úřady najít dopravce s nižšími náklady, kteří by za své služby požadovali nižší úhradu. Komise dále nedošla k závěru, že kompenzace byla stanovena ve výši, která zaručuje, že nebude pro některé dopravce znamenat zvýhodnění.
62. Vzhledem k tomu, že neexistují důkazy pro opačné tvrzení, Komise se domnívá, že kompenzace mohla poskytovat selektivní výhodu. Dále není možno vyloučit, že v tomto případě není splněna druhá podmínka čl. 87 odst. 1 Smlouvy.
- 3.2.3. *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy*
63. Pokud jde o toto kritérium, je třeba ověřit, zda výhoda poskytnutá ze státních prostředků může narušit hospodářskou soutěž do té míry, že by to ovlivnilo obchod mezi členskými státy.
64. V tomto ohledu stanoví rozsudek ve věci Altmark⁽³⁾, že: „není vůbec vyloučené, aby veřejná podpora poskytnutá podniku, který poskytuje pouze služby místní nebo regionální dopravy a neposkytuje služby mimo svůj stát původu, mohla mít dopad na obchod mezi členskými státy. Pokud členský stát poskytne veřejnou podporu nějakému podniku, může být poskytování dopravních služeb uvedeným podnikem z tohoto důvodu zachováno nebo zvýšeno s tím výsledkem, že podniky se sídlem v jiných členských státech mají menší příležitost poskytovat své dopravní služby na trhu v uvedeném členském státě (viz věc 102/87, Francie v. Komise, [1988] Sb. rozh. 4067, bod 19; věc C-305/89 Itálie v. Komise [1991] Sb. rozh. I-1603, bod 26 a Španělsko v. Komise, bod 40). V tomto případě není toto zjištění pouze hypotetické, protože jak se zdá zejména z pozorování Komise, začalo několik členských států od roku 1995 otevírat některé trhy s dopravou konkurenci z podniků se sídlem v jiných členských státech, takže řada podniků již nabízí své služby v městské, příměstské nebo regionální dopravě v jiných členských státech, než je jejich stát původu. A konečně, podle judikatury Soudního dvora neexistuje žádný práh nebo procento, které by stanovovalo hranici, pod níž by se obchod mezi členskými státy mohl považovat za neovlivněný. Relativně malá výše podpory nebo relativně malá velikost podniku, který ji dostává, samy o sobě nevylučují možnost, že by mohl být obchod mezi členskými státy ovlivněn (viz věc Tubemeuse, bod 43, a Španělsko v. Komise, bod 42). Druhou podmínkou pro použití čl. 92 odst. 1 Smlouvy, tj. že podpora musí být schopna ovlivnit obchod mezi členskými státy, proto nezáleží na místním nebo regionálním charakteru poskytovaných dopravních služeb nebo na rozsahu oblasti příslušné činnosti.“
65. Komise proto došla k závěru, že podmínka, že podpora musí narušovat hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy, je v daném případě splněna.
66. S ohledem na výše uvedené úvahy došla Komise rovněž k závěru, že opatření uvedená v bodě 3.1 tohoto rozhodnutí zakládají státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy.
- ### 3.3 Slučitelnost podpory
67. Článek 73 Smlouvy stanoví podmínky slučitelnosti podpory poskytované v oblasti koordinace dopravy a závazku veřejné služby v dopravě. Komise se domnívá, že článek 73 Smlouvy představuje *lex specialis* ve vztahu k čl. 86 odst. 2 a čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy.
68. Podle rozsudku ve věci Altmark⁽³⁾ není možno uplatňovat článek 73 přímo, ale pouze prostřednictvím nařízení Rady, zejména nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách⁽⁴⁾ (dále jen „nařízení Rady“).
69. Podle čl. 1 odst. 1 nařízení Rady se toto nařízení vztahuje pouze na státní podporu poskytovanou podnikům provozujícím dopravu po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách.

⁽³⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci Altmark, C-280/00, viz výše.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1.

