II

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)

ROZHODNUTÍ

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 26. listopadu 2008

o státní podpoře C 3/08 (ex NN 10/05) – Česká republika, týkající se vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby pro dopravní podniky v Jihomoravském kraji

(oznámeno pod číslem K(2008) 7032)

(Pouze české znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2009/325/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES [1], a zejména na čl. 6 odst. 1 a článek 14 tohoto nařízení,

poté, co vyzvala zúčastněné třetí strany, aby v souladu s uvedenými články podaly připomínky [2],

vzhledem k těmto důvodům:

1. **POSTUP**

(1) V dopise ze dne 28. června 2005 obdržela Komise stížnost od české společnosti ČAS-SERVICE a. s. (dále jen „stěžovatel"). Stížnost se týkala státní podpory, kterou krajské úřady v letech 2003 až 2005 údajně poskytly různým konkurentům stěžovatele.

(2) Dopisy ze dne 20. července 2005, 14. března 2006 a 7. prosince 2006 požádala Komise orgány České republiky o další informace týkající se otázek vznesených stěžovatelem.

(3) České orgány odpověděly dne 14. září 2005, 2. června 2006, 6. února 2007 a 18. října 2007.

(4) Dopisem ze dne 15. ledna 2008 Komise českým orgánům oznámila své rozhodnutí zahájit s ohledem na dotyčnou podporu řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES. České orgány zaslaly své připomínky k podpoře dopisem ze dne 18. února 2008.

(5) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 16. února 2008 [3]. Komise vyzvala všechny zúčastněné strany, aby k podpoře podaly své připomínky.

[1] Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.
[2] Úř. věst. C 43, 16.2.2008, s. 19.
[3] Viz poznámka pod čarou 2.

(6) Dne 14. března 2008 Komise obdržela připomínky od stěžovatele jako třetí strany. Dne 17. dubna 2008 byly tyto připomínky zaslány českým orgánům, které byly vyzvány, aby se ke stanoviskům třetí strany vyjádřily. Dne 13. května 2008 požádaly české orgány o prodloužení lhůty pro předložení svých připomínek, s čímž Komise souhlasila. Dne 17. června 2008 české orgány předložily své poznámky týkající se připomínek třetí strany.

2. **PODROBNÝ POPIS**

(7) Stěžovatel je akciovou společností činnou v oblasti pravidelné autobusové dopravy, zájezdové dopravy, městské autobusové dopravy na Znojemsku a v mezinárodní dopravě.

(8) Až do září 2004 bylo provozování regionální veřejné autobusové dopravy v Jihomoravském kraji klíčovou aktivitou stěžovatele, a to zejména na základě smluv uzavřených s krajskými úřady. Služby byly poskytovány v Jihomoravském kraji (okresy Znojmo a Moravský Krumlov).

(9) Stěžovatel tvrdí, že úřady Jihomoravského kraje poskytly v období let 2003–2005 nedovolenou státní podporu Bítešské dopravní společnosti spol. s r.o. (dále jen „Bítešská“), společnosti BK BUS spol. s.r.o. (dále jen „BK Bus“), Březanské dopravní společnosti spol. s.r.o. (dále jen „Březanská společnost“), Znojemské dopravní společnosti – PSOTA, spol. s r.o. (dále jen „PSOTA“) a společnosti TREDOS, spol. s r.o. (dále jen „TREDOS“). Mělo se tak stát v důsledku udělení licence, které nebylo ani transparentní, ani objektivní.

(10) Podle českých orgánů se v případě licence jedná o povolení udělované orgány k provozování veřejné linkové dopravy. Cílem licence je zaručit, aby autobusovou dopravu provozovali pouze ti dopravci, kteří splňují určité kvalitativní požadavky. V tomto ohledu podle § 18 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen „zákon o silniční dopravě“) ([4]), patří mezi tyto požadavky zejména povinnost provozovat dopravu podle schváleného jízdního řádu, zajistit určitou míru bezpečnosti pro cestující, uveřejnit jízdní řád a označit vozidla názvem linky.

([4]) Pro účely tohoto rozhodnutí se odkazy týkají ustanovení zákona ve znění použitém pro tento případ.

(11) Ustanovení § 19 zákona o silniční dopravě stanoví, že závazkem veřejné služby se rozumí „závazek ve veřejném zájmu, který by [dopravce] jinak pro jeho ekonomickou nevýhodnost nepřijal nebo by jej přijal pouze zčásti. Závazek veřejné služby sjednává s dopravcem stát a hradí dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou jeho plněním. Závazek veřejné služby spočívá v závazku provozu (…), závazku přepravy (…) a závazku tarifním (…). Závazek veřejné služby ve veřejné linkové dopravě vzniká na základě písemné smlouvy“ (uzavřené mezi příslušnými orgány a dopravcem) ([5]).

(12) Dále § 19b odst. 2 a 4 zákona o silniční dopravě stanoví, že „povinnou součástí smlouvy o závazku veřejné služby je (…) předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které se závazek veřejné služby uzavírá“. Příslušné orgány „uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši tohoto předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady. (…) Zajišťuje-li dopravce přepravní služby mimo závazky veřejné služby nebo jiné činnosti, je povinen vést oddělené účetnictví závazků veřejných služeb.“

(13) Podle § 19b odst. 5 zákona o silniční dopravě „vymezení prokazatelné ztráty, způsob výpočtu předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty, způsob výpočtu prokazatelné ztráty, pravidla na přidělování finančních prostředků z příslušných rozpočtů, doklady, kterými musí být výpočty prokazatelné ztráty doloženy, a způsob výkonu státního odborného dozoru nad financováním dopravní obslužnosti stanoví prováděcí předpis.“ Tento předpis – vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 50/1998 Sb. ze dne 13. března 1998, o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě (dále jen „vyhláška“) – definuje prokazatelnou ztrátu ve veřejné linkové osobní dopravě jako: „rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů a upraveného přiměřeného zisku a mezi dosaženými tržbami a výnosy“ (dále jen „ztráty“).

