II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

AFGØRELSER OG BESLUTNINGER

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 26. november 2008

om statsstøttesag C 3/08 (ex NN 102/05) — Tjekkiet — vedrørende kompensation for offentlig tjeneste til Southern Moravia Bus Companies

(meddelt under nummer K(2008) 7032)

(Kun den tjekkiske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2009/325/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2,

under henvisning til aftale om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 [1], særlig artikel 6, stk. 1, og artikel 14,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse bestemmelser [2], og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 28. juni 2005 modtog Kommissionen en klage fra det tjekkiske selskab ČAS — SERVICE a.s. (i det følgende benævnt klageren). Klagen omhandlede statsstøtte, som de regionale myndigheder skulle have ydet til flere af klagerens konkurrenter i årene 2003-2005.

(2) Ved breve af 20. juli 2005, 14. marts 2006 og 7. december 2006 bad Kommissionen de tjekkiske myndigheder om yderligere oplysninger om de forhold, klageren gør opmærksom på.

(3) De tjekkiske myndigheder svarede den 14. september 2005, 2. juni 2006, 6. februar 2007 og 18. oktober 2007.

(4) Ved brev dateret den 15. januar 2008 gav Kommissionen de tjekkiske myndigheder meddelelse om beslutningen om at iværksætte proceduren i EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for støtten. De tjekkiske myndigheder fremsatte deres bemærkninger til støtten ved brev dateret den 18. februar 2008.

(5) Kommissionens beslutning om at iværksætte proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 16. februar 2008 [3]. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til støtten.

[1] EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.
[2] EUT C 43 af 16.2.2008, s. 19.
[3] Jf. fodnote 2.

(6) Den 14. marts 2008 modtog Kommissionen bemærkninger fra klageren som tredjepart. Den 17. april 2008 blev disse bemærkninger fremsendt til de tjekkiske myndigheder, som blev opfordret til at kommentere tredjeparts synspunkter. Den 13. maj 2008 anmodede de tjekkiske myndigheder om en forlængelse af fristen for indgivelse af deres bemærkninger, hvilket Kommissionen accepterede. Den 17. juni 2008 fremsatte de tjekkiske myndigheder deres bemærkninger til tredjeparts bemærkninger.

2. **DETALJERET BESKRIVELSE**

(7) Klageren er et aktieselskab med aktiviteter inden for rutetrafik med busser, chartret transport, bybustransport i Znojmo-området og international transport.

(8) Frem til september 2004 var driften af den regionale, offentlige bustrafik i det sydlige Moravia klagerens kerneaktivitet, navnlig i henhold til kontrakter indgået med de regionale myndigheder. Tjenesterne blev leveret i regionen det sydlige Moravia (distrikterne Znojmo og Moravsky Krumlov).

(9) Klageren hævder, at myndighederne i det sydlige Moravia i perioden mellem 2003 og 2005 ydede ulovlig statsstøtte til Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. (»Bítešská«), BK Bus s.r.o. (»BK Bus«), Březanská dopravní společnost s.r.o. (»Březanská společnost«), Znojemská dopravnì společnost — PSOTA s.r.o. (»PSOTA«), TREDOS, spol. s.r.o. (»TREDOS«). Dette skyldes ifølge klageren en tildeling af licenser, der hverken er gennemsigtig eller objektiv.

(10) Ifølge de tjekkiske myndigheder udgør licensen en tilladelse udstedt af myndighederne til at drive en offentlig transporttjeneste efter køreplan. Formålet med licensen er at garantere, at bustransporten udelukkende vil blive udført af operatører, der opfylder bestemte kvalitetskrav. Med henblik på dette omfatter disse krav i henhold til paragraf 18 i lov nr. 111/1994 sml. om vejtransport (»vejtransportloven«) ([4]) navnlig en forpligtelse til at levere tjenester i overensstemmelse med den godkendte køreplan, til at garantere et vist sikkerhedsniveau for passagererne samt til at offentliggøre køreplaner og mærke busserne med linjernes navne.

(11) Det hedder i paragraf 19 i vejtransportloven, at forpligtelsen til offentlig tjeneste forstås som »transportørens forpligtelse i den almene interesse, som transportøren ellers ikke ville påtage sig helt eller delvis på grund af de økonomiske ulemper. Den offentlige tjenesteforpligtelse aftales mellem regeringen og transportvirksomheden, og regeringen skal ligeledes godtgøre transportvirksomheden det sandsynlige tab som følge af opfyldelsen af kontrakten. Den offentlige tjenesteforpligtelse består i forpligtelsen til at drive […], transportforpligtelsen […], takstforpligtelsen […]. Den offentlige tjenesteforpligtelse inden for offentlig rutefart opstår i henhold til en skriftlig aftale« (indgået mellem de relevante myndigheder og operatøren) ([5]).

(12) Det hedder desuden i 19 b (2) og (4) i vejtransportloven, at »det foreløbige faglige skøn over det bevislige tab i hele den periode, der er omfattet af den offentlige tjenesteforpligtelse, udgør hele den obligatoriske del af den offentlige tjenesteforpligtelseskontrakt«. De relevante myndigheder »skal godtgøre det bevislige tab med det maksimale beløb i dette foreløbige faglige skøn, kun forhøjet med uforudsete udgifter. […] Hvis transportvirksomheden også leverer andre transporttjenester end de offentlige tjenesteforpligtelser eller andre aktiviteter, skal denne føre separate regnskaber for de offentlige tjenesteforpligtelser«.

(13) I henhold til 19 b (5) i vejtransportloven »fastsættes det bevislige tab, beregningsmetoden ved det foreløbige faglige skøn over det bevislige tab, reglerne for tildeling af midler fra de relevante budgetter, dokumentationen for beregningerne af det bevislige tab og metoden for udøvelse af det statslige tilsyn med finansieringen af transporttjenesterne i en gennemførelsesforordning.«. I denne forordning — forordning 50/1998 fra transport- og kommunikationsministeriet af 13. marts 1998 om bevislige tab inden for offentlig passagertransport (»forordningen«) — defineres det bevislige tab inden for offentlig passagertransport som: »forskellen mellem de samlede, dokumenterede økonomiske omkostninger og et passende overskud og mellem de indkomne indtægter og indkomster« (i det følgende betegnet »tab«).