70. Členské státy však mohou vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení všechny podniky, jejichž činnost je omezena výlučně na provozování městské, příměstské nebo regionální dopravy.
71. Komise konstatuje, že české orgány této výjimky nevyužily. Proto jsou použitelná příslušná ustanovení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69.
72. Podle čl. 1 odst. 4 nařízení Rady mohou příslušné orgány členských států s dopravním podnikem uzavřít smlouvu na veřejnou službu, aby tak zajistily přiměřenou dopravní obslužnost.
73. Článek 14 nařízení Rady stanoví, že smlouvou na veřejné služby se rozumí smlouva uzavřená mezi příslušnými orgány členského státu a dopravním podnikem za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb pro veřejnost.
74. Podle čl. 14 odst. 2 nařízení Rady zahrnuje smlouva na veřejné služby mimo jiné tyto body:
- povahu poskytované služby, zejména normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality;
 - cenu služeb zahrnutých smlouvou, které se buď připojí k tarifním výnosům, nebo zahrnuje příjmy a podrobnosti finančních vztahů mezi oběma stranami;
 - pravidla o dodatcích a změnách smlouvy, zejména s ohledem na nepředvídatelné změny;
 - dobu platnosti smlouvy;
 - smluvní pokuty pro případ nedodržení smlouvy.
75. Komise především konstatuje, že podle § 19 zákona o silniční dopravě „závazek poskytovat veřejné služby ve veřejné linkové dopravě vzniká na základě písemné smlouvy“ mezi příslušnými orgány a dopravci. Dále Komise konstatuje, že podmínky pro zajišťování dopravní obslužnosti neuložily orgány, ale projednali je a schválili je dopravci spolu s krajskými úřady. Proto došla Komise k závěru, že v rozporu se zněním zákona o silniční dopravě („závazek veřejné služby“) mohou být použita ustanovení oddílu V („Smlouvy na veřejné služby“) nařízení Rady.
76. Zadruhé Komise konstatuje, že charakter služby byl definován ve smlouvě *expressis verbis* a rovněž odkazem na skutečnost, že dopravci vlastní licence na poskytování služeb veřejné dopravy.
77. Zatřetí, smlouvy obsahovaly cenu za km a celkovou částku úhrady, která má být vyplacena za zajišťování služby.
78. Začtvrté, smlouvy uváděly podmínky a postupy pro jejich změnu, dobu platnosti a smluvní pokuty v případě jejího porušení.
79. Proto došla Komise k závěru, že smlouvy uzavřené s dopravními společnostmi Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA a TREDOS obsahovaly základní prvky smlouvy uvedené v čl. 14 odst. 2 nařízení Rady.
80. Dále Komise konstatuje, že cílem zákonodárce při přijímání nařízení Rady bylo definovat, za jakých podmínek je „podpora (...), která odpovídá náhradě za určitá plnění související s pojmem veřejné služby“, uvedená v článku 73 Smlouvy, slučitelná se společným trhem. Jak použití článku 73 Smlouvy, tak použití nařízení Rady předem předpokládá existenci podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy. Pokud lze na obsah smluv vztáhnout pojem článku 73 „plnění související s pojmem veřejné služby“, neměla by samotná forma nástroje, tj. smlouva nebo jednostranně ukládaná povinnost, být překážkou pro prohlášení potenciální státní podpory související se smluvní cenou za slučitelnou se společným trhem. Rozhodujícím prvkem pro charakterizování služby, ať ji ukládá členský stát, nebo je dohodnuta ve smlouvě, jako závazku veřejné služby ve smyslu článku 73 musí být podstata služby, nikoli to, jakou formou je organizována (?).
81. Na základě výše uvedených úvah došla Komise k závěru, že z právního hlediska není důvod, proč by nemohla být státní podpora související s cenou zaplacenou za veřejnou službu zahrnutou ve smlouvě slučitelná se společným trhem v souladu s článkem 73.
82. Vzhledem k tomu, že článek 14 nařízení Rady neobsahuje přesné podmínky, kdy je možno prohlásit státní podporu související s cenou vyplacenou za veřejnou službu zahrnutou ve smlouvě za slučitelnou se společným trhem, domnívá se Komise, že při rozhodování, zda tato státní podpora může být prohlášena za slučitelnou se společným trhem (?), je třeba použít obecné zásady vyplývající ze Smlouvy, judikatury soudů Společenství a rozhodovací praxe Komise v jiných oblastech, než je veřejná doprava.
83. Tyto zásady obecně připomněla Komise v rámci Společenství pro státní podporu ve formě závazku veřejné služby (?). Pokud jde o slučitelnost státní podpory související s cenou vyplacenou za veřejnou službu zahrnutou ve smlouvě, předpokládá rámec Společenství toto: „Výše vyrovnávací platby je omezena rozsahem nezbytným pro úhradu nákladů vynaložených v souvislosti s plněním závazků veřejné služby, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený zisk za plnění těchto závazků. Výše vyrovnávací platby zahrnuje veškeré výhody udělené státem nebo ze státních prostředků v jakékoli formě. Přiměřený zisk může zahrnovat veškeré nebo některé přírůstky produktivity dosažené dotčenými podniky během dohodnuté omezené doby, aniž byla snížena úroveň kvality služeb, kterými stát pověřil daný podnik.“
84. Komise konstatuje, že v souladu s výše uvedenými body 12–20 zajistily úřady Jihomoravského kraje, aby vyrovnávací platba (kompenzace) nebyla vyšší než ztráty vzniklé dopravcům, a to tak, že předem stanovily ve výběrovém řízení, že cena, kterou jsou úřady ochotny platit, nebude vyšší než 26 Kč/km, a následně tento ukazatel použily tohoto při výpočtu příjmů dopravců.

