

II

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava ni obvezna)

ODLOČBE/SKLEPI

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 26. novembra 2008

o državni pomoči C 3/08 (ex NN 102/05) – Češka republika glede nadomestil za izvajanje javne službe za avtobusna podjetja Južne Moravske

(notificirano pod dokumentarno številko C(2008) 7032)

(Besedilo v češkem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2009/325/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

Pritožba se je nanašala na državno pomoč, domnevno dodeljeno s strani regionalnih organov različnim konkurentom pritožnika med letoma 2003 in 2005.

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

(2) Komisija je z dopisi z dne 20. julija 2005, 14. marca 2006 in 7. decembra 2006 od čeških organov zahtevala dodatne informacije v zvezi z vprašanji, ki jih je zastavil pritožnik.

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES ⁽¹⁾ ter zlasti člena 6(1) in člena 14 Uredbe,

(3) Češki organi so odgovorili 14. septembra 2005, 2. junija 2006, 6. februarja 2007 in 18. oktobra 2007.

po pozivu zainteresiranim tretjim strankam, naj predložijo svoje pripombe v skladu z zgoraj navedenimi določbami ⁽²⁾,

(4) Komisija je z dopisom z dne 15. januarja 2008 češke organe obvestila o odločitvi, da bo sprožila postopek v zvezi s pomočjo v skladu s členom 88(2) Pogodbe ES. Češki organi so predložili pripombe o pomoči z dopisom z dne 18. februarja 2008.

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je z dopisom z dne 28. junija 2005 prejela pritožbo češke družbe ČAS – SERVICE a.s. („pritožnik“).

(5) Odločitev Komisije o sprožitvi postopka je bila objavljena v Uradnem listu Evropske unije 16. februarja 2008 ⁽³⁾. Komisija je pozvala vse zainteresirane stranke, da predložijo svoje pripombe o pomoči.

⁽¹⁾ UL L 83, 27.3.1999, str. 1.

⁽²⁾ UL C 43, 16.2.2008, str. 19.

⁽³⁾ Glej opombo 2.

- (6) Komisija je 14. marca 2008 prejela pripombe pritožnika kot tretje stranke. Te pripombe so bile 17. aprila 2008 posredovane češkimi organi, ki so bili pozvani, da predložijo pripombe o stališčih tretje stranke. Češki organi so 13. maja 2008 zahtevali podaljšanje roka za predložitev pripomb, s čimer se je Komisija strinjala. Češki organi so 17. junija 2008 predložili svoje ugotovitve v zvezi s pripombami tretje stranke.

2. PODROBEN OPIS

- (7) Pritožnik je delniška družba, ki se ukvarja z rednim avtobusnim prevozom, čarterskim prevozom, mestnim avtobusnim prevozom na območju Znojma in mednarodnim prevozom.
- (8) Izvajanje regionalnega javnega avtobusnega prevoza v Južni Moravski je bilo do septembra 2004 glavna dejavnost pritožnika, zlasti na podlagi pogodb, sklenjenih z regionalnimi organi. Storitve so se izvajale v regiji Južna Moravska (okraja Znojmo in Moravsky Krumlov).
- (9) Pritožnik trdi, da so organi Južne Moravske v obdobju 2003–2005 odobrili nezakonito državno pomoč podjetjem Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. („Bítešská“), BK Bus s.r.o. („BK Bus“), Břežanská dopravní společnost s.r.o. („Břežanská společnost“), Znojemská dopravní společnost – PSOTA s.r.o. („PSOTA“), TREDOS, spol. s.r.o. („TREDOS“). To naj bi bila posledica odobritve licenc, ki naj ne bi bila pregledna in nepristranska.
- (10) Po trditvah čeških organov licenca pomeni dovoljenje, ki ga odobrijo organi za opravljanje storitve rednega javnega prevoza. Namen licence je zagotovitev, da bodo avtobusni prevoz izvajali le prevozniki, ki izpolnjujejo nekatere zahteve glede kakovosti. V tem smislu te zahteve v skladu z odstavkom 18 Zakona št. 111/1994 Sb. o prevozih v cestnem prometu („Zakon o prevozih v cestnem prometu“) ⁽⁴⁾ vključujejo zlasti obveznost izvajanja storitev v skladu s sprejetim voznim redom, zagotavljanja določene stopnje varnosti za potnike in objave voznih redov ter označevanja avtobusov z imeni prog.
- (11) Določba iz odstavka 19 Zakona o prevozih v cestnem prometu določa, da se obveznost javne službe razume kot „obveznost prevoznika v javnem interesu, ki je prevoznik drugače v celoti ali delno ne bi prevzel zaradi gospodarske izgube. O obveznosti javne službe se vlada dogovori s prevoznikom, pri čemer vlada poravna prevozniku tudi dokazljivo izgubo, ki nastane z izpolnjevanjem te obveznosti. Obveznost javne službe obsega obveznost izvajanja [...], obveznost prevoza [...] in tarifne obveznosti [...]. Obveznost javne službe v javnem prevozu nastane na podlagi pisne pogodbe“ (sklenjene med zadevnimi organi in izvajalcem) ⁽⁵⁾.
- (12) Poleg tega določbe iz odstavka 19b(2) in (4) Zakona o prevozih v cestnem prometu opredeljujejo, da „je predhodna strokovna ocena dokazane izgube za celotno obdobje, za katero je uvedena obveznost javne službe, obvezen sestavni del pogodbe o obveznosti javne službe.“ Zadevni organi „poravnajo dokazano izgubo na najvišji stopnji zadevne predhodne strokovne ocene, ki se poviša le za nepredvidene stroške. [...] Če prevoznik poleg obveznosti javne službe opravlja tudi druge prevozne storitve ali druge dejavnosti, vodi ločene račune za obveznosti javne službe“.
- (13) V skladu z odstavkom 19b(5) Zakona o prevozih v cestnem prometu „so določitev dokazljive izgube, metoda izračuna predhodne strokovne ocene dokazljive izgube, pravila za dodelitev sredstev iz ustreznih proračunov, dokumenti, s katerimi je treba utemeljiti izračune dokazljive izgube, in metoda izvajanja strokovnega vladnega nadzora nad financiranjem prometnih storitev opredeljeni z izvedbeno uredbo“. Zadevna uredba – Uredba 50/1998 Ministrstva za promet in zveze z dne 13. marca 1998 o dokazljivi izgubi v javnem potniškem prevozu („Uredba“) – opredeljuje dokazljivo izgubo v javnem potniškem prevozu kot: „razliko med vsoto ekonomsko utemeljenih stroškov in ustreznim dobičkom ter med dobljenimi prejemki in prihodki“ (v nadaljnjem besedilu „izgube“).
- (14) Ustrezen dobiček se v Uredbi razume kot „vsota, ki po obdavčitvi [...] ne preseže 1/8 cene avtobusov, ki se običajno uporabljajo za javni potniški prevoz, s katerim se opravljajo prevozne storitve z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, zmanjšana za znesek celotne realne amortizacije zadevnih avtobusov in znesek, uporabljen za naložbe, povezane z izvajanjem javnega potniškega prevoza, če je zadevni organ odobril naložbe za namene vključitve v izračun dokazljive izgube“.