(14) Et passende overskud forstås i forordningen som »resultatet, som — efter skat […] — ikke overstiger 1/8 af prisen på de busser, der normalt benyttes til offentlige passagerruter i henhold til den offentlige tjenesteforpligtelse vedrørende trafiktjenester minus den samlede nedskrivning af disse bussers værdi i faste priser og det beløb, der anvendes til investeringer i forbindelse med driften af de offentlige passagerruter, hvis den relevante myndighed har godkendt investeringen med henblik på at medtage den i beregningen af det bevislige tab«.

([4]) I forbindelse med denne beslutning henvises der til bestemmelserne i den udgave af loven, der anvendes på denne sag.

([5]) I henhold til tjekkisk ret svarer godtgørelsen for offentlige tjenestekontrakter til begrebet bevisligt tab. Et tilsvarende tilfælde findes i Kommissionens beslutning N 495/07 — Den Tjekkiske Republik — Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (EUT C 152 af 18.6.2008, s. 21).

(15) Med virkning fra den 1. januar 2003 blev de regionale myndigheder i Tjekkiet, herunder myndighederne i det sydlige Moravia, ansvarlige for at indgå kontrakter med transportoperatører om levering af offentlige transporttjenester. Myndighederne i det sydlige Moravia sammenlignede klagerens udgifter ved at levere offentlig transport med de gennemsnitlige omkostninger ved transportydelser i Tjekkiet i henhold til en statistisk undersøgelse. De konkluderede, at klagerens omkostninger var højere end de gennemsnitlige omkostninger.

(16) Den 24. marts 2003 besluttede myndighederne i den sydlige Moraviaregion i lyset af ovennævnte vurdering og efter fejlslagne forhandlinger med klageren at indlede forhandlinger med andre operatører om levering af transporttjenester. De henvendte sig til de kendte transportvirksomheder i den sydlige Moraviaregion med en opfordring til indsendelse af bud på levering af offentlige transporttjenester i Znojmo-området. Indkaldelsen af tilbud blev udsendt til 41 transportvirksomheder, inklusive klageren. Det blev angivet, at de regionale myndigheder var villige til at betale operatørerne en pris på ikke over 26 CZK pr. km for at levere tjenesten. Der fandtes desuden et krav om, at operatørerne skulle have et elektronisk behandlingssystem og have et godt forhold til myndighederne.

(17) De regionale myndigheder modtog svar fra ni transportvirksomheder, der efterfølgende blev indbudt til et møde med den regionale myndighed. Et udvælgelsesudvalg udpeget af regionsrådet for det sydlige Moravia vurderede og prioriterede buddene. Det anbefalede, at man indgik aftaler om levering af transporttjenester med seks transportvirksomheder, heriblandt klageren, nemlig: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS og klageren (ČAS — Service a.s.).

(18) Udvælgelsesudvalget tog hensyn til kriterier vedrørende tydelighed og fuldstændighed ved vurderingen af buddene. Desuden tog myndighederne i det sydlige Moravia hensyn til kriteriet om at nedbringe antallet af teknisk operationelle kilometer og sammenhængen af det udvalgte område.

(19) Ifølge de tjekkiske myndigheder fandt man, at klageren kun opfyldte udvælgelseskriterierne med forbehold, eftersom denne ikke tydeligt angav prisen på sine transportoperationer. Ved de følgende møder gav klageren dernæst udtryk for, at han ikke kunne acceptere kompensation til den sats, som myndighederne i det sydlige Moravia havde angivet i tilbudsindkaldelsen.

(20) Derfor fastslog de regionale myndigheder, at klageren ikke opfyldte betingelserne i udvælgelsesproceduren, og at man derfor ikke kunne indgå en aftale med klageren om levering af offentlige transporttjenester.

(21) Der blev indgået aftaler med de operatører, som accepterede, at den maksimale pris, der kunne udbetales for levering af offentlige transporttjenester, ville udgøre 26 CZK pr. kilometer. Ifølge de tjekkiske myndigheder betød dette, at et veldrevet og veludstyret selskab med udgifter på 23 959 CZK pr. km ville opnå et overskud på 2 041 CZK pr. km. Udgiften på 23 959 CZK pr. km stammede fra statistiske undersøgelser i henhold til lov nr. 89/1995 sml. om den statslige statistiske tjeneste. Disse undersøgelser drejede sig om levering af offentlige bustjenester på Tjekkiets område i 2002.

(22) Den skønsmæssige pris pr. km (ikke over 26 CZK pr. km) blev angivet i kontrakten med de enkelte operatører. Den blev benyttet til at fastslå et samlet indtægtsbeløb (pris pr. kilometer ganget med antal kilometer), som ville blive udbetalt til en operatør for levering af tjenesterne. Fra dette beløb trak man de faktiske indtægter for at nå frem til tabet ([6]).

(23) Operatøren skulle over for myndighederne fremlægge dokumentation for de faktiske indtægter efter levering af tjenesterne. Først da kunne det endelige tab fastslås, og udbetalingen af kompensationen finde sted.

(24) Ud over de generelle krav til transportvirksomheder i vejtransportloven og på grund af det forhold, at sådanne operatører var indehavere af licenser, indeholder de enkelte kontrakter mere specifikke forpligtelser for de enkelte operatører, nemlig en forpligtelse til at levere transport på bestemte linjer og på fastlagte tidspunkter samt betingelser for ændring af kontrakterne samt sanktioner ved manglende overholdelse af kontrakterne.

(25) De tjekkiske myndigheder har meddelt Kommissionen, at efter 2003 indvilgede myndighederne i det sydlige Moravia i at indgå yderligere kontrakter om levering af transporttjenester med de samme operatører for 2004 og 2005.

(26) De tjekkiske myndigheder har erkendt, at der ikke blev gennemført en særlig procedure med henblik på at udvælge de operatører, der skulle levere transporttjenester i 2004 og 2005.

([6]) Ifølge tjekkisk lovgivning er tabet forskellen mellem de økonomisk dokumenterede omkostninger og et passende overskud på den ene side og de indkomne indtægter og indkomster på den anden.

