II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

РЕШЕНИЯ

КОМИСИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 26 ноември 2008 година

относно държавна помощ C 3/08 (ex NN 102/05) — Чешка република относно компенсации за обществена услуга за автобусните компании в Южна Моравия

(нотифицирано под номер C(2008) 7032)

(само текстът на чешки език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/325/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО [1], и по-специално член 6, параграф 1 и член 14 от него,

като призова заинтересованите трети страни да представят своите мнения в съответствие с посочените разпоредби [2],

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 28 юни 2005 г. Комисията получи жалба от чешката компания ČAS - SERVICE a.s. (наричана по-долу „жалбоподателя“). Жалбата касаеше държавна помощ, която според твърденията е била предоставена на различни конкуренти на жалбоподателя от регионалните органи между 2003 г. и 2005 г.

(2) С писма от 20 юли 2005 г., 14 март 2006 г. и 7 декември 2006 г. Комисията изиска от чешките органи допълнителна информация във връзка с въпросите, повдигнати от жалбоподателя.

(3) Чешките органи отговориха на 14 септември 2005 г., 2 юни 2006 г., 6 февруари 2007 г. и 18 октомври 2007 г.

(4) С писмо от 15 януари 2008 г. Комисията информира чешките органи за решението си да започне процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, по отношение на помощта. Чешките органи представиха мненията си относно помощта в писмо от 18 февруари 2008 г.

(5) Решението на Комисията да започне процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 16 февруари 2008 г. [3] Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си по отношение на помощта.

[1] ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.
[2] ОВ C 43, 16.2.2008 г., стр. 19.
[3] Вж. бележка под линия 2.

(6) На 14 март 2008 г. Комисията получи мненията на жалбоподателя като трета страна. На 17 април 2008 г. тези мнения бяха предадени на чешките органи, които бяха приканени да изразят становището си по твърденията на третата страна. На 13 май 2008 г. чешките органи поискаха удължаване на срока за представяне на тяхното становище и получиха съгласието на Комисията. На 17 юни 2008 г. чешките органи представиха своето становище по отношение на мненията на третата страна.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ

(7) Жалбоподателят е акционерно дружество с предмет на дейност редовен автобусен транспорт, чартърен транспорт, градски автобусен транспорт на територията на Зноймо и международен транспорт.

(8) До септември 2004 г. извършването на регионален обществен автобусен транспорт в Южна Моравия е било основна дейност на жалбоподателя, по-конкретно на базата на договори, сключени с регионалните органи. Услугите са били предоставяни в район Южна Моравия (окръзи Зноймо и Моравски Крумлов).

(9) Жалбоподателят твърди, че в периода 2003—2005 г. органите на Южна Моравия са предоставили неправомерна държавна помощ на Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. („Bítešská“), BK Bus s.r.o. („BK Bus“), Břežanská dopravní společnost s.r.o. („Břežanská společnost“), Znojemská dopravnì společnost — PSOTA s.r.o. („PSOTA“) и TREDOS, spol. s.r.o. („TREDOS“). Това е било резултат от предоставянето на лицензи, което не е било нито прозрачно, нито обективно.

(10) Според чешките органи лицензът представлява разрешение, предоставено от органите за извършване на редовна обществена транспортна услуга. Целта на лицензa е да се гарантира, че автобусният превоз ще се осъществява само от превозвачи, които отговарят на определени условия за качество. В тази връзка съгласно член 18 от Закон № 111/1994 Coll. за автомобилния транспорт („Закон за автомобилния транспорт“) ([4]) тези изисквания включват в частност задължението да се предоставят услуги по одобрено разписание, да се гарантира определено равнище на безопасност за пътниците, както и да се публикуват разписания и да се обозначават автобусите с имената на линиите.

(11) Разпоредбата на член 19 от Закона за автомобилния транспорт определя, че задължението за обществена услуга се разбира като „задължението на превозвача в интерес на обществото, което при други условия превозвачът не би поел изобщо или частично поради неизгодно икономическо положение. Задължението за обществена услуга се договаря между държавата и превозвача, като държавата определя също доказаната загуба за превозвача в резултат на изпълнението на задължението. Задължението за обществена услуга включва задължението за осъществяване на дейност (…), задължението за превоз (…), тарифното задължение (…). Задължението за обществена услуга в обществения линеен транспорт възниква на базата на писмен договор“ (сключен между съответните органи и оператора) ([5]).

(12) Освен това разпоредбите на член 19б, параграфи 2 и 4 от Закона за автомобилния транспорт определят, че „предварителната професионална оценка за доказаната загуба за целия период, за който се налага задължението за обществена услуга, е задължителна неразделна част от договора за задължението за обществена услуга“. Съответните органи „компенсират доказаната загуба в максималния размер на тази предварителна професионална оценка, като се добавят само непредвидените разходи. (…). Ако превозвачът предоставя и транспортни услуги, които са различни от задълженията за обществена услуга или други дейности, той трябва да води отделна отчетност за задълженията за обществена услуга“.

(13) Съгласно член 19б, параграф 5 от Закона за автомобилния транспорт „определянето на доказаната загуба, методът за изчисляване на предварителната професионална оценка за доказаната загуба, правилата за отпускане на средства от съответните бюджети, документите, които трябва да оправдават изчисленията на доказаната загуба и методът за упражняване на професионален държавен надзор над финансирането на транспортните услугите, се определят в наредбата за прилагане.“ Тази наредба — Наредба № 50/1998 на Министерството на транспорта и комуникациите от 13 март 1998 г. относно доказаната загуба в обществения линеен пътнически транспорт (наричана по-долу „наредбата“) — определя доказаната загуба в обществения линеен пътнически транспорт като: „разликата между сумата на икономически обоснованите разходи и разумната печалба, от една страна, и получените приходи, от друга страна“ (наричана по-долу „загубата“).