(14) Přiměřeným ziskem se ve vyhlášce rozumí „částka, která po zdanění (…) nepřekračuje 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla pro veřejnou linkovou osobní dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním závazku veřejné služby, snížená o částku celkových skutečných účetních odpisů těchto autobusů, a částka vynaložená na investice související s provozováním veřejné linkové osobní dopravy, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad.“

([5]) V právním řádu České republiky se kompenzace za smlouvu na veřejné služby rovná pojmu prokazatelné ztráty. Jako podobný příklad viz rovněž rozhodnutí Komise N 495/07 – Česká republika – Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (Úř. věst. C 152, 18.6.2008, s. 21).

(15) S účinností od 1. ledna 2003 přešla v České republice odpovědnost za uzavírání smluv o zajišťování služeb veřejné dopravy s dopravními podniky na krajské úřady, včetně úřadů Jihomoravského kraje. Úřady Jihomoravského kraje porovnaly náklady na provozování veřejné dopravy, které vznikly stěžovateli, s průměrnými náklady na provozování autobusové dopravy v České republice získanými ze statistického průzkumu. Došly k závěru, že náklady stěžovatele byly vyšší než průměrné náklady.

(16) Dne 24. března 2003 se na základě výše uvedeného posouzení a po neúspěšných jednáních se stěžovatelem rozhodly úřady Jihomoravského kraje zahájit jednání o zajištění dopravní obslužnosti s jinými dopravci. Obrátily se na známé dopravce působící v Jihomoravském kraji s výzvou k podání nabídek na zajištění služeb veřejné dopravy na Znojemsku. Výzva k podání nabídek byla rozeslána 41 dopravcům, včetně stěžovatele. Ve výzvě se počítalo s tím, že krajské úřady jsou ochotny provozovatelům platit za poskytování služby maximálně 26 CZK/km. Dále výzva obsahovala požadavek, že dopravci musí mít elektronický odbavovací systém a dobrou pověst u správních orgánů.

(17) Krajské úřady obdržely odpovědi od devíti dopravců a pozvaly poté tyto dopravce na jednání. Nabídky posuzovala a hodnotila výběrová komise, kterou jmenovala Rada Jihomoravského kraje. Doporučila, aby byly smlouvy o zajišťování dopravní obslužnosti uzavřeny se šesti dopravci, včetně stěžovatele, a to s těmito společnostmi: Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS a stěžovatel (ČAS-Service a. s.).

(18) Kritérii hodnocenými při posuzování nabídek výběrovou komisí byla jednoznačnost a úplnost nabídky. Úřady Jihomoravského kraje dále braly do úvahy mimo jiné i kritérium minimalizace počtu provozně-technických kilometrů a celistvosti vybraného území.

(19) Podle českých orgánů splňoval stěžovatel kritéria výběru pouze podmíněně, protože nespecifikoval jednoznačně cenu svého přepravního výkonu. V průběhu dalších jednání uvedl, že nemůže akceptovat vyrovnávací platbu ve výši navrhované úřady Jihomoravského kraje ve výzvě k podání nabídek.

(20) Proto došel krajský úřad k závěru, že stěžovatel nesplňuje podmínky výběrového řízení a že s ním nemůže být uzavřena smlouva o zajišťování dopravní obslužnosti ve veřejné dopravě.

(21) Smlouvy byly uzavřeny s těmi dopravci, kteří akceptovali, že maximální cena vyplácená za zajišťování veřejné dopravy bude 26 CZK/km. Podle českých orgánů to znamená, že řádně spravovaná a vybavená společnost s náklady 23 959 CZK/km bude mít zisk ve výši 2 041 CZK/km. Náklady ve výši 23 959 CZK/km byly získány ze statistických průzkumů prováděných podle zákona č. 89/1995 Sb., o státní statistické službě. Tyto průzkumy se týkaly zajišťování služeb veřejné autobusové dopravy na území České republiky v roce 2002.

(22) Odhadovaná cena za kilometr (max. 26 CZK/km) byla stanovena ve smlouvách s jednotlivými dopravci. Na jejím základě bylo možno stanovit celkovou výši příjmů (cena za km vynásobená počtem kilometrů), které budou dopravci za poskytnutí služby vyplaceny. Od této částky byly odečteny skutečné příjmy, aby bylo možno určit ztráty ([6]).

(23) Dopravce musel úřadu po poskytnutí služeb předložit doklad o skutečných příjmech. Teprve poté byla stanovena výše ztrát a došlo k vyplacení vyrovnávací platby.

(24) Kromě obecných požadavků stanovených v zákoně o silniční dopravě pro dopravce a vyplývajících ze skutečnosti, že tito provozovatelé mají licence, uváděly všechny smlouvy konkrétnější povinnosti jednotlivých provozovatelů, a to povinnost provozovat dopravu na konkrétních linkách a v určených časech a rovněž podmínky pro změnu smluv a pokuty v případě nedodržení smluv.

(25) České orgány informovaly Komisi, že po roce 2003 se úřady Jihomoravského kraje dohodly uzavřít další smlouvy na zajišťování dopravní obslužnosti na rok 2004 a 2005 se stejnými dopravci.