⁽⁴⁾ V tej določbi se sklicevanja nanašajo na določbe iz različice Zakona, ki velja v zadevnem primeru.

⁽⁵⁾ V skladu s češko zakonodajo je nadomestilo za pogodbe o izvajanju javne službe enako pojmu dokazljive izgube. Za podoben primer glej tudi Odločbo Komisije N 495/07 – Češka republika – Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (UL C 152, 18.6.2008, str. 21).

- (15) Regionalni organi, vključno z organi Južne Moravske, so od 1. januarja 2003 v Češki republiki odgovorni za sklepanje pogodb s prevozniki za opravljanje storitev javnega prevoza. Organi Južne Moravske so primerjali stroške zagotavljanja javnega prevoza, ki jih je imel pritožnik, s povprečnimi stroški avtobusnega prevoza v Češki republiki, pridobljenimi iz statistične raziskave. Ugotovili so, da so stroški pritožnika višji od povprečnih stroškov.
- (16) Z upoštevanjem navedene ocene in po neuspešnih pogajanjih s pritožnikom so se 24. marca 2003 organi regije Južne Moravske odločili za pogajanja o zagotavljanju prevoznih storitev z drugimi izvajalci. Znanе prevoznike, ki opravljajo prevozne storitve v regiji Južna Moravska, so pozvali k predložitvi ponudb za zagotavljanje storitev javnega prevoza na območju Znojmo. Razpis za zbiranje ponudb je bil poslan 41 prevoznikom, vključno s pritožnikom. V njem je bilo določeno, da so za zagotavljanje storitve regionalni organi izvajalcem pripravljene plačati največ 26 CZK na kilometer. Poleg tega je bila predvidena zahteva, da morajo imeti izvajalci sistem za električno obdelavo in urejene upravne zadeve.
- (17) Regionalni organi so prejeli odgovore devetih prevoznikov, ki so jih pozneje povabili na sestanek z regionalnim organom. Izbirni odbor, ki ga je imenoval regionalni svet Južne Moravske, je preučil in ocenil ponudbe. Priporočil je, da se pogodbe za zagotavljanje prevoznih storitev sklenejo s šestimi prevozniki, vključno s pritožnikom, tj: družbami Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS in pritožnikom (ČAS-Service a.s.).
- (18) Merili, ki jih je upošteval izbirni odbor pri oceni ponudb, sta bili jasnost in popolnost. Poleg tega so organi Južne Moravske med drugim upoštevali tudi merilo zmanjševanja števila tehničnih operativnih kilometrov in povezanost zadevnega območja.
- (19) Po trditvah čeških organov je pritožnik izpolnjeval merila za izbiro le pogojno, ker ni jasno določil cene svojega prevoza. Na naslednjih srečanjih je pritožnik izjavil, da ne more sprejeti višine nadomestila, ki so ga predlagali organi Južne Moravske v razpisu za zbiranje ponudb.
- (20) Zato so regionalni organi ugotovili, da pritožnik ne izpolnjuje pogojev postopka izbire ter da z njim ni mogoče skleniti pogodbe za zagotavljanje storitev javnega prevoza.
- (21) Pogodbe so bile sklenjene s tistimi izvajalci, ki so se strinjali, da najvišja cena za zagotavljanje javnega prevoza znaša 26 CZK na kilometer. Po trditvah čeških organov je to pomenilo, da bi dobro vodena in dobro opremljena družba s stroški 23 959 CZK na kilometer imela dobiček, ki bi znašal 2 041 CZK na kilometer. Strošek 23 959 CZK na kilometer je bil izračunan na podlagi statističnih raziskav, izvedenih v skladu z Zakonom št. 89/1995 Sb. o državnem statističnem uradu. Te raziskave so zadevale zagotavljanje javnih avtobusnih storitev na ozemlju Češke republike za leto 2002.
- (22) Ocenjena cena na kilometer (ne presega 26 CZK na kilometer) je bila določena v pogodbi z vsakim izvajalcem. To je bila podlaga za določitev skupnega zneska prihodkov (cena na kilometer pomnožena s številom kilometrov), ki se izplača izvajalcu za zagotavljanje storitev. Od tega zneska so bili odšteti dejanski prihodki za določitev izgub ⁽⁶⁾.
- (23) Izvajalec je moral organu predložiti dokazilo o dejanskih prihodkih po zagotovitvi storitev. Šele nato je bil določen dokončen znesek izgub in izplačano nadomestilo.
- (24) Poleg splošnih zahtev iz Zakona o prevozih v cestnem prometu za prevoznike in zaradi dejstva, da so ti izvajalci imeli licence, so bile v vsaki pogodbi določene natančnejše obveznosti za vsakega izvajalca, tj. obveznost zagotavljanja prevoza na določenih progah in ob določenem času ter pogoji za spremembe pogodb in kazni za neizpolnjevanje pogodb.
- (25) Češki organi so Komisijo obvestili, da so se organi Južne Moravske dogovorili, da po letu 2003 z istimi izvajalci sklenejo dodatne pogodbe za zagotavljanje prevoznih storitev v letih 2004 in 2005.
- (26) Češki organi so potrdili, da za izbiro izvajalcev, ki bi opravljali prevozne storitve v letu 2004 in 2005, niso izvedli posebnih postopkov.

⁽⁶⁾ V skladu s češko zakonodajo so izgube razlika med vsoto ekonomsko utemeljenih stroškov in ustreznim dobičkom na eni strani ter med dobljenimi prejemki in prihodki na drugi strani.