(27) Nedenstående tabel viser de forventede kompensationer i henhold til kontrakterne for 2004 (tabel 1):

Operatørens navn	Kontraktdato	Maksimalbeløb for kompensationen i henhold til kontrakten
TREDOS	21.1.2004	7 364 733 CZK
	Ændret:	
	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
	Ændret:	
	31.8.2004	18 956 769 CZK
	17.9.2004	18 979 733 CZK
Břežanská společnost	26.1.2004	10 615 611 CZK

(28) Desuden blev kontrakterne for 2004 forlænget til 2005 (tabel 2):

Operatørens navn	Kontraktdato	Maksimalbeløb for kompensationen i henhold til kontrakten
TREDOS	4.3.2005	11 457 527 CZK
	Ændret:	
	31.3.2005	11 593 799 CZK
BK Bus	4.3.2005	5 244 124 CZK
Bítešská	4.3.2005	6 000 000 CZK
PSOTA	4.3.2005	20 999 640 CZK
Břežanská společnost	4.3.2005	11 953 423 CZK

(29) Ifølge de tjekkiske myndigheder modtog ovennævnte virksomheder i løbet af 2004-2005 ikke anden finansiering fra staten eller fra statslige ressourcer i forbindelse med transporttjenester i den sydlige Moraviaregion.

3. GRUNDLAG FOR AT IVÆRKSÆTTE PROCEDUREN

(30) Kommissionen besluttede at iværksætte proceduren af de i betragtning 31 til 38 anførte grunde.

3.1. Statsstøtte

(31) Kommissionen var i tvivl om, hvorvidt den tredje betingelse i Altmark-dommen ([7]) var opfyldt.

(32) Eftersom beregningen af kompensationen skete på grundlag af en forud fastlagt parameter (26 CZK pr. km), og eftersom den endelige udbetaling var baseret på konkrete tab og ikke oversteg det, man havde forestillet sig som udgangspunkt i kontrakterne, indtog Kommissionen den foreløbige holdning, at kompensationen ikke kunne overstige det faktiske tab. Desuden betragtede Kommissionen overskuddet, der var indeholdt i beløbet på 26 CZK pr. km, som rimeligt.

(33) Kommissionen udtrykte imidlertid tvivl om begrebet uforudset omkostning i den tjekkiske lovgivning, der kunne fungere som begrundelse for en ekstraordinær forhøjelse af kompensationstærsklen.

(34) Kommissionen konkluderede desuden, at den fjerde betingelse i Altmark-dommen heller ikke var opfyldt. Kommissionen fandt, at den procedure, de tjekkiske myndigheder havde anvendt, ikke kunne betragtes som en offentlig indkøbsprocedure eller en procedure, der sikrede, at kompensationens størrelse blev fastsat i henhold til en analyse af omkostningerne, som en typisk veldrevet virksomhed med et tilstrækkeligt antal transportmidler ville have haft, hvilket kræves i Altmark-dommen.

(35) Derfor fandt Kommissionen, at der ikke var klare beviser for, at kompensationen ikke havde medført en selektiv fordel, og derfor, idet de øvrige betingelser i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, var opfyldt, udgjorde statsstøtte i henhold til betydningen i denne bestemmelse.

3.2. Forenelighed med traktaten

(36) Kommissionen bemærkede, at det skal vurderes, hvorvidt en sådan statsstøtte er forenelig med det indre marked, i henhold til de generelle principper i EF-traktaten, retspraksis ved EF-Domstolen og Retten i Første Instans samt Kommissionens beslutningspraksis inden for andre områder end offentlig transport ([8]).

([7]) Domstolens dom af 24.7.2003, C-280/00, *Altmark Trans GmbH* og *Regierungspräsidium Magdeburg* mod *Nahverkhersgesellschaft Altmark GmbH*, og *Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, Sml. 2003 I, s. 7747, præmis 88 til 93.

([8]) Se Kommissionens beslutninger: C 16/07 — Østrig — Officiel støtte til *Postbus* i *Lienz*-distriktet (EUT C 162 af 14.7.2007, s. 19), C 31/07 — Irland — Statsstøtte til Córas Iompair Éireann Bus Companies (Dublin Bus og Irish Bus) (EUT C 217 af 15.9.2007, s. 44), C 47/07 — Tyskland — DB Regio AG — Offentlig tjenestekontrakt (EUT C 35 af 8.2.2008, s. 13), C 41/08 — Danmark — Offentlig tjenestekontrakt mellem Trafikministeriet og Danske Statsbaner (endnu ikke offentliggjort).

(37) Efter gennemgang af de foreliggende oplysninger fandt Kommissionen, at de overordnede principper for vurderingen af støttens forenelighed med traktaten var overholdt i denne sag. Den forudgående fastsættelse af en maksimumspris for kompensationen baseret på en national statistisk analyse allerede i udvælgelsesproceduren sikrede mod overkompensation til operatørerne.

(38) Men eftersom der i den foreliggende sag ikke var gennemført nogen offentlig udbudsprocedure, og eftersom klagerens påstand går på, at Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS modtog ulovlig statsstøtte, fandt Kommissionen, at den måtte give klageren og tredjemand mulighed for at kommentere den metode, som myndighederne i det sydlige Moravia havde anvendt til at fastsætte kompensationsbeløbet, før man med sikkerhed kunne konkludere, at støtten er forenelig med EF-traktatens artikel 73 i medfør af artikel 14 i forordning (EF) nr. 659/1999.

4. BEMÆRKNINGER FRA DE TJEKKISKE MYNDIGHEDER

(39) Tjekkiet erklærede, at princippet om uforudsete udgifter er omfattet af vejtransportloven i forbindelse med det foreløbige ekspertskøn over påviseligt tab for hele perioden, for hvilken den offentlige tjenestekontrakt indgås. Dette skøn, som indgives af transportøren, udgør en obligatorisk del af den offentlige tjenestekontrakt.

(40) Det hedder i 19 b (3) i denne lov, at regionen efterfølgende skal godtgøre det påviselige tab op til et beløb, der ikke overstiger ekspertskønnet, kun forhøjet med påviselige, uforudsete udgifter. Vejtransportloven indeholder imidlertid ikke en mere detaljeret definition af påviselige uforudsete udgifter, og det overlades til de enkelte købere af transporttjenester at definere dette begreb.

(41) Tjekkiet erindrede om, at offentlige tjenestekontrakter, som indgås af den sydlige Moraviaregion, indeholder et foreløbigt skøn over tab. Hvis størrelsen af det faktiske påviselige tab i den pågældende periode var højere end det foreløbige ekspertskøn over påviselige tab, godtgjorde den sydlige Moraviaregion kun det påviselige tab op til beløbet i det foreløbige ekspertskøn. I denne forbindelse bærer operatørerne risikoen for højere faktiske omkostninger og lavere faktiske indtægter i forhold til det foreløbige skøn, med undtagelse af uforudsete bevislige omkostninger.