(26) České orgány potvrdily, že při výběru dopravců poskytujících dopravní služby v roce 2004 a 2005 neproběhlo žádné zvláštní řízení.

([6]) Podle českých právních předpisů jsou ztráty rozdílem mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů a upraveného přiměřeného zisku na jedné straně a dosaženými tržbami a výnosy na straně druhé.

(27) V následující tabulce jsou uvedeny údaje o částkách vyrovnávací platby, s nimiž se počítalo ve smlouvách na rok 2004 (tabulka 1):

Dopravní podnik	Datum uzavření smlouvy	Maximální výše vyrovnávací platby, s níž se ve smlouvě počítalo
TREDOS	21. 1. 2004	7 364 733 CZK
	Změněna:	
	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	18 924 849 CZK
	Změněna:	
	31.8.2004	18 956 769 CZK
	17.9.2004	18 979 733 CZK
Březanská společnost	26. 1. 2004	10 615 611 CZK

(28) Dále byly smlouvy uzavřené na rok 2004 prodlouženy na rok 2005 (tabulka 2):

Dopravní podnik	Datum uzavření smlouvy	Maximální výše vyrovnávací platby, s níž se ve smlouvě počítalo
TREDOS	4. 3. 2005	11 457 527 CZK
	Změněna:	
	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
Březanská společnost	4. 3. 2005	11 953 423 CZK

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

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

(30) Komise se rozhodla zahájit řízení na základě důvodů uvedených v bodech odůvodnění 31 až 38.

3.1 Poskytnutí podpory

(31) Komise má pochybnosti o tom, že byla splněna třetí podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark ([7]).

(32) Protože byl výpočet vyrovnávací platby proveden na základě předem stanoveného ukazatele (26 CZK/km) a konečná úhrada byla založena na dokladech o skutečně vzniklých ztrátách a nepřevyšovala částku stanovenou předem ve smlouvách, byla Komise předběžně toho názoru, že vyrovnávací platba zřejmě nebyla vyšší než skutečné ztráty. Kromě toho považovala Komise zisk zahrnutý do částky 26 CZK/km za přiměřený.

(33) Komise nicméně vyjádřila pochybnosti týkající se pojmu „nepředvídatelné náklady“ v českých právních předpisech, jímž by bylo možné odůvodnit mimořádný nárůst sazby za vyrovnávací platbu.

(34) Komise navíc došla k závěru, že nebyla splněna ani čtvrtá podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark. Komise je toho názoru, že postup uplatněný českými orgány nelze považovat za postup zadávání veřejných zakázek ani za postup, který by zajišťoval, že úroveň vyrovnávací platby byla určena na základě rozboru nákladů, které by vznikly typickému dobře řízenému podniku disponujícímu přiměřeným množstvím dopravních prostředků, jak vyžaduje rozsudek ve věci Altmark.

(35) V důsledku toho Komise usoudila, že neexistují jasné důkazy o tom, že v rámci vyrovnávací platby nebyla udělena selektivní výhoda a tedy i státní podpora ve smyslu těchto ustanovení, neboť ostatní podmínky čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES byly splněny.

3.2 Slučitelnost

(36) Komise upozornila na to, že slučitelnost takové státní podpory se společným trhem by měla být posuzována v souvislosti s obecnými zásadami vyplývajícími ze Smlouvy o ES, judikatury Soudního dvora a Soudu prvního stupně a rozhodovací praxe Komise v jiných oblastech, než je veřejná doprava ([8]).

([7]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkhersgesellschaft Altmark GmbH, za přítomnosti Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, C-280/00, Sb. roz. 2003, s. I 07747, body 88 až 93.

([8]) Viz rozhodnutí Komise: C 16/07 – Rakousko – Státní podpora pro podnik *Postbus* v okrese *Lienz* (Úř. věst. C 162, 14.7.2007, s. 19), C 31/07 – Irsko – Státní podpora pro autobusové společnosti Córas Iompair Éireann (Dublin Bus a Irish Bus) (Úř. věst. C 217, 15.9.2007, s. 44); C 47/07 – Německo – DB Regio AG – Smlouva o závazku veřejné služby (Úř. věst. C 35, 8.2.2008, s. 13); C 41/08 – Dánsko – Smlouva o veřejných službách mezi Ministerstvem dopravy a Danske Statsbaner (dosud nezveřejněno).

(37) Po přezkoumání dostupných informací Komise došla k závěru, že obecné zásady týkající se posuzování slučitelnosti podpory byly v dotyčném případě splněny. Předběžné stanovení maximální výše vyrovnávací platby založené na vnitrostátní statistické analýze ve výběrovém řízení zajistilo, že nedošlo k nadměrnému odškodnění dopravců.

(38) Jelikož však v uvedeném případě nedošlo k postupu zadávání veřejných zakázek a stěžovatel se odvolává na to, že společnosti Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA a TREDOS obdržely nedovolenou státní podporu, došla Komise k závěru, že předtím, než bude moci s jistotou uzavřít, že podpora je slučitelná s článkem 73 Smlouvy o ES ve smyslu článku 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999, je třeba dát stěžovateli a třetím stranám příležitost uvést připomínky k metodice, kterou při stanovování částky vyrovnávací platby použily úřady Jihomoravského kraje.

4. PŘIPOMÍNKY ČESKÝCH ORGÁNŮ

(39) Česká republika uvedla, že pojem „nepředvídatelné náklady" platí podle zákona o silniční dopravě, pokud jde o předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které je smlouva o závazku veřejné služby uzavřena. Tento odhad, který předkládá dopravce, tvoří povinnou součást smlouvy o závazku veřejné služby.