(27) V naslednji tabeli so navedeni podatki v zvezi z zneski nadomestil po pogodbah za leto 2004 (Tabela 1):

Ime izvajalca	Datum pogodbe	Najvišji znesek nadomestila po pogodbi
TREDOS	21.1.2004	7 364 733 CZK
	Sprememba: 31.8.2004	7 399 733 CZK
BK Bus	22.1.2004	4 349 779 CZK
Bítešská	21.1.2004	4 780 000 CZK
PSOTA	20.1.2004	CZK 18 924 849
	Sprememba: 31.8.2004	18 956 769 CZK
	17.9.2004	18 979 733 CZK
Břežanská společnost	26.1.2004	10 615 611 CZK

(28) Poleg tega so bile pogodbe, sklenjene za leto 2004, podaljšane za leto 2005 (Tabela 2):

Ime izvajalca	Datum pogodbe	Najvišji znesek nadomestila po pogodbi
TREDOS	4.3.2005	11 457 527 CZK
	Sprememba: 31.3.2005	11 593 799 CZK
BK Bus	4.3.2005	5 244 124 CZK
Bítešská	4.3.2005	6 000 000 CZK
PSOTA	4.3.2005	20 999 640 CZK
Břežanská společnost	4.3.2005	11 953 423 CZK

(29) Po trditvah čeških organov v zvezi s prevoznimi storitvami v regiji Južna Moravska zgoraj navedena podjetja v obdobju 2004–2005 niso prejela drugih finančnih sredstev od države ali bila financirana iz državnih sredstev.

3. RAZLOGI ZA SPROŽITEV POSTOPKA

(30) Komisija se je odločila sprožiti postopek na podlagi razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 31 do 38.

3.1. Prisotnost pomoči

(31) Komisija ni bila prepričana, da je bil tretji pogoj iz sodbe Altmark ⁽⁷⁾ izpolnjen.

(32) Ker je bilo nadomestilo izračunano na podlagi vnaprej določenega parametra (26 CZK na kilometer) in ker je končno plačilo temeljilo na dokazih o dejansko nastalih izgubah, pri čemer ni bil presežen znesek, ki je bil dejansko vnaprej določen v pogodbah, je Komisija predhodno ocenila, da znesek nadomestila ni mogel presežati dejanskih izgub. Poleg tega je Komisija menila, da je dobiček, vključen v znesek 26 CZK na kilometer, sprejemljiv.

(33) Vendar je Komisija izrazila dvom glede pojma nepredvidljivih stroškov v češki zakonodaji, ki bi lahko utemeljevali izredno povečanje zgornje meje nadomestila.

(34) Poleg tega je Komisija ugotovila, da ni bil izpolnjen niti četrti pogoj iz sodbe Altmark. Komisija je menila, da se postopek, ki so ga uporabili češki organi, ne more šteti kot postopek oddaje javnih naročil ali postopek, ki zagotavlja, da je višina nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih imelo tipično podjetje, ki je dobro vodeno in ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, kot je določeno v sodbi Altmark.

(35) Zato je Komisija menila, da ni jasnega dokaza, da se z nadomestilom ni dala selektivna prednost in s tem ob upoštevanju, da so bili izpolnjeni drugi pogoji člena 87(1) Pogodbe ES, državna pomoč v skladu s to določbo.

3.2. Združljivost

(36) Komisija je ugotovila, da je treba združljivost takšne državne pomoči s skupnim trgom oceniti glede na splošna načela, ki izhajajo iz Pogodbe ES, sodne prakse Sodišča Evropskih skupnosti in Sodišča prve stopnje ter prakse odločanja Komisije na drugih področjih kot je javni promet ⁽⁸⁾.

⁽⁷⁾ Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003, C-280/00 *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, and Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht* (2003) PSES I-07747, točke 88 do 93.

⁽⁸⁾ Glej odločbe Komisije: C 16/07 – Avstrija – Javna podpora za Postbus v okrožju Lienz (UL C 162, 14.7.2007, str. 19); C 31/07 – Irska – Državna pomoč za avtobusna prevoznika družbe Córas Iompair Éireann (Dublin Bus in Irish Bus) (UL C 217, 15.9.2007, str. 44); C 47/07 – Nemčija – Deutsche Bahn Regio AG – Pogodba o izvajanju javne službe (UL C 35, 8.2.2008, str. 13); C 41/08 – Danska – Pogodba o izvajanju javne službe med Ministrstvom za promet in Danske Statsbaner (še ni objavljeno).

(37) Komisija je po pregledu razpoložljivih informacij menila, da so bila pri zadevnem primeru splošna načela, ki veljajo za ocenjevanje združljivosti pomoči, upoštevana. S predhodno določitvijo najvišje cene za nadomestilo, ki je temeljila na nacionalni statistični analizi, pri postopku izbire je bilo zagotovljeno, da izvajalci niso prejeli previsokih nadomestil.

(38) Ker pa v zadevnem primeru ni bilo postopka oddaje javnega naročila in je pritožnik navedel, da so družbe Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA in TREDOS prejele nezakonito državno pomoč, je Komisija menila, da mora dati pritožniku in tretjim strankam priložnost, da predložijo pripombe o metodologiji, ki so jo organi Južne Moravske uporabili za določitev zneska nadomestila, preden lahko z gotovostjo zaključijo, ali je pomoč skladna s členom 73 na podlagi člena 14 Uredbe (ES) št. 659/1999.

4. PRIPOMBE ČEŠKIH ORGANOV

(39) Češka republika je navedla, da pojem nepredvidljivih stroškov ureja Zakon o prevozih v cestnem prometu v zvezi s predhodno strokovno oceno dokazljive izgube za celotno obdobje, za katero se sklenu pogodba o obveznosti javne službe. Ta ocena, ki jo predloži prevoznik, je obvezen del pogodbe o izvajanju javne službe.

(40) Člen 19b(3) navedenega zakona določa, da mora regija pozneje povrniti dokazljivo izgubo do zneska, ki ne presega strokovne ocene in ki se poveča le za nepredvidljive dokazljive stroške. Vendar Zakon o prevozih v cestnem prometu ne zagotavlja natančnejše opredelitve nepredvidljivih dokazljivih stroškov, zato je opredelitev tega pojma prepuščena posameznim kupcem prevoznih storitev.

