II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Νοεμβρίου 2008

για την κρατική ενίσχυση C 3/08 (πρώην NN 102/05) — Τσεχική Δημοκρατία σχετικά με τις αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε εταιρείες λεωφορείων της Νότιας Μοραβίας

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2008) 7032]

(Το κείμενο στην τσεχική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/325/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το πρώτο εδάφιο του άρθρου 88 παράγραφος 2,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ [1], και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1 και το άρθρο 14,

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις που αναφέρονται ανωτέρω [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Η Επιτροπή έλαβε, με επιστολή της 28ης Ιουνίου 2005, μια καταγγελία από την τσεχική εταιρεία ČAS – SERVICE a.s. (ο «καταγγέλλων»). Η καταγγελία αφορούσε τις κρατικές ενισχύσεις που εικάζεται ότι χορηγήθηκαν σε διάφορους ανταγωνιστές του καταγγέλλοντος από περιφερειακές αρχές μεταξύ 2003 και 2005.

(2) Με επιστολές της 20ής Ιουλίου 2005, της 14ης Μαρτίου 2006 και της 7ης Δεκεμβρίου 2006, η Επιτροπή ζήτησε από τις τσεχικές αρχές περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τα ζητήματα που έθιξε ο καταγγέλλων.

(3) Οι τσεχικές αρχές απάντησαν στις 14 Σεπτεμβρίου 2005, στις 2 Ιουνίου 2006, στις 6 Φεβρουαρίου 2007 και στις 18 Οκτωβρίου 2007.

(4) Με επιστολή της 15ης Ιανουαρίου 2008, η Επιτροπή ενημέρωσε τις τσεχικές αρχές σχετικά με την απόφαση περί κινήσεως της διαδικασίας που καθορίζεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ αναφορικά με τις ενισχύσεις. Οι τσεχικές αρχές υπέβαλαν τα σχόλιά τους σχετικά με τις ενισχύσεις με επιστολή της 18ης Φεβρουαρίου 2008.

(5) Η απόφαση της Επιτροπής περί κινήσεως της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 16 Φεβρουαρίου 2008 [3]. Η Επιτροπή κάλεσε τους τυχόν ενδιαφερομένους να υποβάλουν τα σχόλιά τους σχετικά με τις ενισχύσεις.

[1] ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.
[2] ΕΕ C 43 της 16.2.2008, σ. 19.
[3] Βλέπε υποσημείωση 2.

(6) Στις 14 Μαρτίου 2008, η Επιτροπή έλαβε σχόλια από τον καταγγέλλοντα ως τρίτο μέρος. Στις 17 Απριλίου 2008, τα σχόλια αυτά διαβιβάστηκαν στις τσεχικές αρχές, οι οποίες κλήθηκαν να σχολιάσουν τις απόψεις του τρίτου μέρους. Στις 13 Μαΐου 2008, οι τσεχικές αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας για την υποβολή των σχολίων τους, την οποία αποδέχθηκε η Επιτροπή. Στις 17 Ιουνίου 2008, οι τσεχικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα σχόλια του τρίτου μέρους.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

(7) Ο καταγγέλλων είναι ανώνυμη εταιρεία που δραστηριοποιείται στον τομέα της τακτικής συγκοινωνίας με λεωφορεία, των ναυλωμένων μεταφορών, της αστικής συγκοινωνίας με λεωφορεία στην περιοχή Znojmo και των διεθνών μεταφορών.

(8) Μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2004, η λειτουργία της περιφερειακής δημόσιας συγκοινωνίας με λεωφορεία στην Νότια Μοραβία ήταν η βασική δραστηριότητα του καταγγέλλοντος, ιδίως βάσει συμβολαίων που είχε συνάψει με τις περιφερειακές αρχές. Οι υπηρεσίες παρέχονταν στην περιφέρεια της Νότιας Μοραβίας (περιοχές Znojmo και Moravsky Krumlov).

(9) Ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι οι αρχές της Νότιας Μοραβίας χορήγησαν, κατά την περίοδο 2003-2005, παράνομες κρατικές ενισχύσεις στις εταιρείες 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»). Αυτό ήταν επακόλουθο χορήγησης αδειών που δεν ήταν ούτε διαφανής ούτε αντικειμενική.