(40) V § 19b odst. 3 uvedeného zákona se stanoví, že kraj uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady. Zákon o silniční dopravě nicméně vymezení nepředvídatelných prokazatelných nákladů blíže neupravuje a definici daného pojmu ponechává na jednotlivých objednatelích dopravy.

(41) Česká republika se odvolala na to, že ve smlouvách o závazku veřejné služby uzavřených Jihomoravským krajem jsou stanoveny předběžné odhady ztrát. V případě, že výše skutečné prokazatelné ztráty za dané období byla vyšší než předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty, Jihomoravský kraj hradil prokazatelnou ztrátu pouze do výše předběžného odborného odhadu. Riziko vyšší skutečné ztráty a nižšího skutečného zisku ve vztahu k předběžnému odhadu prokazatelné ztráty nesli v této souvislosti dopravci s výjimkou nepředvídatelných prokazatelných nákladů.

(42) Pojem „nepředvídatelné náklady" byl blíže specifikován ve smlouvách o závazku veřejné služby uzavíraných Jihomoravským krajem s jednotlivými dopravci. O nepředvídatelných nákladech se mluví v situacích, které nezávisejí na řízení společností, jako jsou například živelné pohromy, zásah do cen ze strany státu, úprava spotřební daně, DPH apod. Česká republika poskytla Komisi příslušné pasáže ze smluv o závazku veřejných služeb.

5. PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN A KOMENTÁŘE ČESKÝCH ORGÁNŮ

(43) Stěžovatel byl jedinou třetí stranou, která po rozhodnutí Komise o zahájení řízení předložila své připomínky.

(44) Připomínky stěžovatele se týkaly těchto aspektů:

— tvrzení, že příslušná doprava nebyla objednána ve formě smluv o závazku veřejných služeb, avšak v rámci pojmu závazků veřejné služby vyplývajících ze zákona o silniční dopravě,

— tvrzení, že rozsudek Altmark se v tomto případě neměl uplatňovat,

— nesouhlas s tím, aby částka 26 CZK/km byla považována za maximální cenu za provozování dopravy při stanovení vyrovnávací platby. Stěžovatel je ve skutečnosti toho názoru, že tato částka tvoří spíše pouhou část předběžného odborného odhadu, podle něhož by měly být dopravci nahrazeny prokazatelné ztráty v souladu se zákonem o silniční dopravě,

— tvrzení, že při stanovení ceny za poskytování dopravních služeb 26 CZK/km nebyl brán ohled na místní podmínky pravidelné veřejné dopravy. Kdyby byly tyto místní podmínky vzaty v úvahu, byla by ve výsledku částka vyšší,

— vyrovnávací platba za poskytování veřejné služby sloužila ostatním dopravcům k obměnění jejich vozového parku,

— Komise měla posoudit rovněž stížnost týkající se období před 1. květnem 2004,

— tvrzení, že smlouvy o závazku veřejné služby vedly k situaci, kdy si konkurovaly dotované a nedotované formy dopravy, což vedlo k narušení hospodářské soutěže.

(45) Stěžovatel se nicméně nevyjádřil k pojmu nepředvídatelných nákladů. Stěžovatel rovněž nezmínil skutečnost, že předběžné stanovení maximální výše vyrovnávací platby založené na vnitrostátní statistické analýze mohlo zajistit, že nedošlo k nadměrnému odškodnění dopravců. Stěžovatel naopak tvrdil, že tuto referenční částku 26 CZK/km české orgány neměly považovat za maximální cenu za dopravu.

(46) Připomínky stěžovatele se tedy netýkaly přímo pochybností, které Komise vyjádřila v rozhodnutí o zahájení řízení. Česká republika navíc předložila Komisi své poznámky k připomínkám stěžovatele. Tyto poznámky potvrdily posouzení zvláštních problémů uvedených stěžovatelem, které provedla Komise.

(47) V důsledku toho tedy připomínky stěžovatele nemají na právní posouzení Komise uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení vliv.

6. PRÁVNÍ POSOUZENÍ

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

(48) Ustanovení přílohy IV kapitoly 3 aktu o přistoupení tvoří právní rámec pro posouzení opatření, která uskutečnily přistupující členské státy před svým přistoupením k EU a která jsou v platnosti i po přistoupení.

(49) Se zvláštním odkazem na odvětví dopravy stanoví příloha IV, že „režimy podpor a individuální podpory, které *nabyly účinku* v novém členském státě *přede* dnem přistoupení a *jsou stále použitelné i po* tomto dni, se považují za existující podpory ve smyslu čl. 88 odst. 1 Smlouvy o ES (…), za předpokladu, že podpůrná opatření byla do čtyř měsíců ode dne přistoupení sdělena Komisi.“