(41) Češka republika je opozorila, da so pogodbe o izvajanju javne službe, ki jih je sklenila regija Južna Moravska, zagotavljale predhodno oceno izgub. Če je bil znesek dejanske dokazljive izgube za zadevno obdobje višji od predhodne strokovne ocene dokazljive izgube, je regija Južna Moravska povrnila dokazljivo izgubo le do zneska iz predhodne strokovne ocene. V tem smislu so tveganje za višje dejanske stroške in nižji dejanski prihodek glede na predhodno oceno dokazljive izgube, razen nepredvidljivih dokazanih stroškov, prevzeli izvajalci.

(42) Pojem nepredvidljivih stroškov je natančneje določen v pogodbah o izvajanju javne službe, ki jih je regija Južna Moravska sklenila s posameznimi prevozniki. Nepredvidljivi stroški se nanašajo na dogodke, ki niso odvisni od upravljanja družb, kot so naravne nesreče, državne

intervencije glede cen, preusmeritve ali spremembe trošarin, DDV itd. Češka republika je Komisiji predložila ustrezne povzetke iz pogodb o izvajanju javne službe.

5. PRIPOMBE TRETJIH STRANK IN UGOTOVITVE ČEŠKIH ORGANOV

(43) Pritožnik je bil edina tretja stranka, ki je po odločitvi Komisije o sprožitvi postopka predložila pripombe.

(44) Pripombe pritožnika zadevajo naslednje vidike:

— navedbo, da zadevni prevoz ni bil naročen v okviru pogodb o izvajanju javne službe, v skladu s pojmom obveznosti javne službe iz Zakona o prevozih v cestnem prometu,

— navedbo, da sodba Altmark v tem primeru ne bi smela veljati,

— ugovor glede zneska 26 CZK na kilometer kot najvišje cene prevoza za določitev nadomestila. Pritožnik je menil, da je ta znesek dejansko le del predhodne strokovne ocene, glede na katero bi bilo treba prevozniku povrniti dokazljivo izgubo v skladu z Zakonom o prevozih v cestnem prometu,

— navedbo, da se pri določanju cene za zagotavljanje prevoza, ki znaša 26 CZK na kilometer, niso upoštevale lokalne razmere rednega javnega prevoza. Če bi se upoštevale lokalne razmere, bi bil znesek višji,

— nadomestilo za javno službo je bilo za druge prevoznike način, da nadomestijo svoj vozni park,

— Komisija bi morala oceniti pritožbo tudi za obdobje pred 1. majem 2004,

— navedbo, da so pogodbe o izvajanju javne službe povzročile konkurenco med subvencioniranim in nesubvencioniranim prevozom, kar je ustvarilo izkrivljanje konkurence.

- (45) Vendar pritožnik ni predložil pripomb o konceptu nepredvidljivih stroškov. Prav tako pritožnik ni predložil pripomb o dejstvu, da predhodna določitev najvišje cene za nadomestilo, ki temelji na nacionalni statistični analizi, lahko prepreči izplačila čezmernih nadomestil izvajalcem. Nasprotno, pritožnik je trdil, da češki organi zadevnega referenčnega zneska 26 CZK na kilometer ne bi smeli upoštevati kot najvišje cene za prevoz.
- (46) Torej pripombe pritožnika dejansko niso obravnavale dvomov, ki jih je Komisija izrazila v odločitvi o sprožitvi postopka. Poleg tega je Češka republika Komisiji predložila svoje ugotovitve o pripombah pritožnika. Na podlagi teh ugotovitev je bila potrjena ocena Komisije o določenih vprašanjih, ki jih je izpostavil pritožnik.
- (47) Zato pritožnikove pripombe ne spremenijo pravne ocene Komisije, ki je bila oblikovana v odločitvi o sprožitvi postopka.

6. PRAVNA OCENA

6.1 Pristojnost Komisije za preverjanje odobrenih ukrepov držav, ki so se pridružile Evropski uniji 1. maja 2004

- (48) Določbe iz Poglavlja 3 Priloge IV k Aktu o pristopu iz leta 2003 zagotavljajo pravni okvir za oceno ukrepov, ki so jih pristopne države članice izvedle pred pristopom k EU in še vedno veljajo po pristopu.
- (49) S posebnim poudarkom na transportnem sektorju določbe Priloge IV opredeljujejo, da „se programe pomoči in posamično pomoč, [...] ki se jih je v novih državah članicah začelo izvajati pred dnem pristopa in se jih izvaja tudi po tem dnevu, šteje za obstoječo pomoč v smislu člena 88(1) Pogodbe ES, ob upoštevanju naslednjih pogojev: o ukrepih pomoči se v štirih mesecih od dne pristopa obvesti Komisijo“.
- (50) V skladu z ustaljeno prakso odločanja⁽⁹⁾ „ukrepov pomoči, ki so odobreni pred pristopom in ne veljajo po pristopu, Komisija ne more preverjati ne v skladu s postopki iz člena 88 Pogodbe ES in ne v skladu s začasnim mehanizmom. Le takšni ukrepi, ki lahko po pristopu še povzročijo odobritev dodatne pomoči ali povečanje zneska že odobrene pomoči, se lahko štejejo za obstoječo pomoč zaradi začasnega mehanizma, če

izpolnjujejo ustrezne pogoje, in zato zanje to velja. Po drugi strani začasni mehanizem ni namenjen ukrepom pomoči, ki že dokončno in brezpogojno veljajo za določen znesek pred pristopom. [...] Za ugotavljanje, ali to velja v zadevnem primeru, je ustrezno merilo pravno zavezujoč akt, v skladu s katerim so se nacionalni organi zavezali odobriti pomoč. Če takšen akt ne obstaja, ukrep ni bil odobren pred pristopom in pomeni novo pomoč, katere združljivost s skupnim trgom ocenjuje Komisija na podlagi členov 87 in 88 Pogodbe ES. Novi ukrep mora biti ocenjen takrat, ko je pomoč odobrena; to je pravna obveznost države, ki je enaka odobritvi pomoči in ne le izplačilu. Vsako izplačilo, sedanje ali prihodnje, v skladu s pravno obveznostjo je ukrep enostavnega izvajanja in ne more veljati za novo ali dodatno pomoč. Zato Komisija meni, da se ukrep šteje kot veljaven po pristopu, če se dokaže, da lahko po pristopu prinese dodatno ugodnost, ki ni bila znana ali natančno znana, ko je bila pomoč odobrena“.

- (51) Komisija najprej ugotavlja, da je češki organi niso obvestili o pogodbah iz tabele 1 (vse so začele veljati pred 1. majem 2004) v okviru postopka iz Priloge IV(3) k Aktu o pristopu iz leta 2003.