(42) Begrebet uforudsete omkostninger beskrives nærmere i de offentlige tjenestekontrakter, som den sydlige Moraviaregion indgår med de enkelte transportoperatører. Uforudsete omkostninger vedrører situationer, som virksomhedernes ledelse ikke har indflydelse på, såsom naturkatastrofer, statslige prisindgreb, omlægninger eller ændringer af punktafgifter, moms osv. Tjekkiet stillede de relevante sammendrag af de offentlige servicekontrakter til rådighed for Kommissionen.

5. KOMMENTARER FRA TREDJEPART OG BEMÆRKNINGER FRA DE TJEKKISKE MYNDIGHEDER

(43) Klageren var den eneste tredjepart, der indsendte bemærkninger efter Kommissionens beslutning om at iværksætte proceduren.

(44) Bemærkningerne fra klageren vedrørte følgende aspekter:

— påstanden om, at de pågældende transportydelser ikke var bestilt som offentlige tjenestekontrakter, men i henhold til begrebet forpligtelse til offentlig tjeneste i henhold til vejtransportloven

— påstanden om, at Altmark-dommen ikke skulle have været anvendt i denne sag

— modstanden mod at betragte beløbet på 26 CZK pr. km som maksimumsprisen på transportoperationen med henblik på fastsættelsen af kompensationen. Klageren mente, at dette beløb snarere blot er en del af det foreløbige ekspertskøn, ifølge hvilket transportøren skal kompenseres for det bevislige tab i overensstemmelse med vejtransportloven

— påstanden om, at der ikke blev taget hensyn til de lokale betingelser for de offentlige rutetransportoperationer ved fastsættelsen af prisen for levering af transportydelserne på 26 CZK pr. km. Hvis man havde taget højde for disse lokale forhold, ville beløbet have været højere

— kompensationen for forpligtelser til offentlig tjeneste gav de øvrige transportvirksomheder mulighed for at udskifte deres flåde

— Kommissionen burde ligeledes have vurderet klagen for perioden forud for den 1. maj 2004

— påstanden om, at de offentlige tjenestekontrakter førte til en konkurrencesituation mellem støttet og ikke-støttet transport, hvilket fører til konkurrenceforvridning.

(45) Klageren kommenterede imidlertid ikke begrebet uforudsete omkostninger. Klageren kommenterede heller ikke det forhold, at den forudgående fastsættelse af et maksimumsbeløb for kompensationen baseret på en national statistisk analyse kan sikre mod overkompensation til operatørerne. Klageren anfører tværtimod, at de tjekkiske myndigheder ikke burde have betragtet referencebeløbet på 26 CZK pr. km som en maksimal transportpris.

(46) Derfor vedrørte klagerens bemærkninger ikke specifikt de tvivlsspørgsmål, som Kommissionen berørte i sin beslutning om at iværksætte proceduren. Desuden tilsendte Tjekkiet Kommissionen sine bemærkninger til klagerens bemærkninger. Disse bemærkninger bekræftede Kommissionens vurdering af de specifikke spørgsmål, som klageren har fremført.

(47) Derfor ændrer klagerens bemærkninger ikke ved Kommissionens juridiske vurdering i beslutningen om at iværksætte proceduren.

6. JURIDISK VURDERING

6.1. Kommissionens kompetence til at undersøge foranstaltninger indført af lande, der blev medlemmer af Den Europæiske Union den 1. maj 2004

(48) Bestemmelserne i kapitel 3, bilag IV, i tiltrædelsesakten af 2003 udgør en juridisk ramme for vurdering af foranstaltninger, der blev indført af tiltrædelsesmedlemsstaterne, før de blev medlemmer af EU, og som stadig er gældende efter tiltrædelsen.

(49) Med særlig henvisning til transportsektoren hedder det i bestemmelserne i bilag IV, at »støtteordninger og individuel støtte i transportsektoren, som er *iværksat* i en ny medlemsstat *inden* tiltrædelsesdatoen, og som *fortsat finder anvendelse* efter denne dato, kan på følgende betingelse blive anset for en eksisterende støtteordning, jf. EF-traktatens artikel 88, stk. 1: Kommissionen underrettes om støtteforanstaltningerne senest fire måneder efter tiltrædelsesdatoen«.

(50) I henhold til den etablerede beslutningspraksis ([9]), kan »støtteforanstaltninger, der ikke er gældende efter tiltrædelsen, […] ikke undersøges af Kommissionen efter procedurerne i EF-traktatens artikel 88 eller efter interimsproceduren. Det er kun de foranstaltninger, der stadig efter tiltrædelsen kan give anledning til tildeling af yderligere støtte eller forøgelse af en allerede tildelt støtte, der kan betragtes som eksisterende støtte efter interimsproceduren — hvis de opfylder de relevante betingelser — og derfor er omfattet af denne. Derimod opfylder interimsproceduren ikke noget formål med hensyn til støtteforanstaltninger, som allerede er endeligt og definitivt godkendt med et bestemt beløb inden tiltrædelsen. For at afgøre, om det er tilfældet, er det relevante kriterium igen den retligt bindende handling, hvorved de kompetente nationale myndigheder har bevilget støtten. Hvis der ikke findes en sådan retsakt, er denne foranstaltning ikke blevet tilladt forud for tiltrædelsen og udgør ny støtte, og dens forenelighed med det indre marked skal vurderes af Kommissionen på grundlag af EF-traktatens artikel 87 og 88. En ny foranstaltning bedømmes på det tidspunkt, hvor støtten ydes. Det er statens retlige forpligtelse, der er synonym med tildeling af støtte og ikke blot udbetalingen af denne. En udbetaling, der foretages nu eller i fremtiden i henhold til en retlig forpligtelse, er en ren gennemførelsesforanstaltning og kan ikke betragtes som en ny eller supplerende støtte. Kommissionen finder derfor, at hvis en foranstaltning skal betragtes som værende gældende efter tiltrædelsen, skal der foreligge dokumentation for, at den indebærer supplerende fordele, som ikke var kendt eller ikke var præcis kendt på bevillingstidspunktet«.