(50) Podle uznávané rozhodovací praxe ([9]) „nemůže Komise posuzovat podpory, které byly poskytnuty před přistoupením a nejsou použitelné po přistoupení, ani na základě postupů stanovených v článku 88 Smlouvy o ES, ani na základě přechodného mechanismu. Pouze taková opatření, na jejichž základě může být i po přistoupení poskytnuta dodatečná podpora nebo může být zvýšena částka podpory již poskytnuté, mohou být na základě přechodného mechanismu kvalifikována jako existující podpora – pokud splňují příslušné podmínky – a proto tomuto mechanismu podléhají. Na druhé straně se přechodný mechanismus stává bezpředmětným v souvislosti s opatřeními pro poskytování podpor, které již byly v určité výši definitivně a bezpodmínečně poskytnuty před přistoupením. (…) [A]by bylo možno stanovit, zda se jedná o tento případ, je příslušným kritériem právně závazný akt, jímž se příslušné vnitrostátní orgány zavazují poskytnout podporu. Pokud takový akt neexistuje, nebylo opatření poskytnuto před přistoupením, a jedná se tedy o novou podporu, jejíž slučitelnost se společným trhem Komise posuzuje na základě článků 87 a 88 Smlouvy o ES. Nové opatření musí být posouzeno v momentě, kdy je podpora poskytována; za poskytnutí podpory se považuje právní závazek státu, a nikoli její vyplacení. Jakákoli platba v rámci právního závazku, současná i budoucí, znamená pouze provedení závazku a nemůže být považována za novou nebo dodatečnou podporu. Komise je proto toho názoru, že se musí prokázat, že i po přistoupení bude podpora znamenat další přínos, který nebyl v době jejího poskytnutí znám nebo nebyl znám v plné míře, aby mohlo být opatření považováno za použitelné po přistoupení“.

([9]) Rozhodnutí Komise C 3/05 – Polsko – Podpora na restrukturalizaci pro společnost Daewoo – FSO (Úř. věst. C 100, 26.4.2005, s. 2, body 40 až 43).

(51) Komise zaprvé konstatuje, že české orgány Komisi neoznámily smlouvy uvedené v tabulce 1 (všechny vstoupily v platnost před 1. květnem 2004) v rámci postupu stanoveného v příloze IV kapitole 3 aktu o přistoupení z roku 2003.

(52) Dále Komise konstatuje, že pokud jde o definici nepředvídatelných nákladů, vysvětlených po rozhodnutí o zahájení řízení, měla opatření tendenci vytvořit dodatečné výhody, o kterých se ve chvíli poskytnutí podpory přesně nevědělo.

(53) Následkem toho se všechny smlouvy uvedené v tabulce 1, zahrnují-li státní podporu, týkají státní podpory použitelné po přistoupení, která není stávající podporou a o níž může rozhodnout Komise.

(54) Pokud jde o smlouvy uvedené v tabulce 2, které byly všechny uzavřeny po 1. květnu 2004, je jejich prošetření v pravomoci Komise.

6.2 Poskytnutí podpory

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

6.2.1 *Státní prostředky*

(56) Komise konstatuje, že úřady Jihomoravského kraje vyplácely vyrovnávací platby z veřejného rozpočtu. Byly tudíž poskytnuty ze státních prostředků.

6.2.2 *Selektivní hospodářská výhoda*

(57) Je třeba stanovit, zda opatření poskytuje selektivní hospodářskou výhodu.

(58) Z rozsudku ve věci Altmark vyplývá, že „pokud musí být opatření státu považováno za vyrovnávací platbu (kompenzaci) za služby poskytnuté podniky, které vyrovnávací platbu přijaly, aby mohly plnit závazky veřejné služby, takže se u těchto podniků nejedná o skutečné finanční zvýhodnění a opatření tedy nemá za následek jejich příznivější konkurenční postavení, než mají jejich konkurenti, nespadá takové opatření pod čl. 92 odst. 1 Smlouvy. Aby však tato kompenzace nebyla v konkrétním případě klasifikována jako státní podpora, je třeba splnit řadu podmínek“ ([10]).

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

(60) Pokud jde o splnění této podmínky, nevznesla Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení žádné pochyby.

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

(62) Komise rovněž konstatovala, že závazek veřejné služby byl ve smlouvách jednoznačně a konkrétně definován, tj. u jednotlivých dopravců byla jasně vymezena přepravní spojení a časové termíny, ve kterých bude doprava zajišťována.

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

([10]) Rozsudek ve věci Altmark, C-280/00, body 87 a 88.

(64) Pokud jde o splnění této podmínky, neuvedla Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení žádné pochyby.

(65) Komise konstatovala, že úřady stanovily maximální cenu za dopravní služby na základě kritérií uvedených v §19b zákona o silniční dopravě a ve vyhlášce na 26 CZK/km. Tato cena byla obsažena ve výzvě k podání nabídek zaslané všem potenciálním zájemcům v roce 2003. Komise konstatovala, že uvedená cena byla stanovena na základě statistických údajů.

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

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

(68) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatuje, že krajské úřady uvedly ve výzvě k podání nabídek, že maximální cena 26 CZK/km je cena, kterou jsou ochotny platit dopravcům za zajišťování dopravní obslužnosti.

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

(70) Pokud jde o poslední uvedený pojem, o němž Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila pochybnosti, je třeba poznamenat, že pojem „nepředvídatelné náklady“ upravuje zákon o silniční dopravě. Tento pojem byl blíže specifikován ve smlouvách o závazku veřejné služby uzavřených Jihomoravským krajem s jednotlivými dopravci. O nepředvídatelných nákladech se mluví v situacích, které nezávisejí na řízení společností, jako jsou například živelné pohromy, zásah do cen ze strany státu, úprava spotřební daně, DPH apod. Dopravci musejí dokázat, že tyto nepředvídatelné náklady byly skutečně vynaloženy. Používáním této výjimky z maximální ceny za dopravu není ovlivněna skutečnost, že mechanismus vyrovnávacích plateb je schopen zajistit, aby výše vyrovnávací platby nepřekročila skutečné ztráty ([11]).

(71) Protože byl výpočet vyrovnávací platby proveden na základě předem stanoveného ukazatele (26 CZK/km) a konečná úhrada byla založena na dokladech o ztrátách, a tedy i skutečně vzniklých nákladech, včetně nepředvídatelných nákladů, je Komise toho názoru, že vyrovnávací platba zřejmě nebyla vyšší než skutečné ztráty, a tedy i než skutečné náklady. Kromě toho Komise považuje zisk 2 041 CZK/km zahrnutý v částce 26 CZK/km za přiměřený, neboť odpovídá marži 7,85 %.