- (52) Poleg tega Komisija ugotavlja, da so lahko ukrepi ob upoštevanju opredelitve nepredvidljivih stroškov, kot je pojasnjeno po odločitvi o sprožitvi postopka, povzročili dodatno ugodnost, ki ni bila natančno znana, ko se je pomoč odobrila.

- (53) Zato vse pogodbe iz tabele 1, če vključujejo državno pomoč, zadevajo državno pomoč po pristopu, ki ni obstoječa pomoč in za katero je pristojna Komisija.

- (54) V zvezi s pogodbami iz tabele 2, ki so bile sklenjene po 1. maju 2004, je za preiskovanje pristojna Komisija.

6.2 Prisotnost pomoči

- (55) V skladu s členom 87(1) Pogodbe ES je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami, razen če Pogodba ne določa drugače.

⁽⁹⁾ Odločba Komisije C 3/05 – Poljska – Pomoč za prestrukturiranje za Daewoo – FSO (UL C 100, 26.4.2005, str. 2. točke 40 do 43).

6.2.1 *Državna sredstva*

- (56) Komisija ugotavlja, da so nadomestila plačali organi Južne Moravske iz državnega proračuna. Zato so bila dodeljena iz državnih sredstev.

6.2.2 *Selektivna gospodarska prednost*

- (57) Ugotoviti je treba, ali ukrep omogoča selektivno gospodarsko prednost.
- (58) Iz sodbe *Altmark* izhaja, da „če je treba državni ukrep šteti kot nadomestilo za storitev, ki jo upravičena podjetja opravijo z namenom izpolnitve obveznosti javne službe, tako da ta podjetja dejansko ne pridobijo finančne koristi in da zaradi tega ukrepa tako ne pridobijo ugodnejšega konkurenčnega položaja glede na konkurenčna podjetja, tak ukrep ni zajet s členom 92(1) Pogodbe. V konkretnem primeru pa se tako nadomestilo ne opredeli kot državna pomoč le, če je izpolnjenih več pogojev“⁽¹⁰⁾.
- (59) Prvič, v skladu z navedeno sodbo je treba ugotoviti, ali „se od upravičenega podjetja dejansko zahteva izvajanje obveznosti javne službe in (ali) so te obveznosti jasno opredeljene“.
- (60) Komisija v svoji odločitvi o sprožitvi postopka ni izrazila dvomov v zvezi z izpolnjevanjem tega pogoja.
- (61) V zvezi s to zahtevo Komisija ugotavlja, da Zakon o prevozih v cestnem prometu vključuje opredelitev obveznosti javne službe in določa, da je obveznost javne službe v javnem prevozu določena na podlagi pisne pogodbe med organi in prevoznikom. Češki organi so Komisiji predložili izvode pogodb in poznejših prilog, sklenjenih s prevozniki.
- (62) Poleg tega je Komisija ugotovila, da je bila obveznost javne službe jasno in izrecno opredeljena v pogodbah, tj. povezave in obdobja, v katerih se zagotovijo prevozne storitve, so bili za posamezne izvajalce jasno navedeni.
- (63) Drugič, dokazati je treba, da „so bili parametri, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, predhodno objektivno in pregledno določeni“.

- (64) Komisija ni izrazila dvomov v zvezi z izpolnjevanjem tega pogoja v odločitvi o sprožitvi postopka.
- (65) Komisija je ugotovila, da so organi najvišjo ceno prevoznih storitev določili na podlagi meril iz odstavka 19b Zakona o prevozih v cestnem prometu in na podlagi Uredbe, tj. 26 CZK na kilometer. Ta cena je bila vključena v razpis za zbiranje ponudb, ki je bil leta 2003 poslan vsem morebitnim zainteresiranim izvajalcem. Komisija je ugotovila, da je bila cena določena na podlagi statističnih podatkov.
- (66) Zato je bila cena predhodno objektivno in pregledno določena, tj. pred izbiro izvajalcev. Parameter se ni spremenil v prilogah, glede katerih je bil sklenjen dogovor po pristopu Češke republike k Evropski uniji.
- (67) Tretji pogoj iz sodbe *Altmark* določa, da „znesek nadomestila ne sme preseirati zneska, potrebnega za pokrivanje vseh ali nekaterih stroškov, ki nastanejo zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in zmernega dobička za izpolnitev navedenih obveznosti“.
- (68) V odločitvi o sprožitvi postopka je Komisija ugotovila, da so regionalni organi v razpisu za zbiranje ponudb navedli, da je najvišja cena 26 CZK na kilometer cena, ki so jo pripravljene plačati prevoznikom za zagotavljanje prevoznih storitev.
- (69) Poleg tega je ugotovila, da vse pogodbe vključujejo oceno izgub, ki jih bo imel posamezni avtobusni prevoznik pri zagotavljanju prevoznih storitev, kot je predvideno v pogodbi. Ocena izgub je določena na naslednji način: Prvič, izgube se izračunajo za primer, da podjetje prejema 26 CZK na kilometer in prihodek od prodaje vozovnic potnikom. Nato se izgube izračunajo ob upoštevanju izključno prihodkov od vozovnic. Cena 26 CZK na kilometer vključuje tudi zmeren dobiček, izračunan na podlagi objektivnih parametrov iz Uredbe ob upoštevanju vrednosti sredstev podjetij. Končni obračuni in plačila se izvedejo šele, ko posamezni avtobusni prevoznik predloži dokazilo o dejanskih izgubah. Če so dejanske izgube nižje od napovedanih, se nadomestijo le dejanske izgube. Če so dejanske izgube višje od napovedanih, je najvišja raven nadomestila enaka ravni predhodne ocene. Povišanje te zgornje meje je mogoče le v primeru nepredvidljivih stroškov.

⁽¹⁰⁾ Sodba C-280/00 *Altmark*, točki 87 in 88.