(51) Kommissionen bemærker for det første, at de tjekkiske myndigheder ikke gav Kommissionen meddelelse om kontrakterne i tabel 1 (som alle trådte i kraft inden den 1. maj 2004) inden for rammerne af den procedure, der blev indført ved bilag IV, punkt 3, i tiltrædelsesakten af 2003.

(52) Kommissionen bemærker videre, at i lyset af definitionen af uforudsete omkostninger som forklaret efter beslutningen om at iværksætte proceduren vil foranstaltningerne kunne medføre en yderligere fordel, som ikke var præcis kendt på bevillingstidspunktet.

(53) Dette betyder, at alle kontrakterne i tabel 1, for så vidt de indebærer statsstøtte, vedrører statsstøtte indført efter tiltrædelsen, som ikke er eksisterende støtte, og som falder ind under Kommissionens beføjelser.

(54) Kommissionen har kompetence til at undersøge kontrakterne i tabel 2, som alle blev indgået efter den 1. maj 2004.

6.2. Statsstøtte

(55) I henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som forvrider eller truer med at forvride konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne, medmindre andet angives i traktaten.

([9]) Kommissionens beslutning C 3/05 — Polen — Omstruktureringsstøtte til Daewoo-FSO (EUT C 100 af 26.4.2005, s. 2, punkt 40-43).

6.2.1. *Statsmidler*

(56) Kommissionen bemærker, at myndighederne i det sydlige Moravia udbetalte kompensationerne fra det offentlige budget. Derfor blev de hentet fra statsmidler.

6.2.2. *Selektiv økonomisk fordel*

(57) Det skal fastslås, hvorvidt foranstaltningen medfører en selektiv økonomisk fordel.

(58) Det følger af Altmark-dommen, »at for så vidt som en statslig foranstaltning må betragtes som en kompensation, der er et vederlag for de af de begunstigede virksomheder leverede ydelser til opfyldelse af forpligtelser til offentlig tjeneste, således at disse virksomheder reelt ikke har en økonomisk fordel, og denne foranstaltning således ikke har den virkning at sætte disse virksomheder i en konkurrencemæssigt fordelagtig position i forhold til de virksomheder, der konkurrerer med dem, falder en sådan støtte ikke ind under traktatens artikel 92, stk. 1. For at en sådan kompensation i det enkelte tilfælde kan falde uden for begrebet statsstøtte, skal en række betingelser imidlertid være opfyldt« ([10]).

(59) I henhold til ovennævnte dom skal det først fastslås, hvorvidt »de begunstigede virksomheder leverede ydelser til opfyldelse af forpligtelser til offentlig tjeneste, og [at] disse forpligtelser er klart defineret«.

(60) Kommissionen rejste ikke tvivl om opfyldelsen af denne betingelse i sin beslutning om at iværksætte proceduren.

(61) Med hensyn til dette krav bemærker Kommissionen, at vejtransportloven indeholder en definition af forpligtelser til offentlig tjeneste, og at det anføres, at forpligtelser til offentlig tjeneste inden for offentlig rutetransport opstår i henhold til en skriftlig aftale mellem myndighederne og transportvirksomheden. De tjekkiske myndigheder fremsendte kopier af kontrakterne og tilhørende bilag med transportoperatørerne til Kommissionen.

(62) Kommissionen bemærkede ligeledes, at forpligtelsen til offentlig tjeneste var tydeligt og specifikt defineret i kontrakterne, idet de forbindelser og tidsrummene, hvor transporttjenesterne skulle leveres, var klart defineret for de enkelte operatører.

(63) For det andet skal det påvises, at »de kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, blevet fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde«.

([10]) Dom C-280/00 Altmark, præmis 87 og 88.

(64) Kommissionen rejste ikke tvivl om opfyldelsen af denne betingelse i sin beslutning om at iværksætte proceduren.

(65) Kommissionen bemærkede, at maksimumsprisen for transporttjenester var fastsat af myndighederne på grundlag af kriterierne i 19 b i vejtransportloven og forordningen til 26 CZK pr. km. Denne pris var medtaget i tilbudsindkaldelsen, der blev udsendt til alle potentielt interesserede operatører i 2003. Kommissionen bemærkede, at prisen var fastsat ud fra de statistiske oplysninger.

(66) Prisen var dermed fastsat på forhånd, dvs. inden udvælgelsen af operatørerne fandt sted, på en objektiv og gennemsigtig måde. Kriteriet blev ikke ændret i de bilag, der blev aftalt efter Tjekkiets indtræden i Den Europæiske Union.

(67) Den tredje betingelse i Altmark-dommen er, at »kompensationen ikke [overstiger], hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne«.

(68) I sin beslutning om at iværksætte proceduren bemærkede Kommissionen, at de regionale myndigheder i opfordringen til at afgive tilbud gav udtryk for, at prisen på højst 26 CZK pr. km var den pris, de var indstillet på at betale til transportvirksomhederne for levering af transporttjenester.

(69) Den bemærkede ligeledes, at alle kontrakterne indeholder et skøn over de tab, som det enkelte busselskab vil blive påført ved at levere transporttjenester i henhold til kontrakten. Det skønsmæssige tab beregnes på følgende måde: Først beregnes tabet for det scenario, at virksomheden modtager 26 CZK pr. km plus billetindtægterne. Derefter beregnes tabet udelukkende under hensyntagen til billetindtægterne. Prisen på 26 CZK pr. km omfatter også et rimeligt overskud beregnet på grundlag af objektive kriterier i henhold til forordningen med henvisning til værdien af virksomhedernes aktiver. Den endelige afregning og kompensationsudbetalingerne sker først, når den pågældende busoperatør har fremlagt dokumentation for de faktiske tab. Hvis de faktiske tab er lavere end forudset, udbetales der kun kompensation for de faktiske tab. Hvis de faktiske tab er højere end forudset, er det maksimale kompensationsniveau beløbet i det foreløbige skøn. Det er kun muligt at hæve denne tærskel, hvis der er opstået uforudsete omkostninger.