(72) Komise proto došla k závěru, že třetí podmínka podle věci Altmark je splněna.

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

(74) Komise musí nejprve přezkoumat, zda by mohl být postup použitý českými orgány považován za řízení o zadávání veřejných zakázek. Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatuje, že Jihomoravský kraj rozeslal známým dopravcům v oblasti (celkem 41) výzvu k podání nabídek na zajištění dopravních služeb na Znojemsku.

(75) Tento postup vyloučil, aby byli o řízení informováni dopravci z jiných krajů nebo okresů a aby měli možnost podat své nabídky. Tento postup navíc neumožňoval, aby se výběr poskytovatele služeb vztahoval i na dopravce z jiných členských států. Komise rovněž konstatuje, že české orgány nepočítaly s žádným výběrovým řízením na dopravce pro období let 2004–2005, ale jednoduše prodloužily smlouvy s dopravci, kteří byli vybráni pro zajišťování služeb v roce 2003.

(76) Tyto skutečnosti platí i nadále. Komise proto dochází k závěru, že postup použitý českými orgány nelze považovat za řízení o zadávání veřejných zakázek, jak je vyžaduje rozsudek ve věci Altmark.

(77) Tímto závěrem není dotčeno stanovisko, které může Komise přijmout, pokud jde o slučitelnost příslušných opatření s pravidly týkajícími se veřejných zakázek.

(78) Komise musí dále přešetřit druhou alternativu, která se uvádí ve čtvrté podmínce podle rozsudku ve věci Altmark.

(79) Výše vyrovnávací platby musí být stanovena na základě rozboru nákladů typického, řádně spravovaného a přiměřeně vybaveného podniku, což by mělo být alternativou rozboru výše vyrovnávací platby stanovené prostřednictvím nabídkového řízení. Jak se uvádí v rozhodnutí o zahájení řízení, byla podle českých orgánů smluvní cena za služby stanovena na základě statistických údajů o nákladech, což znamená, že řádně spravovaná a přiměřeně vybavená společnost s náklady 23 959 CZK (0,87 EUR) na kilometr by dosáhla zisku 2 041 CZK (0,08 EUR) na kilometr.

(80) V této souvislosti Komise zaprvé konstatuje, že cílem použití statistických údajů je zajistit, aby byla cena stanovena podle nákladů typického podniku.

(81) Zadruhé, s ohledem na to, že všichni dopravci, kteří se zúčastnili řízení, museli získat licence k provozování své činnosti a že museli podle výzvy k podání nabídek splňovat určité požadavky, museli být určitě přiměřeně vybaveni dopravními prostředky, aby mohli splňovat nezbytné kvalitativní požadavky.

(82) Jak je však uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, nemůže použití statistických údajů o nákladech na dopravu samo o sobě vést k závěru, že by měli být provozovatelé dopravy, kteří akceptovali požadavek poskytovat služby za 26 CZK/km, považováni za řádně spravované společnosti. Statistické údaje, které sloužily jako základ pro stanovení uvedené částky, se týkaly pouze skutečných nákladů na dopravní obslužnost v České republice v roce 2002. Není proto prokázáno, že průměrná výše těchto nákladů představuje náklady dobře fungujícího podniku. České orgány nepředložily k tomuto bodu dostačující informace, a to ani po rozhodnutí o zahájení řízení.

([11]) Je třeba připomenout, že ztráty jsou rozdílem mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů a upraveného přiměřeného zisku na jedné straně a dosaženými tržbami a výnosy na straně druhé.

(83) Protože tedy nejsou splněny všechny požadavky druhé alternativy, kterou poskytuje čtvrtá podmínka podle rozsudku ve věci Altmark, nemůže Komise vyvodit závěr, že postup použitý krajskými úřady lze považovat za postup, který zajišťuje, aby byla výše vyrovnávací platby rovna částce, která by měla být získána v otevřeném výběrovém řízení.

(84) Jinými slovy, Komise nemůže vyloučit, že v otevřeném výběrovém řízení by mohly krajské úřady najít dopravce s nižšími náklady, kteří by za své služby požadovali nižší úhradu. Komise dále nemůže dospět k závěru, že vyrovnávací platba byla stanovena ve výši, která zaručuje, že nebyla pro některé dopravce znamenat zvýhodnění.

(85) Komise proto zastává názor, že vyrovnávací platba představovala pro některé provozovatele veřejné dopravy výhodu. Druhá podmínka pro použití čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES je proto v tomto případě splněna.

6.2.3 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy*

(86) Pokud jde o tuto podmínku, je třeba ověřit, zda výhoda poskytnutá ze státních prostředků může narušit hospodářskou soutěž do té míry, že by to ovlivnilo obchod mezi členskými státy.