(14) Под разумна печалба в наредбата се разбира „сумата, която — след облагане с данъци (…) — не надвишава 1/8 от цената на автобусите, които се използват обикновено в обществения линеен пътнически транспорт за предоставяне на транспортните услуги чрез изпълнение на задължението за обществена услуга, като се приспада сумата на общата действителна амортизация на тези автобуси и сумата, изразходвана за инвестиции, свързани с осъществяването на обществения линеен пътнически транспорт, при условие че съответният орган е дал одобрението си инвестицията да се включи в изчислението на доказаната загуба“.

([4]) За целите на настоящото решение се прави позоваване на разпоредбите на закона във версията, прилагана за настоящия случай.

([5]) В чешкото законодателство компенсацията при договори за обществена услуга съответства на понятието „доказана загуба“. За подобен случай вж. също решението на Комисията по дело № 495/07 — Чешка република — Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (ОВ C 152, 18.6.2008 г., стр. 21).

(15) Считано от 1 януари 2003 г. регионалните органи, включително органите на Южна Моравия, започват да отговарят в Чешката република за сключването на договори с транспортни оператори за предоставяне на обществени транспортни услуги. Органите на Южна Моравия сравняват разходите за осъществяване на обществен транспорт, направени от жалбоподателя, със средните разходи за осъществяване на автобусен транспорт в Чешката република, получени от статистически проучвания. Те стигат до заключението, че разходите на жалбоподателя са по-високи от средните разходи.

(16) На 24 март 2003 г. предвид горепосочената оценка и след неуспешни преговори с жалбоподателя органите на район Южна Моравия решават да проведат преговори за предоставяне на транспортни услуги с други оператори. Те се обръщат към известните оператори, работещи в район Южна Моравия, с искане да представят тръжни оферти за предоставяне на услуги за обществен транспорт на територията на Зноймо. Поканата за представяне на тръжни оферти е изпратена до 41 превозвачи, включително жалбоподателя. В нея се посочва, че регионалните органи са готови да платят на операторите цена, не по-висока от 26 CZK на километър, за предоставяне на услугата. Освен това в нея е предвидено изискване операторите да имат електронна обработваща система и да се ползват с добра репутация пред администрацията.

(17) Регионалните органи получават отговори от 9 превозвачи, които впоследствие са поканени на среща с регионалния орган. Комисия по подбора, определена от регионалния съвет на Южна Моравия, оценява и класира тръжните оферти. Тя препоръчва договори за предоставяне на транспортни услуги да се сключат с 6 превозвачи, включително жалбоподателя, а именно: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS и жалбоподателя (ČAS - SERVICE a.s.).

(18) Критериите, взети под внимание от комисията по подбора при оценката на тръжните оферти, са били яснота и пълнота. Освен това органите на Южна Моравия, наред с други критерии, са взели под внимание критерия за свеждане до минимум на броя на техническите километри за дейността и компактността на избраната територия.

(19) Чешките органи са преценили, че жалбоподателят отговаря на критериите за подбор само условно, тъй като той не е уточнил ясно цената на своята транспортна дейност. При последващи срещи жалбоподателят е заявил, че не би могъл да приеме компенсация в размера, предложен от органите на Южна Моравия в поканата за представяне на тръжни оферти.

(20) В резултат на това регионалните органи са установили, че жалбоподателят не е изпълнил условията на процедурата за подбор и че с него не може да бъде сключен договор за предоставяне на обществени транспортни услуги.

(21) Били са сключени договори с тези оператори, които са приели, че максималната цена, която ще бъде платена за предоставяне на обществен транспорт, ще бъде 26 CZK на километър. Според чешките органи това е означавало, че една добре управлявана и оборудвана компания, правеща разходи от 23 959 CZK на километър, би имала печалба от 2 041 CZK на километър. Разходът от 23 959 CZK на километър е получен от статистически проучвания, проведени съгласно Закон № 89/1995 Coll. за Държавната статистическа служба. Тези проучвания са се отнасяли за предоставянето на обществени автобусни услуги на територията на Чешката република през 2002 г.

(22) Оценката за цената на километър (не по-висока от 26 CZK на километър) е била уточнена в договора с всеки оператор. На тази база е установена обща сума на приходите (цена на километър по брой километри), която да бъде платена на оператора за предоставяне на услугите. От тази сума са приспаднати действителните приходи, за да се установи загубата ([6]).

(23) Операторът е трябвало да представи на органите документно доказателство за действителните приходи след предоставянето на услугите. Едва тогава е следвало установяване на окончателната стойност на загубата и осъществяване на изплащането на компенсацията.

(24) Освен общите изисквания, предвидени за превозвачите в Закона за автомобилния транспорт, и въз основа на факта, че тези оператори притежават лицензи, във всеки договор са били определени по-конкретни задължения за всеки оператор, а именно задължението да осигурява транспорт по конкретни линии и в определени часове, както и условия за изменения на договорите и санкции при неизпълнение на договорите.

(25) Чешките органи уведомиха Комисията, че след 2003 г. органите на Южна Моравия са приели да сключат нови договори за предоставяне на транспортни услуги със същите оператори за 2004 и 2005 г.

(26) Чешките органи признаха, че не е предприета специална процедура за избор на оператори, които да предоставят транспортни услуги през 2004 г. и 2005 г.

([6]) Според чешкото законодателство загубата е разликата между сумата от икономически обосновани разходи и разумната печалба, от една страна, и получените приходи, от друга.