(70) Med hensyn til dette begreb, som Kommissionen udtrykte tvivl om i sin beslutning om at iværksætte proceduren, skal det bemærkes, at princippet om uforudsete omkostninger er omfattet af vejtransportloven. Det beskrives nærmere i de offentlige tjenestekontrakter, som den sydlige Moraviaregion indgår med de enkelte transportoperatører. Uforudsete omkostninger vedrører situationer, som virksomhedernes ledelse ikke har indflydelse på, såsom naturkatastrofer, statslige prisindgreb, omlægninger eller ændringer af punktafgifter, moms osv. Operatørerne skal godtgøre, at disse uforudsete omkostninger er reelle. Denne undtagelse vedrørende den maksimale transportpris hindrer ikke kompensationsordningens mulighed for at sikre, at kompensationen ikke overstiger de faktiske tab ([11]).

(71) Eftersom beregningen af kompensationen skete på grundlag af det forud fastsatte kriterium (26 CZK pr. km), og eftersom den endelige betaling var baseret på dokumentation for tabene og dermed de faktisk opståede tab, inklusive uforudsete omkostninger, mener Kommissionen, at kompensationsbeløbet ikke kan overstige de faktiske tab og dermed de faktiske omkostninger. Kommissionen finder i øvrigt overskuddet på 2 041 CZK pr. km, som er indregnet i beløbet på 26 CZK pr. km, for rimeligt, eftersom det udgør en fortjenstmargen på 7,85 %.

(72) Derfor når Kommissionen frem til den konklusion, at den tredje betingelse i Altmark er opfyldt.

(73) Endelig hedder det i Altmark-dommen, at når »udvælgelsen af den virksomhed, der skal overdrages en forpligtelse til offentlig tjeneste, i et konkret tilfælde ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, fastlægges kompensationen på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at gennemføre forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne«.

(74) Kommissionen skal først og fremmest undersøge, hvorvidt den procedure, de tjekkiske myndigheder har anvendt, kan anses for at være en procedure for tildeling af offentlige kontrakter. I sin beslutning om at iværksætte proceduren bemærkede Kommissionen, at den sydlige Moraviaregion udsendte en opfordring til at afgive tilbud på levering af transporttjenester i Znojmo-distriktet til de kendte transportvirksomheder (41 af disse) i regionen.

(75) Derfor udelukkede man ved proceduren muligheden for, at operatører fra andre regioner eller distrikter fik meddelelse om proceduren og fik mulighed for at afgive tilbud. Desuden gav denne procedure ikke transportvirksomheder fra andre medlemsstater mulighed for at komme i betragtning ved udvælgelsen af den operatør, der skal levere tjenesterne. Kommissionen bemærkede ligeledes, at de tjekkiske myndigheder ikke havde etableret en procedure for udvælgelse af transportvirksomheder for årene 2004-2005, men blot forlængede kontrakterne med de transportvirksomheder, der var blevet udvalgt til at levere tjenester i 2003.

(76) Disse forhold er stadig gældende. Kommissionen kan derfor konkludere, at den procedure, de tjekkiske myndigheder har benyttet, ikke kan betragtes som en procedure for tildeling af offentlige kontrakter som krævet i Altmark-dommen.

(77) Denne konklusion foregriber ikke Kommissionens holdning vedrørende de relevante foranstaltningers forenelighed med reglerne for offentlige indkøb.

(78) Kommissionen må derfor undersøge det andet alternativ, der angives i den fjerde Altmark-betingelse.

(79) Kompensationsniveauet skal fastsættes på grundlag af en analyse af omkostningerne for en typisk, veldrevet og tilstrækkeligt udstyret virksomhed, som bør udgøre et alternativ til analysen af de kompensationsniveauer, der findes i udbuddet. Som nævnt i beslutningen om at iværksætte proceduren blev kontraktprisen for tjenesterne beregnet på grundlag af statistiske omkostninger, der betød, at et veldrevet og veludstyret selskab med omkostninger på 23 959 CZK (0,87 EUR) pr. km ville få et overskud på 2 041 CZK (0,08 EUR) pr. km.

(80) I denne forbindelse bemærkede Kommissionen først, at brugen af statistiske data har til formål at sikre, at prisen blev fastsat med henvisning til omkostningerne for en typisk virksomhed.

(81) Under hensyntagen til, at alle operatører, der deltog i proceduren, skulle have licens til at udøve deres aktivitet, og at de skulle have opfyldt bestemte krav, som de blev pålagt i tilbudsindkaldelsen, skal de for det andet have tilstrækkeligt med transportmidler til at opfylde de nødvendige kvalitetskrav.

(82) Men som nævnt i beslutningen om at iværksætte proceduren kan brugen af statistiske transportomkostninger ikke i sig selv føre til den konklusion, at operatørerne, der accepterede at levere tjenesterne for 26 CZK pr. km, kunne betragtes som veldrevne transportvirksomheder. De statistiske data, der blev anvendt som grundlag for fastsættelsen af dette beløb, vedrørte kun de faktiske omkostninger til transporttjenester i Tjekkiet i 2002. Der findes derfor intet bevis for, at et gennemsnit af disse omkostninger er omkostningen for en effektiv virksomhed. De tjekkiske myndigheder har ikke fremlagt tilstrækkelige oplysninger om dette punkt, heller ikke efter beslutningen om at iværksætte proceduren.

([11]) Der erindres om, at tabet er forskellen mellem de økonomisk dokumenterede omkostninger og et passende overskud på den ene side og de indkomne indtægter og indkomster på den anden.

(83) Eftersom alle kravene i det andet alternativ i den fjerde Altmark-betingelse er opfyldt, kan Kommissionen ikke konkludere, at den procedure, de regionale myndigheder har benyttet, kan betragtes som en procedure, der sikrer, at kompensationsniveauet svarede til det niveau, der kunne opnås ved det åbne offentlige udbud.

(84) Kommissionen kan med andre ord ikke udelukke, at de regionale myndigheder gennem det åbne offentlige udbud kunne finde operatører, som havde lavere omkostninger og derfor kunne levere tjenesterne til en lavere pris. Kommissionen kan desuden ikke konkludere, at kompensationsbeløbet blev fastsat på et niveau, der garanterer, at bestemte operatører ikke tildeles fordele.

(85) Derfor mener Kommissionen, at kompensationen har givet bestemte operatører inden for den offentlige transport en fordel. Derfor er den anden betingelse for anvendelsen af EF-traktatens artikel 87, stk. 1, opfyldt i dette tilfælde.