(?) Podobně článek 4 rozhodnutí Komise ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67–73, používá pojem „pověření“ a jeho forma je ponechána na členských státech.

(?) Viz rozhodnutí Komise: C 16/07 – Rakousko – Státní podpora pro podnik Postbus v okrese Lienz (Úř. věst. C 162, 14.7.2007, s. 19), C 31/07 – Irsko – Státní podpora pro autobusové společnosti Córas Iompair Éireann (Dublin Bus a Irish Bus) (Úř. věst. C 217, 15.9.2007, s. 44) a C 47/07 – Německo – DB Regio AG – Contrat de service public (dosud nezveřejněno).

(?) Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4.

85. Pokud jde o služby poskytované v Jihomoravském kraji, Komise dále konstatuje, že kromě kompenzací od krajských úřadů nezískali dopravci v období 2004–2005 žádné jiné výhody od státu ani ze státních prostředků.
86. Proto se Komise domnívá, že jsou v daném případě splněny obecné zásady upravující posuzování slučitelnosti podpory, jak je uvedeno výše v bodě 84.
87. Jelikož však v uvedeném případě nebylo vypsáno veřejné nabídkové řízení a stěžovatel se odvolává na to, že společnosti Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA a TREDOS obdržely nedovolenou státní podporu, domnívá se Komise, že předtím, než bude moci s jistotou uzavřít, že podpora je slučitelná s článkem 73 Smlouvy na základě článku 14 nařízení Rady, je třeba dále stěžovateli a třetím stranám příležitost uvést připomínky k metodice, kterou při stanovování částky vyrovnávací platby použily úřady Jihomoravského kraje.
88. Proto si Komise v této fázi není jista, zda je podpora poskytnutá společnostem Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA a TREDOS slučitelná se společným trhem.

4. ROZHODNUTÍ

S ohledem na výše uvedené úvahy vyzývá Komise Českou republiku postupem podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy, aby podala své připomínky a poskytla veškeré informace, které by mohly pomoci vyhodnotit dané opatření, do jednoho měsíce od obdržení tohoto dopisu. Komise vyzývá orgány Vaší země, aby kopii tohoto dopisu neprodleně zaslaly potenciálnímu příjemci podpory.

Komise by ráda České republice připomněla, že čl. 88 odst. 3 Smlouvy má odkladný účinek, a ráda by ji upozornila na článek 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999, podle něž může být od příjemce požadováno navrácení všech nedovolených podpor.

Komise tímto Českou republiku upozorňuje, že uvědomí zúčastněné strany zveřejněním tohoto dopisu a jeho stručného shrnutí v *Úředním věstníku Evropské unie*. Uvědomí také zúčastněné strany ve státech ESVO, které jsou signatáři Dohody o EHP, zveřejněním oznámení v dodatku EHP *Úředního věstníku Evropské unie* a bude informovat Kontrolní úřad ESVO zasláním kopie tohoto dopisu. Všechny tyto zúčastněné strany budou vyzvány, aby předložily své připomínky do jednoho měsíce od dne zveřejnění daného dopisu či oznámení.»