(27) В следната таблица са представени данни за сумите на компенсациите, предвидени в договорите за 2004 г. (таблица 1):

Име на оператора	Дата на договора	Максимален размер на компенсацията, предвидена в договора
TREDOS	21/01/2004	7 364 733 CZK
	Изменен:	
	31/08/2004	7 399 733 CZK
BK Bus	22/01/2004	4 349 779 CZK
Bítešská	21/01/2004	4 780 000 CZK
PSOTA	20/01/2004	18 924 849 CZK
	Изменен:	
	31/08/2004	18 956 769 CZK
	17/09/2004	18 979 733 CZK
Břežanská společnost	26/01/2004	10 615 611 CZK

(28) Освен това договорите, сключени за 2004 г., са били продължени за 2005 г. (таблица 2):

Име на оператора	Дата на договора	Максимална сума на компенсацията, предвидена в договора
Tredos	04/03/2005	11 457 527 CZK
	Изменен:	
	31/03/2005	11 593 799 CZK
BK Bus	04/03/2005	5 244 124 CZK
Bítešská	04/03/2005	6 000 000 CZK
PSOTA	04/03/2005	20 999 640 CZK
Břežanská společnost	04/03/2005	11 953 423 CZK

(29) Според чешките органи по отношение на транспортни услуги в район Южна Моравия горепосочените предприятия не са получили друго финансиране от държавата или за сметка на държавни ресурси в периода 2004—2005 г.

3. ОСНОВАНИЯ ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

(30) Комисията реши да започне процедурата на базата на основанията, посочени в съображения 31—38.

3.1. **Наличие на помощ**

(31) Комисията изрази съмнение, че е изпълнено третото условие, определено в решението по делото Altmark ([7]).

(32) Тъй като изчислението на компенсацията е било направено на базата на предварително определен периметър (26 CZK на километър) и тъй като окончателната сума за плащане е била определена въз основа на доказателство за действително понесената загуба, която не надвишава стойността, предвидена предварително в договорите, Комисията възприе предварителното становище, че сумата на компенсацията не би могла да надвишава действителната загуба. Освен това Комисията счете, че печалбата, включена в сумата от 26 CZK на километър, е разумна.

(33) Комисията обаче изрази съмнение по отношение на понятието непредвидени разходи в чешкото законодателство, което би могло да служи като оправдание за извънредно увеличаване на горната граница на компенсацията.

(34) Освен това Комисията заключи, че четвъртото условие на решението по делото Altmark също не е изпълнено. Комисията счете, че процедурата, приложена от чешките органи, не може да се разглежда като процедура за възлагане на обществена поръчка или като процедура, с която се гарантира, че размерът на компенсацията е определен въз основа на анализ на разходите, които типично предприятие, добре управлявано и подходящо оборудвано с транспортни средства, би направило съгласно изискването в решението по делото Altmark.

(35) Поради това Комисията счете, че не съществува ясно доказателство, което да докаже, че компенсацията не е предоставила избирателно предимство и съответно, предвид факта, че са изпълнени другите условия на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО, държавна помощ по смисъла на тази разпоредба.

3.2. **Съвместимост**

(36) Комисията отбеляза, че съвместимостта на тази държавна помощ с общия пазар следва да бъде оценена от гледна точка на общите принципи, съдържащи се в Договора за ЕО, съдебната практика на Съда на Европейските общности и на Първоинстанционния съд, както и на практиката на Комисията за вземане на решения в области, различни от обществения транспорт ([8]).

([7]) Решение на Съда на ЕО от 24 юли 2003 г., C-280/00 *Altmark Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkhersgesellschaft Altmark GmbH, в присъствието на Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, Recueil, 2003 г., стр. I-07747, точки 88—93.

([8]) Вж. решения на Комисията: C 16/07 — Австрия — държавна подкрепа за *Postbus* в област *Lienz* (ОВ C 162, 14.7.2007 г., стр. 19), C 31/07 — Ирландия — държавна помощ в полза на дружества за автобусен превоз на Córas Iompair Éireann (Irish Bus и Dublin Bus) (ОВ C 217, 15.9.2007 г., стр. 44); C 47/07 — Германия — договор за обществена услуга между Deutsche Bahn Regio и провинциите Берлин и Бранденбург (ОВ C 35, 8.2.2008 г., стр. 13); C 41/08 — Дания — договор за обществени услуги между Министерството на транспорта и Danske Statsbaner (все още непубликувано).

(37) След проучване на наличната информация Комисията счете, че в настоящия случай са спазени общите принципи, определящи оценката на съвместимостта на помощта. Предварителното определяне при процедурата на подбор на максимална цена за компенсация на базата на национален статистически анализ е гарантирало липсата на прекомерно компенсиране на операторите.

(38) Все пак, тъй като в конкретния случай не е имало процедура по възлагане на обществена поръчка и жалбоподателят твърди, че Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA и TREDOS са получили неправомерна държавна помощ, Комисията е на мнение, че трябва да даде възможност на жалбоподателя и на трети страни да коментират методиката, приложена от органите на Южна Моравия за установяване на размера на компенсацията, преди да може да заключи със сигурност, че помощта е съвместима с член 73 от Договора за ЕО по силата на член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999.

4. МНЕНИЕ НА ЧЕШКИТЕ ОРГАНИ

(39) Чешките органи заявиха, че понятието непредвидени разходи се определя от Закона за автомобилния транспорт във връзка с предварителната експертна оценка на доказаната загуба за целия период, за който е сключен договора за задължение за обществена услуга. Тази оценка, която се предоставя от превозвача, представлява задължителна част от договора за обществена услуга.

(40) Член 19б, параграф 3 от посочения закон определя, че районът впоследствие трябва да възстанови доказаната загуба до размер, който не надвишава експертната оценка, като се прибавят само непредвидените доказани разходи. В Закона за автомобилния транспорт обаче не се дава по-подробно определение на непредвидени доказани разходи и определянето на това понятие е оставено на отделните доставчици на транспортни услуги.