(10) Σύμφωνα με τις τσεχικές αρχές, η άδεια χορηγείται από τις αρχές για τη λειτουργία μιας υπηρεσίας τακτικών δημόσιων μεταφορών. Σκοπός της άδειας είναι να εξασφαλίζει ότι η συγκοινωνία με λεωφορεία θα διεξάγεται μόνο από μεταφορείς που πληρούν ορισμένες απαιτήσεις ποιότητας. Ως προς αυτό, σύμφωνα με την παράγραφο 18 του νόμου αριθ. 111/1994 συλλογής νόμων σχετικά με τις οδικές μεταφορές (ο «νόμος περί οδικών μεταφορών») [4] οι απαιτήσεις αυτές περιλαμβάνουν συγκεκριμένα την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών σύμφωνα με τον εγκεκριμένο πίνακα δρομολογίων, εξασφάλισης ορισμένου επιπέδου ασφάλειας για τους επιβάτες, καθώς και δημοσίευσης των δρομολογίων και αναγραφής της ονομασίας της γραμμής επί των λεωφορείων.

(11) Η διάταξη της παραγράφου 19 του νόμου περί οδικών μεταφορών ορίζει ότι ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας νοείται «η υποχρέωση του μεταφορέα για παροχή υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος που σε άλλη περίπτωση δεν θα αποδεχόταν καθόλου ή θα αποδεχόταν μερικώς λόγω του οικονομικού μειονεκτήματός της. Η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας συμφωνείται μεταξύ της κυβέρνησης και του μεταφορέα και η κυβέρνηση καλύπτει την αποδείξιμη ζημία για τον μεταφορέα που προκύπτει από την εκπλήρωση αυτής της υποχρέωσης. Η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνίσταται στην υποχρέωση λειτουργίας […], την υποχρέωση μεταφοράς […], την υποχρέωση τιμολόγησης […]. Η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη δημόσια γραμμή μεταφοράς προκύπτει από έγγραφη σύμβαση» (που έχει συναφθεί μεταξύ των σχετικών αρχών και του μεταφορέα) [5].

(12) Επιπλέον, οι διατάξεις της παραγράφου 19 β σημεία 2 και 4 του νόμου περί οδικών μεταφορών ορίζουν ότι «η προκαταρκτική επαγγελματική εκτίμηση της αποδεδειγμένης ζημίας για το σύνολο της περιόδου κατά την οποία επιβάλλεται η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας αποτελεί το υποχρεωτικό αναπόσπαστο μέρος του συμβολαίου υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Οι σχετικές αρχές «καλύπτουν την αποδεδειγμένη ζημία στο μέγιστο επίπεδο αυτής της προκαταρκτικής επαγγελματικής εκτίμησης, που αυξάνεται μόνο κατά τις απρόβλεπτες δαπάνες. […] Αν ο μεταφορέας παρέχει επίσης υπηρεσίες μεταφοράς εκτός από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή άλλες δραστηριότητες, τηρεί ξεχωριστούς λογαριασμούς για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

(13) Σύμφωνα με την παράγραφο 19 β σημείο 5 του νόμου περί οδικών μεταφορών «ο προσδιορισμός της αποδείξιμης ζημίας, η μέθοδος υπολογισμού της προκαταρκτικής επαγγελματικής εκτίμησης της αποδείξιμης ζημίας, οι κανόνες για την κατανομή των κονδυλίων από τους σχετικούς προϋπολογισμούς, τα έγγραφα με τα οποία πρέπει υποστηρίζονται οι υπολογισμοί της αποδείξιμης ζημίας και η μέθοδος άσκησης της επαγγελματικής κρατικής εποπτείας της χρηματοδότησης των υπηρεσιών κυκλοφορίας καθορίζονται από τον εκτελεστικό κανονισμό.» Ο κανονισμός αυτός – κανονισμός 50/1998 του υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών της 13ης Μαρτίου 1998 σχετικά με την αποδείξιμη ζημία στις δημόσιες γραμμές μεταφοράς επιβατών («ο κανονισμός») – ορίζει την αποδείξιμη ζημία στις δημόσιες γραμμές μεταφοράς επιβατών ως: «τη διαφορά μεταξύ του συνόλου των οικονομικά αιτιολογημένων εξόδων και του επαρκούς κέρδους και μεταξύ των δεδουλευμένων εισπράξεων και εσόδων» (αποκαλούνται εφεξής «ζημίες»).