- (70) V zvezi s slednjim pojmom, glede katerega je Komisija izrazila dvome v svoji odločitvi o sprožitvi postopka, je treba omeniti, da pojem nepredvidljivih stroškov ureja Zakon o prevozih v cestnem prometu. Natančneje je opredeljen v pogodbah o izvajanju javne službe, ki jih je regija Južna Moravska sklenila s posameznimi prevozniki. Nepredvidljivi stroški se nanašajo na dogodke, ki niso odvisni od upravljanja družb, kot so naravne nesreče, državne intervencije glede cen, preusmeritve ali spremembe trošarin, DDV itd. Izvajalci morajo dokazati dejanski obstoj teh nepredvidljivih stroškov. Obstoj te izjeme od najvišje cene prevoza ne ogroža zmožnosti mehanizma nadomestil za zagotovitev, da nadomestilo ne preseže dejanskih izgub ⁽¹⁾.
- (71) Ker je bil izračun nadomestila izveden na podlagi vnaprej določenega parametra (26 CZK na kilometer) in ker je končno plačilo temeljilo na dokazih o izgubah in s tem stroških, ki so dejansko nastali, vključno z nepredvidljivimi stroški, Komisija meni, da znesek nadomestila ni mogel presežati dejanskih izgub in s tem dejanskih stroškov. Poleg tega Komisija meni, da je dobiček 2 041 CZK na kilometer, vključen v znesek 26 CZK na kilometer, sprejemljiv, saj predstavlja 7,85-odstotno odstopanje.
- (72) Zato Komisija ugotavlja, da je tretji pogoj iz sodbe Altmark izpolnjen.
- (73) Sodba Altmark tudi določa, da če „podjetje, ki naj bi izvajalo obveznosti javne službe, ni bilo izbrano v postopku oddaje javnega naročila, je treba raven nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih imelo tipično podjetje, ki je dobro vodeno in primerno opremljeno s prevoznimi sredstvi za izpolnitev zahtevanih pogojev javne službe, pri izpolnjevanju teh obveznosti, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in zmernega dobička za izpolnitev te obveznosti“.
- (74) Komisija mora najprej raziskati, ali postopek, ki so ga uporabili češki organi, lahko velja za postopek oddaje javnega naročila. V odločitvi o sprožitvi postopka je Komisija ugotovila, da je regija Južna Moravska znanim prevoznikom (skupaj 41) v regiji poslala razpis za zbiranje ponudb za izvajanje prevoznih storitev v okrožju Znojmo.
- (75) Zato je postopek izključil možnost, da bi bili o postopku obveščeni izvajalci iz drugih regij ali okrožij, pri čemer bi lahko predložili svoje ponudbe. Še več, ta postopek ni dopuščal možnosti, da bi se pri izbiri izvajalca, ki bo izvajal storitve, lahko upoštevali prevozniki iz drugih držav članic. Komisija je prav tako ugotovila, da češki organi niso predvideli postopka za izbiro prevoznikov med letoma 2004–2005, ampak so preprosto podaljšali pogodbe s prevozniki, ki so bili za izvajanje storitev izbrani leta 2003.
- (76) Ta dejstva veljajo še naprej. Komisija zato lahko zaključi, da postopka, ki so ga uporabili češki organi, ni mogoče šteti za postopek oddaje javnega naročila, kot zahteva sodba Altmark.
- (77) Ta sklep ne vpliva na stališče, ki ga bo morda sprejela Komisija glede združljivosti zadevnih ukrepov s predpisi v zvezi z javnimi naročili.
- (78) Zato mora Komisija pregledati drugo možnost, ki jo določa četrti pogoj iz sodbe Altmark.
- (79) Raven nadomestila je treba določiti na podlagi analize stroškov tipičnega, dobro vodenega in primerno opremljenega podjetja, ki lahko nadomesti analizo ravni nadomestila, določene na podlagi razpisa. Kot je navedeno v odločitvi o sprožitvi postopka, je bila po trditvah čeških organov pogodbeno cena storitev določena na podlagi statističnih stroškov, kar je pomenilo, da bi dobro vodena in dobro opremljena družba s stroški 23 959 CZK (0,87 EUR) na kilometer imela dobiček v višini 2 041 CZK (0,08 EUR) na kilometer.
- (80) V zvezi s tem je Komisija ugotovila, da se, prvič, z uporabo statističnih podatkov skuša zagotoviti, da je bila cena določena ob upoštevanju stroškov tipičnega podjetja.
- (81) Drugič, ob upoštevanju dejstva, da so morali vsi izvajalci, ki so sodelovali v postopku, pridobiti licenco za izvajanje svoje dejavnosti in izpolniti nekatere zahteve, ki so bile določene v razpisu za zbiranje ponudb, so morali biti zadostno opremljeni s prevoznimi sredstvi za izpolnjevanje potrebnih zahtev glede kakovosti.
- (82) Vendar, kot je navedeno v odločitvi o sprožitvi postopka, na podlagi uporabe statističnih prevoznih stroškov kot take ni mogoče ugotoviti, ali so izvajalci, ki so se strinjali z opravljanjem storitev za 26 CZK na kilometer, dobro vodeni prevozniki. Statistični podatki, ki so služili kot podlaga za določitev te vsote, so zadevali le dejanske stroške prevoznih storitev v Češki republiki v letu 2002. Zato ni dokaza, da povprečje teh stroškov predstavlja stroške učinkovitega podjetja. Češki organi v zvezi s tem niso predložili zadostnih informacij niti po odločitvi o sprožitvi postopka.

⁽¹⁾ Opozoriti je treba, da so izgube razlika med vsoto ekonomsko utemeljenih stroškov in ustreznim dobičkom na eni strani ter med dobljenimi prejemki in prihodki na drugi strani.

- (83) Ker niso izpolnjene vse zahteve iz druge možnosti četrtega pogoja iz sodbe Altmark, Komisija ne more zaključiti, ali se lahko postopek, ki so ga uporabili regionalni organi, obravnava kot postopek, ki zagotavlja, da je raven nadomestila enaka ravni, ki naj bi se dosegla na javnem razpisu.
- (84) To pomeni, da Komisija ne more izključiti, da bi lahko regionalni organi prek javnega razpisa našli izvajalce, ki bi imeli nižje stroške in bi zato ponujali storitve, za katere je potrebno nižje plačilo. Poleg tega Komisija ne more zaključiti, ali je stopnja nadomestila določena na ravni, ki zagotavlja, da posamezni izvajalci niso imeli prednosti.
- (85) Komisija zato meni, da so imeli zaradi nadomestila posamezni izvajalci javnega prevoza prednost. Posledično je v tem primeru izpolnjen drugi pogoj za uporabo člena 87(1) Pogodbe ES.