(41) Чешката република припомни, че в договорите за обществена услуга, сключени от органите на район Южна Моравия, е предвидена предварителна оценка на загубата. Ако стойността на действителната доказана загуба за въпросния период е била по-висока от предварителната експертна оценка на доказаната загуба, район Южна Моравия е възстановявал доказаната загуба само до размера на предварителната експертна оценка. В този смисъл рискът от по-високи действителни разходи и по-ниски действителни приходи по отношение на предварителната оценка на доказаната загуба се е поемал от операторите, с изключение на непредвидените доказани разходи.

(42) Понятието непредвидени разходи е описано по-подробно в договорите за обществена услуга, сключени между органите на район Южна Моравия и отделните транспортни оператори. Непредвидените разходи се свързват със ситуации, които не зависят от управлението на предприятията, като например природни бедствия, ценови интервенции на държавата, промени в акцизните мита, ДДС и др. Чешката република е предоставила на Комисията съответните извадки от договорите за обществена услуга.

5. МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ И СТАНОВИЩЕ НА ЧЕШКИТЕ ОРГАНИ

(43) Жалбоподателят беше единствената трета страна, която представи мнения в резултат на решението на Комисията да започне процедурата.

(44) Мненията на жалбоподателя засягаха следните въпроси:

— твърдението, че въпросният транспорт не е бил възложен като договор за обществена услуга, а по смисъла на понятието задължение за обществена услуга, произтичащо от Закона за автомобилния транспорт,

— твърдението, че решението по делото Altmark не би следвало да се прилага по отношение на настоящия случай,

— отказът сумата от 26 CZK на километър да се счита за максимална цена на транспортната дейност при определянето на компенсацията. В действителност жалбоподателят е считал, че тази стойност е по-скоро само част от предварителната експертна оценка, според която доказаната загуба е трябвало да бъде възстановена на превозвача съгласно Закона за автомобилния транспорт,

— твърдението, че местните условия за осъществяване на редовен обществен транспорт не са взети под внимание при определяне на цената от 26 CZK на километър, платена за извършване на транспортната дейност. Ако тези местни условия са били взети под внимание, това би довело до по-висока стойност,

— компенсацията за обществена услуга е била средство, използвано от другите превозвачи за подмяна на автомобилния парк,

— Комисията е трябвало да оцени жалбата и за периода преди 1 май 2004 г.,

— твърдението, че договорите за обществена услуга са допринесли за наличие на конкуренция между субсидиран и несубсидиран транспорт, което води до изкривяване на конкуренцията.

(45) Жалбоподателят обаче не е коментирал понятието непредвидени разходи. Той не е коментирал и факта, че предварителното определяне на максимална цена на компенсацията на базата на национален статистически анализ би могло да гарантира липсата на прекомерна компенсация за операторите. Напротив, жалбоподателят твърди, че тази референтна сума от 26 CZK на километър не би следвало да се разглежда от чешките органи като максимална транспортна цена.

(46) Следователно мненията на жалбоподателя не засягат конкретно съмненията, които Комисията е изразила в решението си да започне процедурата. Освен това Чешката република представи на Комисията становището си по мненията на жалбоподателя. Това становище потвърди оценката на Комисията относно конкретните въпроси, повдигнати от жалбоподателя.

(47) В резултат на това мненията на жалбоподателя не променят правната оценка на Комисията, разработена в решението да започне процедурата.

6. **ПРАВНА ОЦЕНКА**

6.1. **Компетенция на Комисията да проверява мерките, предоставени от държави, присъединили се към Европейския съюз на 1 май 2004 г.**

(48) Разпоредбите на приложение IV, глава 3 от Акта за присъединяване от 2003 г. създават правна рамка за оценка на мерките, които са въведени в действие от присъединяващите се държави-членки преди тяхното присъединяване към ЕС и все още са приложими след присъединяването.

(49) Специално по отношение на транспортния сектор разпоредбите на приложение IV определят, че „схемите за помощ и индивидуалната помощ (…), *които са влезли в сила* в нова държава-членка *преди* датата на присъединяване *и които са приложили и след* тази дата, се считат за съществуваща помощ по смисъла на член 88, параграф 1 от Договора за ЕО, при следното условие: мерките за помощ се съобщават на Комисията в рамките на четири месеца от датата на присъединяването“.

(50) В съответствие с установена практика за вземане на решения ([9]) „мерките за помощ, предоставени преди присъединяването и неподлежащи на прилагане след присъединяването, не могат да бъдат проверявани от Комисията нито по реда, установен в член 88 от Договора за ЕО, нито съгласно междинния механизъм. Само мерки, които след присъединяването все още могат да породят предоставяне на допълнителна помощ или увеличаване на стойността на вече предоставена помощ, могат да се разглеждат като съществуваща помощ по силата на междинния механизъм — ако отговарят на съответните условия — и следователно са подчинени на този механизъм. От друга страна, междинният механизъм не поражда действие по отношение на мерки за помощ, които вече са окончателно и безусловно предоставени за определена сума преди присъединяването (…). За да се реши дали случаят е такъв, определящият критерий е юридически обвързващият акт, по силата на който компетентният национален орган поема задължението да отпусне помощ. Ако не съществува такъв акт, мярката не е била предоставена преди присъединяването и представлява нова помощ, чиято съвместимост с общия пазар се оценява от Комисията на базата на членове 87 и 88 от Договора за ЕО. Новата мярка трябва да бъде оценена в момента на предоставяне на помощта; тя е правното задължение на държавата, което представлява предоставянето на помощ, а не самото плащане на помощта. Всяко плащане, текущо или бъдещо, по силата на правно задължение представлява акт единствено на изпълнение и не може да се разглежда като нова или допълнителна помощ. Поради това Комисията смята, че за да може дадена мярка да се счита за приложима след присъединяването, трябва да се докаже, че тя би могла след присъединяването да породи допълнителна полза, която не е била известна или не е била известна с точност в момента на предоставяне на помощта“.