6.2.3. *Konkurrenceforvridning og indvirkning på samhandelen mellem medlemsstaterne*

(86) Med hensyn til denne betingelse skal det kontrolleres, hvorvidt fordelen i form af statslige midler kan forvride konkurrencen i en sådan udstrækning, at det påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(87) I sin beslutning om at iværksætte proceduren bemærkede Kommissionen i denne forbindelse, at det hedder i Altmark-dommen: »Det [er] på ingen måde er udelukket, at et offentligt tilskud til en virksomhed, som alene leverer lokale eller regionale transportydelser, og som ikke leverer transportydelser uden for den oprindelige medlemsstat, ikke desto mindre kan have indvirkning på samhandelen mellem medlemsstater. Når en medlemsstat således yder et offentligt tilskud til en virksomhed, kan den pågældende virksomheds stilling inden for levering af transportydelser derved blive opretholdt eller styrket med den konsekvens, at chancerne for de virksomheder, der er etableret i de øvrige medlemsstater, for at levere transportydelser på denne medlemsstats marked herved blive formindskede (jf. i denne retning dom af 13.7.1988, sag 102/87, *Frankrig mod Kommissionen*, Sml. 1988, s. 4067, præmis 19, dom af 21.3.1991, sag C-305/89, *Italien mod Kommissionen*, Sml. 1991 I, s. 1603, præmis 26, og dommen i sagen *Spanien mod Kommissionen*, præmis 40). Dette er i nærværende sag ikke blot en hypotetisk konstatering, idet flere medlemsstater, som det bl.a. fremgår af Kommissionens indlæg, siden 1995 er begyndt at åbne visse transportmarkeder for konkurrence fra virksomheder etableret i de øvrige medlemsstater, således at flere virksomheder allerede tilbyder transportydelser i byer, forstæder eller regioner i andre medlemsstater end deres hjemstat. Endelig bemærkes, at i henhold til Domstolens faste praksis findes der ikke en grænseværdi eller en procentsats, hvorunder samhandelen mellem medlemsstater ikke vil blive påvirket. Den omstændighed, at en støtte er forholdsvis ubetydelig, eller at den støttemodtagende virksomhed er af beskeden størrelse, udelukker således ikke på forhånd, at samhandelen mellem medlemsstaterne kan være påvirket (jf. *Tubermeuse*-dommen, præmis 43, og dommen i sagen *Spanien mod Kommissionen*, præmis 42). Den anden betingelse for anvendelse af traktatens artikel 92, stk. 1, i henhold til hvilken støtten skal kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstater, afhænger derfor ikke af, om de leverede transportydelser er lokale eller regionale, eller af størrelsen af det omhandlede aktivitetsområde« ([12]).

(88) Kommissionen når således frem til den konklusion, at betingelsen om, at støtten skal virke konkurrenceforvridende og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, er opfyldt i den foreliggende sag.

(89) Under hensyntagen til ovenstående overvejelser konkluderer Kommissionen ligeledes, at de indførte foranstaltninger udgør statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

6.3. **Støttens forenelighed med traktaten**

(90) I EF-traktatens artikel 73 opstilles der betingelser for foreneligheden af støtte udbetalt i forbindelse med samordning af transportvæsenet og den offentlige tjenesteforpligtelse på transportområdet. Denne artikel udgør en *lex specialis* i forhold til EF-traktatens artikel 86, stk. 2, og artikel 87, stk. 2 og 3.

(91) Ifølge Altmark-dommen ([13]), kan EF-traktatens artikel 73 ikke anvendes direkte, men kun i henhold til Rådets forordninger, navnlig Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ([14]).

(92) Ifølge artikel 1, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1191/69 finder den kun anvendelse på statsstøtte til transportvirksomheder, som præsterer tjenesteydelser inden for transport med jernbane, ad landevej og sejlbare vandveje.

(93) Medlemsstaterne kan imidlertid fra forordningens anvendelsesområde udelukke virksomheder, hvis aktiviteter udelukkende omfatter transportydelser i byer, forstæder eller regioner.

(94) I sin beslutning om at iværksætte proceduren bemærkede Kommissionen allerede, at de tjekkiske myndigheder ikke havde indført en sådan undtagelse. Derfor finder de relevante bestemmelser i forordning (EØF) nr. 1191/69 anvendelse.

([12]) Dom C-280/00 Altmark, præmis 77 til 82.
([13]) Sag C-280/00, Altmark, citeret ovenfor.
([14]) EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1.

(95) I henhold til artikel 1, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 1191/69 kan de kompetente myndigheder i medlemsstaterne indgå offentlige tjenestekontrakter med en transportvirksomhed for at levere hensigtsmæssige transporttjenester.

(96) I artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69 hedder det, at der indgås en offentlig tjenestekontrakt mellem de kompetente myndigheder i en medlemsstat og en transportvirksomhed med henblik på at levere hensigtsmæssige transporttjenester til befolkningen.

(97) I henhold til artikel 14, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1191/69 skal en offentlig tjenestekontrakt bl.a. indeholde følgende punkter:

a) arten af den tjeneste, der skal leveres, navnlig de fastsatte normer for kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet

b) prisen på de tjenester, der er omfattet af kontrakten, som enten skal lægges til tarifindtægten eller indeholder indtægten, samt nærmere oplysninger om de økonomiske forbindelser mellem de to parter

c) reglerne vedrørende ændringer af kontrakten, navnlig for at tage hensyn til uforudsete ændringer

d) kontraktens gyldighedsperiode

e) sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse af kontrakten.

(98) Først og fremmest bemærker Kommissionen som allerede nævnt i beslutningen om at iværksætte proceduren, at i henhold til paragraf 19 i vejtransportloven »opstår den offentlige tjenesteforpligtelse inden for offentlig rutefart i henhold til en skriftlig aftale« mellem de relevante myndigheder og operatørerne. Kommissionen bemærker desuden, at betingelserne for levering af transporttjenester ikke blev pålagt af myndighederne, men var genstand for forhandling og blev aftalt mellem operatørerne og de regionale myndigheder. Derfor når Kommissionen frem til den konklusion, at på trods af ordlyden i vejtransportloven (»forpligtelser til offentlig tjeneste«) kan bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 1191/69, Afdeling V — »Kontrakter om offentlig tjeneste« finde anvendelse.

(99) For det andet bemærker Kommissionen, at tjenesternes art både blev defineret *expressis verbis* i kontrakterne og med henvisning til, at operatørerne havde licens til at levere offentlige transporttjenester.