6.2.3 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino med državami članicami

- (86) V zvezi s tem pogojem je treba preveriti, ali lahko prednost zaradi podeljenih državnih sredstev izkrivlja konkurenco v takšnem obsegu, da bi vplivala na trgovino med državami članicami.
- (87) V odločitvi o sprožitvi postopka je Komisija v zvezi s tem ugotovila, da sodba Altmark določa: „Obstaja možnost, da javna subvencija, ki se dodeli podjetju, ki zagotavlja le lokalne in regionalne prevozne storitve, pri čemer ne zagotavlja prevoznih storitev zunaj države izvora, lahko vseeno vpliva na trgovino med državami članicami. Kadar država članica dodeli javno subvencijo podjetju, lahko obseg zagotavljanja prevoznih storitev tega podjetja iz tega razloga ostane enak ali se poveča, zaradi česar imajo podjetja, ki so ustanovljena v drugih državah članicah, manj možnosti za zagotavljanje svojih prevoznih storitev na trgu te države članice (v ta namen glej zadevo C-102/87, Francija proti Komisiji [1988] PSES 4067, odstavek 19; zadevo C-305/89, Italija proti Komisiji [1991] PSES I-1603, odstavek 26; in Španija proti Komisiji, odstavek 40). V tem primeru ta ugotovitev ni zgolj hipotetična, saj je, kot zlasti ugotavlja Komisija, več držav članic leta 1995 začelo odpirati posamezne prevozne trge konkurenčnim podjetjem, ustanovljenim v drugih državah članicah, tako da številna podjetja ponujajo svoje storitve mestnega, primestnega ali regionalnega prevoza v državah članicah, iz katerih ne izvirajo. Končno, v skladu s sodno prakso Sodišča Evropskih skupnosti ne obstaja prag ali odstotek, do katerega bi se lahko štel, da trgovina med državami članicami ni prizadeta. Razmeroma nizek znesek pomoči ali razmeroma majhno podjetje, ki jo prejema, sama po sebi ne izklju-

čujeja možnosti, da bi bila trgovina med državami članicami lahko prizadeta (glej Tubemeuse, odstavek 43, in Španija proti Komisiji, odstavek 42). Drugi pogoj za uporabo člena 92(1) Pogodbe, tj. da lahko pomoč vpliva na trgovino med državami članicami, zato ni odvisen od lokalnega ali regionalnega značaja prevoznih storitev ali od obsega zadevnega področja dejavnosti“⁽¹²⁾.

- (88) Komisija zato ugotavlja, da je v zadevnem primeru pogoj, da mora pomoč izkrivljati konkurenco in vplivati na trgovino med državami članicami, izpolnjen.
- (89) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja tudi, da ukrepi, ki se izvajajo, predstavljajo državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe ES.

6.3 Združljivost pomoči

- (90) Člen 73 Pogodbe ES določa pogoje združljivosti dodeljene pomoči na področju usklajevanja prometa in obveznosti javne službe v prometu. Ta člen je *lex specialis* glede na člen 86(2) ter člen 87(2) in (3) Pogodbe ES.
- (91) V skladu s sodbo Altmark⁽¹³⁾ člena 73 Pogodbe ES ni mogoče uporabiti neposredno, temveč le na podlagi uredb Sveta, zlasti Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovniških poteh⁽¹⁴⁾.
- (92) V skladu s členom 1(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69 se lahko uporablja le v zvezi z državno pomočjo, ki je dodeljena prevoznikom v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovniških poteh.
- (93) Vendar lahko države članice iz področja uporabe navedene uredbe izključijo vsa podjetja, katerih dejavnosti so omejene samo na izvajanje mestnih, primestnih ali regionalnih prevozov.
- (94) V odločitvi o sprožitvi postopka je Komisija že ugotovila, da češki organi niso naredili take izjeme. Zato veljajo zadevne določbe Uredbe (EGS) št. 1191/69.

⁽¹²⁾ Zadeva C-280/00, Altmark, točke 77 do 82.

⁽¹³⁾ Zadeva C-280/00, Altmark, navedena zgoraj.

⁽¹⁴⁾ UL L 156, 28.6.1969, str. 1.

- (95) V skladu s členom 1(4) Uredbe (EGS) št. 1191/69 lahko pristojni organi držav članic s prevoznim podjetjem sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe, da bi zagotovili ustrezne prevozne storitve.
- (96) Člen 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 določa, da je pogodba o izvajanju javne službe pogodba med pristojnimi organi države članice in prevoznim podjetjem, da se javnosti zagotovijo ustrezne prevozne storitve.
- (97) V skladu s členom 14(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69 pogodba o izvajanju javne službe med drugim obsega naslednje:
- (a) vrsto storitve, ki jo je treba zagotoviti, predvsem standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti;
- (b) ceno storitev, ki jih obsega pogodba in ki se bodisi prišteje k prihodku od tarif ali vključuje prihodek, ter podrobnosti o finančnih odnosih med obema pogodbenicama;
- (c) pravila o spreminjanju in dopolnjevanju pogodbe, zlasti ob upoštevanju nepredvidenih sprememb;
- (d) čas veljavnosti pogodbe;
- (e) pogodbene kazni v primeru kršitve določil pogodbe.
- (98) Prvič, kot je navedeno v odločitvi o sprožitvi postopka, Komisija ugotavlja, da je v skladu s členom 19 Zakona o prevoznih v cestnem prometu „obveznost javne službe v javnem prevozu določena na podlagi pisne pogodbe“ med pristojnimi organi in izvajalci. Poleg tega Komisija ugotavlja, da pogojev za zagotavljanje prevoznih storitev niso določili organi, ampak so se v zvezi z njimi dogovorili izvajalci in regionalni organi. Zato Komisija ugotavlja, da se kljub besedilu Zakona o prevoznih v cestnem prometu („obveznost javne službe“) lahko uporabljajo določbe iz Oddelka V – „Pogodbe o izvajanju javne službe“ Uredbe (EGS) št. 1191/69.
- (99) Drugič, Komisija ugotavlja, da je bila narava storitve v pogodbah opredeljena izrecno in s sklicevanjem na dejstvo, da so imeli izvajalci licence za izvajanje storitev javnega prevoza.
- (100) Tretjič, pogodbe so vključevale ceno na kilometer in skupni znesek plačila za izvajanje storitev.
- (101) Četrtič, pogodbe so določale pogoje in postopek za njihovo spremembo, čas veljavnosti in kazni v primeru kršitve določil pogodbe.
- (102) Zato Komisija ugotavlja, da so pogodbe, sklenjene s podjetji Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA in TREDOS, zajemale osnovne elemente pogodbe, ki so naštetih v določbi člena 14(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69.
- (103) Poleg tega Komisija predvsem ugotavlja, da je bil cilj zakonodajalca pri sprejetju Uredbe (EGS) št. 1191/69 opredeliti, pod katerimi pogoji so „pomoči [...], če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe,“ kot je omenjeno v členu 73 Pogodbe, združljive s skupnim trgom. Uporaba člena 73 Pogodbe in uporaba Uredbe (EGS) št. 1191/69 predpostavljata obstoj pomoči v smislu člena 87(1) Pogodbe. Če vsebina pogodb lahko obsega pojem „storitev, ki so del javne službe,“ iz člena 73, oblika instrumenta, tj. pogodba ali enostransko uvedena obveznost, sama po sebi ne bi smela biti ovira pri označitvi potencialne državne pomoči, ki je del pogodbene cene, kot združljive s skupnim trgom. Odločilen element, v skladu s katerim se storitev opredeli kot obveznost javne službe v skladu s členom 73, ne glede na to, ali jo uvede država članica ali je dogovorjena v pogodbi, mora biti vsebina storitve, ne oblika njene organiziranosti ⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁵⁾ Tudi v členu 4 Odločbe Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67), se uporablja pojem „akta pooblastitve“, pri čemer njegovo obliko določijo države članice. Glej tudi Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