(51) На първо място Комисията отбелязва, че чешките органи не са съобщили на Комисията за договорите от таблица 1 (всички са влезли в сила преди 1 май 2004 г.) в рамките на процедурата, установена в приложение IV, глава 3 от Акта за присъединяване от 2003 г.

(52) Освен това Комисията отбелязва, че предвид определението за непредвидени разходи, както са описани след решението за започване на процедурата, би могло мерките да доведат до допълнителна полза, която не е била известна с точност, когато е била предоставена помощта.

(53) Следователно всички договори, изброени в таблица 1, доколкото те включват държавна помощ, се отнасят за държавна помощ, приложима след присъединяването, която не е съществуваща помощ и за която Комисията е компетентна.

(54) Що се отнася до договорите, изброени в таблица 2, които са сключени след 1 май 2004 г., Комисията има компетенцията да ги проучи.

6.2. **Наличие на помощ**

(55) Съгласно член 87, параграф 1 от Договора за ЕО всяка помощ, предоставена от държава-членка или за сметка на държавни ресурси, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар, освен ако в Договора не е предвидено друго.

([9]) Решение на Комисията относно държавна помощ C 3/05 — Полша — помощ за преструктуриране за DAEWOO-FSO (ОВ C 100, 26.4.2005 г., стр. 2, точки 40—43).

6.2.1. *Държавни ресурси*

(56) Комисията отбелязва, че компенсациите са били платени от органите на Южна Моравия за сметка на обществения бюджет. Следователно те са били предоставени чрез държавни ресурси.

6.2.2. *Избирателно икономическо предимство*

(57) Трябва да се установи дали мярката предоставя избирателно икономическо предимство.

(58) От решението по делото Altmark следва, че „когато държавна мярка трябва да се разглежда като компенсация за услуги, предоставени от предприятията получатели, за да изпълняват задължения за обществена услуга, така че тези предприятия да не ползват действително финансово предимство и следователно мярката да не действа така, че да ги поставя в по-благоприятна конкурентна позиция спрямо конкуриращите ги предприятия, тази мярка не попада под действието на член 92, параграф 1 от Договора. Въпреки това, за да може тази държавна помощ да избегне класификацията за държавна помощ в конкретен случай, трябва да бъдат изпълнени няколко условия“ ([10]).

(59) На първо място, съгласно горепосоченото решение трябва да се установи, дали „от предприятието получател действително се изисква да изпълнява задължения за обществена услуга и (дали) тези задължения са ясно определени“.

(60) Комисията не изрази съмнение по отношение на изпълнението на това условие в решението си да започне процедурата.

(61) По отношение на това изискване Комисията отбелязва, че Законът за автомобилния транспорт дава определение за задължение за обществена услуга и определя, че задължението за обществена услуга в обществения линеен транспорт възниква на базата на писмен договор между органите и превозвача. Чешките органи са предали на Комисията копия от договорите и последвалите приложения, сключени с транспортните оператори.

(62) Комисията отбелязва също, че задължението за обществена услуга е било ясно и конкретно определено в договорите, а именно връзките и периодите, в които да се предоставят транспортните услуги, са били определени ясно за конкретните оператори.

(63) На второ място, трябва да се докаже, че „параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са били установени предварително по обективен и прозрачен начин“.

([10]) Решение C-280/00, Altmark, точки 87 и 88.

(64) Комисията не изрази съмнение по отношение на изпълнението на това условие в решението си да започне процедурата.

(65) Комисията отбеляза, че максималната цена за транспортните услуги е била определена от органите на базата на критериите, посочени в член 19б от Закона за автомобилния транспорт и в наредбата в размер на 26 CZK на километър. Тази цена е била включена в поканата за представяне на оферти, изпратена до всички потенциално заинтересовани оператори през 2003 г. Комисията отбеляза, че цената е била определена на базата на статистически данни.

(66) Следователно цената е била определена предварително, т.е. преди провеждането на избор на оператори, по обективен и прозрачен начин. Параметрите не са променяни в приложенията, договорени след присъединяването на Чешката република към Европейския съюз.

(67) Третото поред условие в решението по делото Altmark гласи, че „компенсацията не може да превишава необходимото за пълното или частично покриване на разходите по изпълнение на задълженията за обществена услуга, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба за изпълнението на тези задължения“.

(68) В решението си да започне процедурата Комисията отбеляза, че в поканата за представяне на оферти регионалните органи са посочили, че максималната цена от 26 CZK на километър е била цената, която те са готови да платят на превозвачите за предоставянето на транспортни услуги.

(69) Освен това Комисията отбеляза още, че всички договори съдържат предварителна оценка на загубата, която конкретният автобусен оператор ще понесе при предоставянето на транспортните услуги, предвидени в договора. Оценката на загубата е извършена по следния начин: първо загубите се изчисляват при вариант, в който предприятието получава 26 CZK на километър плюс приходите от автобусни билети. След това загубата се изчислява, като се вземат под внимание само приходите от автобусни билети. Цената от 26 CZK на километър включва и разумна печалба, изчислена на базата на обективни параметри, определени в наредбата във връзка със стойността на активите на предприятията. Окончателните изчисления и плащания на компенсации се извършват едва когато конкретният автобусен оператор представи документирано доказателство за действителната загуба. Ако действителната загуба е по-малка от прогнозната, се компенсира само действителната загуба. Ако действителната загуба е по-голяма от прогнозната, максималната стойност на компенсацията е равнището на предварителната оценка. Увеличение на тази горна граница е възможно само ако има непредвидени разходи.