(87) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise v tomto ohledu uvádí, že rozsudek ve věci Altmark stanoví, že: „není vůbec vyloučené, aby veřejná podpora poskytnutá podniku, který poskytuje pouze služby místní nebo regionální dopravy a neposkytuje služby mimo svůj stát původu, mohla mít dopad na obchod mezi členskými státy. Pokud členský stát poskytne veřejnou podporu nějakému podniku, může být poskytování dopravních služeb uvedeným podnikem z tohoto důvodu zachováno nebo zvýšeno s tím výsledkem, že podniky se sídlem v jiných členských státech mají menší příležitost poskytovat své dopravní služby na trhu v uvedeném členském státě (viz rozsudek ve věci Francie v. Komise, C-102/87, Sb. rozh. 1988, s. 4067, bod 19; rozsudek ve věci Itálie v. Komise, C-305/89, Sb. rozh. 1991, s. I 1603, bod 26; a Španělsko v. Komise, bod 40). V tomto případě není toto zjištění pouze hypotetické, protože jak se zdá zejména z pozorování Komise, několik členských států začalo od roku 1995 otevírat některé trhy s dopravou konkurenci z podniků se sídlem v jiných členských státech, takže řada podniků již nabízí své služby v městské, příměstské nebo regionální dopravě v jiných členských státech, než je jejich stát původu. A konečně, podle judikatury Soudního dvora neexistuje žádný práh nebo procento, které by stanovovalo hranici, pod níž by se obchod mezi členskými státy mohl považovat za neovlivněný. Relativně malá výše podpory nebo relativně malá velikost podniku, který ji dostává, samy o sobě nevylučují možnost, že by mohl být obchod mezi členskými státy ovlivněn (viz věc Tubemeuse, bod 43, a Španělsko v. Komise, bod 42). Druhá podmínka pro použití čl. 92 odst. 1 Smlouvy, tj. že podpora musí být schopna ovlivnit obchod mezi členskými státy, proto nezáleží na místním nebo regionálním charakteru poskytovaných dopravních služeb nebo na rozsahu oblasti příslušné činnosti“ ([12]).

(88) Komise proto dospěla k závěru, že podmínka, že podpora musí narušovat hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy, je v daném případě splněna.

(89) S ohledem na výše uvedené úvahy Komise dospěla rovněž k závěru, že uplatněná opatření představují podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

6.3 **Slučitelnost podpory**

(90) Článek 73 Smlouvy o ES stanoví podmínky slučitelnosti podpory poskytované v oblasti koordinace dopravy a závazku veřejné služby v dopravě. Uvedený článek představuje *lex specialis* ve vztahu k čl. 86 odst. 2 a čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy o ES.

(91) Podle rozsudku ve věci Altmark ([13]) není možno článek 73 Smlouvy o ES uplatňovat přímo, ale pouze prostřednictvím nařízení Rady, zejména nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách ([14]).

(92) Podle čl. 1 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 se toto nařízení vztahuje pouze na státní podporu poskytovanou podnikům provozujícím dopravu po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách.

(93) Členské státy však mohou vyloučit z oblasti působnosti uvedeného nařízení všechny podniky, jejichž činnost je omezena výlučně na provozování městské, příměstské nebo regionální dopravy.

(94) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise již uvedla, že české orgány takovou výjimku neprovedly. Proto jsou použitelná příslušná ustanovení nařízení (EHS) č. 1191/69.

([12]) Rozsudek Soudního dvora ve věci Altmark, C-280/00, body 77 až 82.

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

([14]) Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1.

(95) Podle čl. 1 odst. 4 nařízení (EHS) č. 1191/69 mohou příslušné orgány členských států za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb uzavřít s dopravním podnikem smlouvu na veřejné služby.

(96) Článek 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 stanoví, že „smlouvou na veřejné služby" je smlouva uzavřená mezi příslušnými orgány členského státu a dopravním podnikem za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb pro veřejnost.

(97) Podle čl. 14 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 smlouva na veřejné služby zahrnuje mimo jiné toto:

a) povahu poskytované služby, zejména normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality;

b) cenu služeb zahrnutých ve smlouvě, která se buď připojí k tarifním výnosům, nebo zahrnuje příjmy a podrobnosti finančních vztahů mezi oběma stranami;

c) pravidla o dodatcích a změnách smlouvy, zejména s ohledem na nepředvídatelné změny;

d) dobu platnosti smlouvy;

e) smluvní pokuty pro případ nedodržení smlouvy.

(98) Jak již bylo zmíněno v rozhodnutí o zahájení řízení, Komise především konstatuje, že podle § 19 zákona o silniční dopravě „závazek poskytovat veřejné služby ve veřejné linkové dopravě vzniká na základě písemné smlouvy" mezi příslušnými orgány a dopravci. Dále Komise konstatuje, že podmínky pro zajišťování dopravní obslužnosti neuložily orgány, ale projednali a schválili je dopravci spolu s krajskými úřady. Proto došla Komise k závěru, že v rozporu se zněním zákona o silniční dopravě („závazek veřejné služby") mohou být použita ustanovení oddílu V („Smlouvy na veřejné služby") nařízení (EHS) č. 1191/69.

(99) Zadruhé Komise konstatuje, že povaha služby byla definována ve smlouvách *expressis verbis* a rovněž odkazem na skutečnost, že dopravci vlastní licence na poskytování služeb veřejné dopravy.

(100) Zatřetí, smlouvy obsahovaly cenu za km a celkovou částku úhrady, která má být vyplacena za zajišťování služby.

(101) Začtvrté, smlouvy uváděly podmínky a postupy pro jejich změnu, dobu platnosti a smluvní pokuty v případě jejich porušení.

(102) Proto došla Komise k závěru, že smlouvy uzavřené s dopravními společnostmi Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA a TREDOS obsahovaly základní prvky smlouvy uvedené v čl. 14 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69.