(100) For det tredje indeholdt kontrakterne en pris pr. km og det samlede beløb, der skal betales for levering af tjenesten.

(101) For det fjerde indeholdt kontrakterne betingelserne og proceduren for ændring af disse, gyldighedsperioder og sanktioner ved manglende overholdelse af kontrakten.

(102) Derfor når Kommissionen frem til den konklusion, at de grundlæggende elementer i kontrakten, som nævnes i artikel 14, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1191/69, var omfattet af kontrakterne, der var indgået med Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS.

(103) Desuden bemærker Kommissionen først og fremmest, at lovgiverens målsætning med vedtagelsen af forordning (EØF) nr. 1191/69 var at definere, under hvilke betingelser »støtte […], som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelig med denne traktat« som nævnt i traktatens artikel 73 er forenelig med fællesmarkedet. Både anvendelsen af traktatens artikel 73 og anvendelsen af forordning (EØF) nr. 1191/69 forudsætter, at der foreligger støtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1. Hvis kontrakternes indhold kan dækkes af begrebet i artikel 73 »forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse«, bør instrumentets form, det vil sige en kontrakt eller en ensidigt pålagt forpligtelse, ikke i sig selv udgøre en hindring for, at den potentielle statsstøtte, der er indeholdt i kontraktprisen, erklæres for forenelig med fællesmarkedet. Den afgørende faktor for, om en tjeneste, hvad enten den pålægges af en medlemsstat eller aftales i en kontrakt, kan betegnes som en offentlig tjenesteforpligtelse i henhold til artikel 73, skal være tjenestens indhold, ikke den form, hvorunder den er tilrettelagt ([15]).

([15]) På samme måde anvender man i artikel 4 i Kommissionens beslutning 2005/842/EF af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 312 af 29.11.2005, s. 67) princippet om en »retsakt [for] overdragelse«, hvis form bestemmes af medlemsstaterne. Jf. også Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).

(104) I lyset af disse betragtninger konkluderer Kommissionen, at ud fra et juridisk synspunkt er der ingen grund til, at statsstøtte, der er indeholdt i prisen for en offentlig tjenestekontrakt, ikke kan være forenelig med fællesmarkedet i henhold til artikel 73. Kommissionen bemærker, at lovgiverne valgte denne løsning i forordning (EF) nr. 1370/2007. I henhold til forordningens artikel 12 vil den først træde i kraft den 3. december 2009. Da de pågældende kontrakter blev underskrevet forud for denne dato, finder forordning (EF) nr. 1370/2007 derfor ikke anvendelse på disse.

(105) Eftersom artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69 ikke indeholder præcise krav med hensyn til muligheden for at erklære statsstøtte, der er indeholdt i prisen på en offentlig tjenestekontrakt, for forenelig med fællesmarkedet, finder Kommissionen, at de generelle principper i traktaten, retspraksis ved Fællesskabets domstole og Kommissionens beslutningspraksis på andre områder end offentlig transport skal anvendes til at afgøre, hvorvidt en sådan statsstøtte kan erklæres for forenelig med fællesmarkedet ([16]).

(106) Kommissionen kom med en generel påmindelse om disse principper i Fællesskabets rammer for statsstøtte i form af forpligtelser til offentlig tjeneste ([17]). Med hensyn til foreneligheden af statsstøtte, der er indeholdt i prisen på en offentlig tjenestekontrakt, hedder det i punkt 14 i disse fællesskabsrammer: »Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt til dækning af de omkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, under hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af disse forpligtelser. I kompensationen indregnes alle fordele ydet af staten eller med statsmidler af en hvilken som helst art«.

(107) Kommissionen bemærker, at idet man i udvælgelsesproceduren, som beskrevet i betragtning 12 til 20, på forhånd har fastsat, at den pris, myndighederne var villige til at betale, var på højst 26 CZK pr. km, og ved efterfølgende at anvende dette kriterium og tillægge de uforudsete omkostninger for at beregne transportvirksomhedernes indtægter, sikrede myndighederne i det sydlige Moravia, at kompensationen ikke kunne overstige de omkostninger, som operatørerne blev påført.

([16]) Se Kommissionens beslutninger: C 16/07 – Østrig — Officiel støtte til *Postbus* i *Lienz*-distriktet, C 31/07 — Irland — Statsstøtte til Córas Iompair Éireann Bus Companies (Dublin Bus og Irish Bus), C 47/07 — Tyskland — DB Regio AG — Offentlig tjenestekontrakt, C 41/08 — Danmark — Offentlig tjenestekontrakt mellem Trafikministeriet og Danske Statsbaner.

([17]) EUT C 297 af 29.11.2005, s. 4.

(108) Kommissionen bemærker, at selvom klageren anfægtede kriteriet for beregning af kompensationen, fremlagde han ingen elementer, der kunne godtgøre, at kompensationen overstiger operatørernes omkostninger. Klageren anførte derimod, at det pågældende beløb kun var en del af den foreløbige ekspertvurdering, hvori det hed, at transportvirksomheden skal kompenseres for det beviselige tab, og at den endda burde fastsættes til et højere niveau.

(109) Med hensyn til de tjenester, der leveres i den sydlige Moraviaregion, bemærker Kommissionen, at bortset fra kompensationer fra de regionale myndigheder modtog operatørerne ikke andre fordele fra staten eller via statslige midler i perioden 2004-2005.

(110) Derfor finder Kommissionen, at de overordnede principper for vurdering af støttens forenelighed med traktaten som beskrevet ovenfor er overholdt i den foreliggende sag.

(111) Kommissionen konkluderer derfor, at støtten er forenelig med traktatens artikel 73.

7. **KONKLUSION**

(112) I lyset af den juridiske vurdering finder Kommissionen, at Tjekkiet har handlet i strid med EF-traktatens artikel 88, stk. 3, og dermed ulovligt tildelt støtte under den pågældende støtteordning.

(113) Kommissionen finder, at støtten til Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS via offentlige tjenestekontrakter vedrørende vejtransport i det sydlige Moravia er forenelig med traktatens artikel 73 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Statsstøtten, som Tjekkiet har tildelt gennem offentlige tjenestekontrakter om vejtransport i det sydlige Moravia med 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. og TREDOS, spol. s r.o., er forenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Den Tjekkiske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. november 2008.

På Kommissionens vegne
Antonio TAJANI
Næstformand