(70) По отношение на последното понятие, по което Комисията изрази съмнение в решението си да започне процедурата, следва да се отбележи, че понятието непредвидени разходи се разглежда в Закона за автомобилния транспорт. То е определено по-подробно в договорите за обществена услуга, сключени между органите на район Южна Моравия и отделните транспортни оператори. Непредвидените разходи се свързват със ситуации, които не зависят от управлението на предприятията, като например природни бедствия, ценови интервенции на държавата, промени в акцизните мита, ДДС и др. Операторите трябва да докажат действителността на тези непредвидени разходи. Съществуването на това изключение за максималната транспортна цена не нарушава способността на механизма за компенсации да гарантира, че компенсацията не надвишава действителната загуба ([11]).

(71) Поради това, тъй като изчислението на компенсацията е било направено на базата на предварително определения параметър (26 CZK на километър) и тъй като окончателната сума за плащане е базирана на доказателство за загубата, съответно действително направените разходи, включително непредвидените разходи, Комисията счита, че размерът на компенсацията не би могъл да надвишава действителната загуба, съответно действителните разходи. Освен това Комисията счита печалбата от 2 041 CZK на километър, включена в сумата от 26 CZK на километър, за разумна, тъй като представлява марж от 7,85 %.

(72) В резултат на това Комисията стига до заключението, че третото условие по делото Altmark е изпълнено.

(73) На последно място, решението по делото Altmark определя, че ако „предприятието, което ще изпълнява задължения за обществена услуга, не е избрано с процедура по възлагане на обществена поръчка, размерът на необходимата компенсация се определя въз основа на анализ на разходите, които типично предприятие, добре управлявано и оборудвано с транспортни средства, за да отговори на необходимите изисквания за обществена услуга, би направило при изпълнението на тези задължения, като се отчитат съответните приходи, както и разумна печалба за изпълнението на задължението“.

(74) На първо място Комисията трябва да провери дали процедурата, приложена от чешките органи, може да се разглежда като процедура за възлагане на обществена поръчка. В решението си да започне процедурата Комисията отбеляза, че органите на район Южна Моравия са разпространили до известните превозвачи (41 на брой) в района покана за представяне на тръжни оферти за предоставянето на транспортни услуги в окръг Зноймо.

(75) Следователно процедурата е изключвала възможността оператори от други райони или окръзи да бъдат информирани за процедурата и да представят свои тръжни оферти. Освен това тази процедура е възпрепятствала възможността превозвачи от други държави-членки да бъдат взети под внимание при избора на оператор, който да предоставя услугите. Освен това Комисията отбеляза, че чешките органи не са предвидили никаква процедура за избор на превозвачи за периода 2004—2005 г., а просто са продължили договорите с превозвачите, които са били избрани да предоставят услугите през 2003 г.

(76) Тези факти остават в сила. Ето защо Комисията може да заключи, че процедурата, приложена от чешките органи, не може да се счита за процедура за възлагане на обществена поръчка според изискването в решението по делото Altmark.

(77) Това заключение не засяга позицията, която Комисията би могла да възприеме относно съвместимостта на съответните мерки с правилата за възлагане на обществени поръчки.

(78) Следователно Комисията трябва да провери втората възможност, предвидена в четвъртото условие от решението по делото Altmark.

(79) Размерът на компенсацията трябва да се определя на базата на анализ на разходите на типично, добре управлявано и оборудвано предприятие и следва да бъде алтернатива на анализа на размера на компенсацията, определен в търга. Както е посочено в решението за започване на процедурата, според чешките органи договорната цена за услугите е била определена на базата на статистически разходи, което е означавало, че добре управлявано и оборудвано предприятие, правещо разходи от 23 959 CZK (0,87 EUR) на километър, би имало печалба от 2 041 CZK (0,08 EUR) на километър.

(80) В тази връзка Комисията отбеляза на първо място, че целта на използването на статистическите данни е била да се гарантира, че цената е определена във връзка с разходите на типично предприятие.

(81) Второ, като се има предвид, че всички оператори, участващи в процедурата, е трябвало да получат лицензи за извършване на своята дейност и че е трябвало да изпълнят определени изисквания, наложени им в поканата за подаване на оферти, те би следвало да са подходящо осигурени с транспортни средства, за да изпълнят необходимите изисквания за качество.

(82) При все това, както е посочено в решението за започване на процедурата, използването на статистическите транспортни разходи не може *per se* да води до заключение, че операторите, които са приели да предоставят услугите за 26 CZK на километър, трябва да се считат за добре управлявани превозвачи. Статистическите данни, които са послужили за определяне на тази сума, са се отнасяли само за действителните разходи за транспортни услуги в Чешката република за периода 2002 г. Следователно няма доказателство, че средната стойност на тези разходи представлява разходът на ефективно предприятие. Чешките органи не са предоставили достатъчно информация по този въпрос, включително и след решението за започване на процедурата.

([11]) Следва да припомним, че загубата е разликата между сумата на икономически обоснованите разходи и разумната печалба, от една страна, и получените приходи, от друга страна.

(83) Следователно, тъй като не са изпълнени всички условия от втория вариант на четвъртото условие от решението Altmark, Комисията не може да заключи, че процедурата, приложена от чешките органи, може да се разглежда като процедура, гарантираща, че размерът на компенсацията е бил равен на размера, който следва да се получи при открит публичен търг.

(84) С други думи, Комисията не може да изключи, че при открит публичен търг регионалните органи е могло да намерят оператори, представящи по-ниски разходи и съответно предлагащи да предоставят услугите с искане на по-ниска сума за компенсация. Освен това Комисията не може да заключи, че размерът на компенсацията е бил определен на равнище, което гарантира, че на някои оператори не се предоставя предимство.