(103) Dále Komise konstatuje, že cílem zákonodárce při přijímání nařízení (EHS) č. 1191/69 bylo definovat, za jakých podmínek je „podpora […], která představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby," uvedená v článku 73 Smlouvy, slučitelná se společným trhem. Jak použití článku 73 Smlouvy, tak použití nařízení (EHS) č. 1191/69 předpokládá existenci podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy. Pokud lze na obsah smluv vztáhnout pojem článku 73 *„plnění související s pojmem veřejné služby"*, neměla by sama forma nástroje, tj. smlouva nebo jednostranně ukládaná povinnost, být překážkou pro prohlášení potenciální státní podpory související se smluvní cenou za slučitelnou se společným trhem. Rozhodujícím prvkem pro charakterizování služby, ať ji ukládá členský stát, nebo je dohodnuta ve smlouvě, jako závazku veřejné služby ve smyslu článku 73 musí být podstata služby, nikoli to, jakou formou je organizována ([15]).

([15]) Podobně článek 4 rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67) používá pojem „pověření" a jeho forma je ponechána na členských státech. Viz také nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

(104) Na základě výše uvedených úvah došla Komise k závěru, že z právního hlediska není důvod, proč by státní podpora související s cenou zaplacenou za veřejnou službu zahrnutou ve smlouvě nemohla být slučitelná se společným trhem v souladu s článkem 73. Komise konstatuje, že na tomto řešení se shodli zákonodárci v nařízení (ES) č. 1370/2007. Podle článku 12 uvedeného nařízení však toto nařízení vstoupí v platnost až 3. prosince 2009. Vzhledem k tomu, že předmětné smlouvy byly podepsány před tímto datem, nařízení (ES) č. 1370/2007 se na ně nevztahuje.

(105) Vzhledem k tomu, že článek 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 neobsahuje přesné podmínky, kdy je možno prohlásit státní podporu související s cenou vyplacenou za veřejnou službu zahrnutou ve smlouvě za slučitelnou se společným trhem, domnívá se Komise, že při rozhodování, zda tato státní podpora může být prohlášena za slučitelnou se společným trhem, je třeba použít obecné zásady vyplývající ze Smlouvy, judikatury soudů Společenství a rozhodovací praxe Komise v jiných oblastech, než je veřejná doprava ([16]).

(106) Tyto zásady obecně připomněla Komise v rámci Společenství pro státní podporu ve formě závazku veřejné služby ([17]). Pokud jde o slučitelnost státní podpory související s cenou vyplacenou za veřejnou službu zahrnutou ve smlouvě, předpokládá rámec Společenství v bodě 14 toto: „Výše vyrovnávací platby je omezena rozsahem nezbytným pro úhradu nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby s ohledem na příslušné výnosy a přiměřený zisk za plnění těchto závazků. Výše vyrovnávací platby zahrnuje veškeré výhody udělené státem nebo ze státních prostředků v jakékoli formě."

(107) Komise konstatuje, že v souladu s body odůvodnění 12–20 zajistily úřady Jihomoravského kraje, aby vyrovnávací platba (kompenzace) nebyla vyšší než náklady vzniklé dopravcům, a to tak, že předem stanovily ve výběrovém řízení, že cena, kterou jsou úřady ochotny platit, nebude vyšší než 26 CZK/km, a následně tento ukazatel použily při výpočtu příjmů dopravců, přičemž přičetly nepředvídatelné náklady.

(108) Komise konstatuje, že ačkoliv stěžovatel zpochybňuje ukazatel použitý při výpočtu vyrovnávací platby, nepředložil žádný prvek prokazující, že výše vyrovnávací platby by mohla překročit náklady vzniklé dopravcům. Stěžovatel naopak tvrdil, že zvažovaná částka tvořila spíše část předběžného odborného odhadu, podle nějž by se dopravci měla poskytnout vyrovnávací platba za prokazatelnou ztrátu, která by měla být dokonce stanovena na vyšší úrovni.

(109) Pokud jde o služby poskytované v Jihomoravském kraji, Komise dále konstatuje, že kromě vyrovnávacích plateb od krajských úřadů nezískali dopravci v období 2004–2005 žádné jiné výhody od státu ani ze státních prostředků.

(110) Proto se Komise domnívá, že jsou v daném případě splněny obecné zásady upravující posuzování slučitelnosti podpory, jak je uvedeno výše.

(111) V důsledku toho došla Komise k závěru, že podpora je slučitelná s článkem 73 Smlouvy.

7. **ZÁVĚR**

(112) Vzhledem k právnímu posouzení Komise shledala, že Česká republika porušila ustanovení čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES, a tím poskytla podporu v rámci režimu protiprávně.

(113) Komise je toho názoru, že podpora poskytnutá společnostem Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA a TREDOS prostřednictvím uzavření smluv na veřejné služby za účelem provozování silniční dopravy v Jihomoravském kraji je slučitelná s článkem 73 Smlouvy,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Česká republika poskytla prostřednictvím uzavření smluv na veřejné služby za účelem provozování silniční dopravy v Jihomoravském kraji se společnostmi Bítešská dopravní společnost s r.o., BK Bus spol. s r. o., Březanská dopravní společnost spol. s r. o., Znojemská dopravní společnost – PSOTA, spol. s r. o. a TREDOS, spol. s r.o., je slučitelná se společným trhem.

([16]) Viz rozhodnutí Komise: C 16/07 – Rakousko – Státní podpora pro podnik *Postbus* v okrese *Lienz*, C 31/07 – Irsko – Státní podpora pro autobusové společnosti Córas Iompair Éireann (Dublin Bus a Irish Bus); C 47/07 – Německo – DB Regio AG – Smlouva o závazku veřejné služby; C 41/08 – Dánsko – Smlouva o veřejných službách mezi Ministerstvem dopravy a Danske Statsbaner.

([17]) Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno České republice.

V Bruselu dne 26. listopadu 2008.

Za Komisi
Antonio TAJANI
místopředseda