- (104) Glede na to Komisija ugotavlja, da s pravnega vidika ni razloga, zakaj državna pomoč, ki je del cene, ki se plača za pogodbo o izvajanju javne službe, ne bi mogla biti združljiva s skupnim trgov v skladu s členom 73. Komisija ugotavlja, da so se za to rešitev odločili sozakonodajalci v Uredbi (ES) št. 1370/2007. V skladu s členom 12 Uredbe bo ta uredba začela veljati šele 3. decembra 2009. Ker so bile sedanje pogodbe podpisane pred tem datumom, zanje Uredba (ES) št. 1370/2007 torej ne velja.
- (105) Ker člen 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 ne določa natančnih pogojev, v skladu s katerimi se državna pomoč, ki je del cene, ki se plača za pogodbo o izvajanju javne službe, označi kot združljiva s skupnim trgov, Komisija meni, da se pri odločitvi o tem, ali se lahko taka državna pomoč razglasi za združljivo s skupnim trgov⁽¹⁶⁾, uporabljajo splošna načela iz Pogodbe, sodna praksa sodišč Skupnosti in praksa odločanja Komisije na področjih, ki ne vključujejo javnega prevoza.
- (106) Na ta načela Komisija splošno opozarja v okviru Skupnosti za državno pomoč v obliki obveznosti javne službe⁽¹⁷⁾. V zvezi z združljivostjo državne pomoči, ki je vključena v ceno, izplačano za pogodbo o izvajanju javne službe, ta okvir Skupnosti v točki 14 določa naslednje: „Znesek nadomestila ne sme presežati zneska, potrebnega za pokrivanje stroškov, ki nastanejo zaradi izpolnjevanja obveznosti javnih storitev, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in zmernega dobička za izpolnjevanje navedenih obveznosti. Znesek nadomestila vključuje vse prednosti, ki jih dodeli država, ali kakršno koli vrsto prednosti iz državnih sredstev“
- (107) Komisija ugotavlja, da so organi Južne Moravske s predhodno določitvijo v postopku izbire, kot je opisano v uvodnih izjavah 12 do 20, da cena, ki so jo organi pripravljani plačati, ne presega 26 CZK na kilometer, ter posledično z uporabo tega parametra in upoštevanjem nepredvidljivih stroškov pri izračunu prihodkov prevoznikov zagotovili, da nadomestilo ne more preseči stroškov izvajalcev.
- (108) Komisija ugotavlja, da pritožnik ni predložil dokaza, da lahko nadomestilo preseže stroške izvajalcev, čeprav je
- oporekal parametru za izračun nadomestila. Nasprotno, pritožnik je trdil, da je bil upoštevan znesek le del predhodne strokovne ocene, glede na katero bi bilo treba prevozniku povrniti dokazljivo izgubo, pri čemer bi morala biti celo višja.
- (109) Poleg tega Komisija v zvezi s storitvami, ki se opravljajo v regiji Južna Moravska, ugotavlja, da razen nadomestil regionalnih organov izvajalci niso prejeli drugih prednosti od države ali iz državnih sredstev v obdobju 2004–2005.
- (110) Zato Komisija meni, da so splošna načela, ki se uporabljajo za oceno združljivosti pomoči, kot je opisano zgoraj, v zadevnem primeru izpolnjena.
- (111) Komisija posledično ugotavlja, da je pomoč v skladu s členom 73 Pogodbe.

7. SKLEPNA UGOTOVITEV

- (112) Glede na pravno oceno Komisija ugotavlja, da je Češka republika s kršitvijo člena 88(3) Pogodbe ES nezakonito dodelila pomoč na podlagi zadevne sheme pomoči.
- (113) Komisija meni, da je pomoč, ki je bila družbam Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA in TREDOS dodeljena s pogodbami o izvajanju javne službe za cestni prevoz na Južnem Moravskem, v skladu s členom 73 Pogodbe –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo je Češka republika izvajala s pogodbami o izvajanju javne službe za cestni prevoz na Južnem Moravskem s podjetji Bítešská dopravní společnost spol. s r.o., BK BUS s.r.o., Břežanská dopravní společnost s.r.o., Znojemska dopravní společnost – PSOTA, s.r.o. in TREDOS, spol. s r.o. je združljiva s skupnim trgov.

⁽¹⁶⁾ Glej odločbe Komisije: C 16/07 – Avstrija – Javna podpora za Postbus v okrožju Lienz, C 31/07 – Irska – Državna pomoč za avtobusna prevoznika družbe Córás Iompair Éireann (Dublin Bus in Irish Bus); C 47/07 – Nemčija – Deutsche Bahn Regio AG – Pogodba o izvajanju javne službe; C 41/08 – Danska – Pogodba o izvajanju javne službe med Ministrstvom za promet in Danske Statsbaner.

⁽¹⁷⁾ UL C 297, 29.11.2005, str. 4.

Člen 2

Ta odločba je naslovljena na Češko republiko.

V Bruslju, 26. novembra 2008

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Podpredsednik