(85) Поради това Комисията счита, че компенсацията е предоставила предимство на някои оператори на обществен транспорт. Следователно в този случай е изпълнено второто условие за прилагането на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

6.2.3. *Нарушаване на конкуренцията и влияние върху търговията между държавите-членки*

(86) По отношение на това условие трябва да се провери дали предимството, предоставено за сметка на държавни ресурси, може да наруши конкуренцията в степен, която засяга търговията между държавите-членки.

(87) В тази връзка, в решението си да започне процедурата Комисията отбеляза, че решението по делото Altmark определя, че: „Не е невъзможно държавна субсидия, отпусната на предприятие, което предоставя само местни или регионални транспортни услуги и не предоставя транспортни услуги извън държавата на произход, да засяга въпреки това търговията между държавите-членки. Когато държава-членка отпуска държавна субсидия на предприятие, предоставянето на транспортни услуги от това предприятие по тази причина може да се запази или да нарасне, като последствията са, че предприятия, установени в други държави-членки, имат по-малки възможности да предоставят своите транспортни услуги на пазара на въпросната държава-членка (вж. в този смисъл дело 102/87 Франция/Комисия, Recueil, 1988 г., стр. 4067, точка 19; дело C-305/89 Италия/Комисия, Recueil, 1991 г., стр. I-1603, точка 26; и Испания/-Комисия, точка 40). В настоящия случай това заключение не е само хипотетично, тъй като, както изглежда специално от съображенията на Комисията, от 1995 г. някои държави-членки са започнали да отварят определени транспортни пазари за конкуренция от предприятия, установени в други държави-членки и така няколко предприятия вече предлагат своите услуги за градски, крайградски и регионален транспорт в държави-членки, различни от държавата на произход. И накрая, според съдебната практика на Съда няма праг или процент, под който може да се счита, че търговията между държавите-членки не е засегната. Относително малкият размер на помощта или относително малкият размер на предприятието, което я получава, като такъв не изключва възможността търговията между държавите-членки да бъде засегната (вж. Tubemeuse, точка 43 и Испания/Комисия, точка 42). Второто условие за прилагането на член 92, параграф 1 от Договора, а именно, че помощта трябва да засяга търговията между държавите-членки, следователно не зависи от местния или регионалния характер на предоставяните транспортни услуги или от мащаба на въпросната сфера на дейност“ ([12]).

(88) Така Комисията стига до заключението, че условието помощта да нарушава конкуренцията и да засяга търговията между държавите-членки, е изпълнено в настоящия случай.

(89) Вземайки предвид горепосочените съображения, Комисията заключава също, че въведените в действие мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

6.3. **Съвместимост на помощта**

(90) Член 73 от Договора за ЕО предвижда условия за съвместимост на помощта, предоставяна в областта на координирането на транспорта и задълженията за обществена услуга в транспорта. Посоченият член представлява *lex specialis* по отношение на член 86, параграф 2 и член 87, параграфи 2 и 3 от Договора за ЕО.

(91) В съответствие с решението по делото Altmark ([13]) член 73 от Договора за ЕО не може да бъде прилаган пряко, а само по силата на регламенти на Съвета и по-специално на Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт ([14]).

(92) Съгласно член 1, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 той може да се прилага само по отношение на държавна помощ, предоставяна на оператори в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт.

(93) Държавите-членки могат обаче да изключат от приложното поле на посочения регламент всички предприятия, чиято дейност се свежда изключително до осъществяване на градски, крайградски или регионални услуги.

(94) В решението си да започне процедурата Комисията вече отбеляза, че чешките органи не са направили такова изключване. Поради това съответните разпоредби от Регламент (ЕИО) № 1191/69 са приложими.

([12]) Дело C-280/00, Altmark, точки 77—82.
([13]) Дело C-280/00, Altmark, цитирано по-горе.
([14]) ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1.

(95) Съгласно член 1, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 за да се осигурят адекватни транспортни услуги, компетентните органи на държавите-членки могат да сключват договори за обществена услуга с транспортно предприятие.

(96) В член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 се определя, че „договор за обществена услуга“ е договор, сключен между компетентните органи на дадена държава-членка и транспортни предприятия с цел на гражданите да бъдат осигурени адекватни транспортни услуги.

(97) Съгласно член 14, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 договорът за обществена услуга включва, *inter alia*, следните елементи:

а) същността на услугата, която ще се предоставя, по-специално стандартите за непрекъснатост, редовност, капацитет и качество;

б) цените на услугите, предмет на договора, които или се прибавят към тарифните приходи, или включват приходите, както и данни за финансовите отношения между двете страни;

в) правилата за изменения на договора, в частност за да се вземат предвид непредвидени промени;

г) срока на действие на договора;

д) санкциите при неизпълнение на договора.

(98) На първо място, както вече беше посочено в решението за започване на процедурата, Комисията отбелязва, че съгласно член 19 от Закона за автомобилния транспорт „задължението за обществена услуга в обществения линеен транспорт възниква на базата на писмен договор“ между съответните органи и оператори. Освен това Комисията отбелязва, че условията за предоставяне на транспортни услуги не са били наложени от органите, а са били предмет на преговори и договорени между операторите и регионалните органи. Поради това Комисията стига до заключението, че въпреки формулировката в Закона за автомобилния транспорт („задължение за обществена услуга“) могат да се прилагат разпоредбите на раздел V „Договори за обществена услуга“ от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

(99) Второ, Комисията отбелязва, че естеството на услугата е било определено в договора както *expressis verbis*, така и във връзка с факта, че операторите са притежавали лицензи за предоставяне на обществени транспортни услуги.

(100) Трето, договорите са включвали цена на километър и общата стойност на сумата, която е трябвало да се плати за предоставянето на услугата.

(101) Четвърто, договорите са предвиждали условията и процедурата за тяхното изменение, срока на действие и санкциите при неизпълнение на договора.

(102) Поради това Комисията стигна до заключението, че основните елементи на договора, изброени в разпоредбата на член 14, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, са присъствали в договорите, сключени с Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA и TREDOS.

(103) Освен това Комисията отбелязва преди всичко, че целта на законодателя при приемането на Регламент (ЕИО) № 1191/69 е била да се определи при какви условия „помощ […], която съответства на възстановените разходи за определени задължения, присъщи на понятието обществени услуги“, както е посочено в член 73 от Договора, е съвместима с общия пазар. Прилагането на член 73 от Договора, както и прилагането на Регламент (ЕИО) № 1191/69 предполагат съществуването на помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора. Ако съдържанието на договорите може да се вмести в понятието от член 73 „задължения, присъщи на понятието обществена услуга“, формата на инструмента, който е договор или едностранно наложено задължение, не би следвало да бъде сама по себе си пречка за обявяване на потенциалната държавна помощ, свързана с договорната цена, за съвместима с общия пазар. В действителност определящият елемент за отъждествяване на услуга, независимо дали тя е наложена от държава-членка или е установена с договор, със задължение за обществена услуга по смисъла на член 73 от Договора, следва да бъде същността на услугата, а не формата, под която тя е организирана ([15]).

([15]) По подобен начин в член 4 от Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО относно държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67), се използва понятието „акт на възлагане“, чийто вид може да се определя от държавата-членка. Вж. също Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

(104) С оглед на тези съображения Комисията заключи, че от правна гледна точка няма причина държавна помощ, свързана с цената, платена по договор за обществена услуга, да не бъде съвместима с общия пазар в съответствие с член 73 от Договора. Комисията отбелязва, че това решение е било избрано от съзаконодателите в Регламент (ЕО) № 1370/2007. Съгласно член 12 от него обаче посоченият регламент ще влезе в сила едва на 3 декември 2009 г. Тъй като разглежданите договори са подписани преди тази дата, Регламент (ЕО) № 1370/2007 не се прилага за тях.

(105) Тъй като член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 не съдържа точни условия за обявяване на държавна помощ, свързана с цената, платена по договор за обществена услуга, за съвместима с общия пазар, Комисията счита, че следва да се прилагат общите принципи, произтичащи от Договора, съдебната практика на съдилищата на Общността, както и практиката на Комисията за вземане на решения в области, различни от обществения транспорт, за определяне дали подобна държавна помощ може да бъде обявена за съвместима с общия пазар ([16]).

(106) Комисията припомня тези принципи в общи линии в рамката на Общността за държавна помощ под формата на задължения за обществена услуга ([17]). По отношение на съвместимостта на държавната помощ, свързана с цената, платена по договор за обществена услуга, рамката на Общността предвижда следното в точка 14: „Размерът на компенсацията не може да надвишава това, което е необходимо за покриване на разходите, понесени при изпълнение на задълженията за обществена услуга, като се отчитат съответните постъпления и една разумна печалба за изпълнение на тези задължения. Размерът на компенсацията включва всички предимства, предоставени от държавата или за сметка на държавни ресурси, независимо под каква форма“.

(107) Комисията отбелязва, че чрез предварителното определяне по време на процедурата за подбор, както е описано в съображения 12—20, че цената, която органите са били готови да платят, не е по-висока от 26 CZK на километър и в резултат на това, чрез прилагането на този периметър и прибавянето на непредвидените разходи за изчисляване на приходите на превозвачите, органите на Южна Моравия са гарантирали, че компенсацията не би могла да надвишава разходите, направени от операторите.

(108) Комисията отбелязва, че въпреки че жалбоподателят оспорва параметъра за изчисляване на компенсацията, той не е представил довод, който да доказва, че компенсацията би могла да надвиши разходите, направени от операторите. Напротив, жалбоподателят твърди, че въпросната стойност е била по-скоро част от предварителната експертна оценка, според която е трябвало да се компенсира доказаната загуба на превозвача и тя би трябвало да бъде определена дори в по-голям размер.

(109) Освен това, по отношение на услугите, предоставяни в район Южна Моравия, Комисията отбелязва, че освен компенсациите от регионалните органи, операторите не са получили други предимства, предоставени от държавата или за сметка на държавни ресурси в периода 2004—2005 г.

(110) Поради това Комисията счита, че в настоящия случай са спазени общите принципи, описани по-горе, които определят оценката на съвместимостта на помощта.

(111) Ето защо Комисията заключи, че помощта е съвместима с член 73 от Договора.

7. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(112) От гледна точка на правната оценка Комисията счита, че Чешката република е действала в нарушение на член 88, параграф 3 от Договора за ЕО и следователно е предоставила неправомерно помощ по разглежданата схема за помощ.

(113) Комисията счита, че помощта, предоставена на Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA и TREDOS чрез договорите за обществена услуга за автомобилен транспорт в Южна Моравия, е съвместима с член 73 от Договора,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, която Чешката република е привела в действие чрез договори за обществена услуга за автомобилен транспорт в Южна Моравия с 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. и TREDOS, spol. s.r.o., е съвместима с общия пазар.

([16]) Вж. решения на Комисията: C 16/07 — Австрия — държавна подкрепа за *Postbus* в област *Lienz*, C 31/07 — Ирландия — държавна помощ в полза на дружества за автобусен превоз на Córas Iompair Éireann (Irish Bus и Dublin Bus); C 47/07 — Германия — договор за обществена услуга между Deutsche Bahn Regio и провинциите Берлин и Бранденбург; C 41/08 — Дания — договор за обществени услуги между Министерството на транспорта и Danske Statsbaner.

([17]) ОВ C 297, 29.11.2005 г., стр. 4.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Чешката република.

Съставено в Брюксел на 26 ноември 2008 година.

За Комисията
Antonio TAJANI
Заместник-председател