(14) Ως επαρκές κέρδος νοείται στον κανονισμό «το συνολικό ποσό που – μετά τους φόρους […] – δεν υπερβαίνει το 1/8 της τιμής των λεωφορείων που χρησιμοποιούνται συνήθως για τις δημόσιες γραμμές μεταφοράς επιβατών που παρέχουν υπηρεσίες κυκλοφορίας κατ' εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μειωμένο κατά το άθροισμα της συνολικής πραγματικής απόσβεσης αυτών των λεωφορείων και το συνολικό ποσό που δαπανήθηκε για επενδύσεις σχετικές με τη λειτουργία των δημόσιων γραμμών μεταφοράς επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η αρμόδια αρχή έχει εκφράσει την έγκρισή της για την επένδυση για το σκοπό της ενσωμάτωσής της στον υπολογισμό της αποδείξιμης ζημίας».

[4] Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, γίνεται αναφορά στις διατάξεις του νόμου στην έκδοση που ισχύει για την παρούσα περίπτωση.

[5] Στην τσεχική νομοθεσία, η αντιστάθμιση για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ισοδυναμεί με μια έννοια αποδείξιμης ζημίας. Για παρόμοια περίπτωση, βλέπε επίσης απόφαση της Επιτροπής N 495/07 – Τσεχική Δημοκρατία - Πρόγραμμα pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (ΕΕ C 152 της 18.6.2008, σ. 21).

(15) Με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2003, οι περιφερειακές αρχές, συμπεριλαμβανομένων των αρχών της Νότιας Μοραβίας, ορίστηκαν αρμόδιες στην Τσεχική Δημοκρατία για τη σύναψη συμβάσεων με μεταφορείς για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς. Οι αρχές της Νότιας Μοραβίας σύγκριναν τις δαπάνες για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς που πραγματοποίησε ο καταγγέλλων με το μέσο κόστος για τη συγκοινωνία με λεωφορεία στην Τσεχική Δημοκρατία που προκύπτει από στατιστική έρευνα. Συμπέραναν ότι οι δαπάνες του καταγγέλλοντος ήταν υψηλότερες από το μέσο κόστος.

(16) Στις 24 Μαρτίου 2003, δεδομένης της προαναφερομένης αξιολόγησης και ύστερα από ανεπιτυχείς διαπραγματεύσεις με τον καταγγέλλοντα, οι αρχές της περιφέρειας της Νότιας Μοραβίας αποφάσισαν να διεξαγάγουν διαπραγματεύσεις για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς με άλλους μεταφορείς. Προσέγγισαν τους γνωστούς μεταφορείς που δραστηριοποιούνται στην περιφέρεια της Νότιας Μοραβίας ζητώντας τους να υποβάλουν προσφορές για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς στην περιοχή Znojmo. Η πρόσκληση υποβολής προσφορών στάλθηκε σε 41 μεταφορείς, συμπεριλαμβανομένου του καταγγέλλοντος. Προέβλεπε ότι οι περιφερειακές αρχές ήταν πρόθυμες να καταβάλουν στους μεταφορείς έως 26 CZK ανά km για την παροχή της υπηρεσίας. Επιπλέον, προέβλεπε την απαίτηση να διαθέτουν οι μεταφορείς ηλεκτρονικό σύστημα επεξεργασίας και να είναι εντάξει έναντι της διοίκησης.

(17) Οι περιφερειακές αρχές έλαβαν απαντήσεις από 9 μεταφορείς οι οποίοι στη συνέχεια κλήθηκαν σε συνάντηση με την περιφερειακή αρχή. Μια επιτροπή επιλογής που ορίστηκε από το περιφερειακό συμβούλιο της Νότιας Μοραβίας αξιολόγησε και βαθμολόγησε τις προσφορές. Συνέστησε τη σύναψη συμβάσεων για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς με 6 μεταφορείς, συμπεριλαμβανομένου του καταγγέλλοντος, και συγκεκριμένα με τις εξής εταιρείες: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS και τον καταγγέλλοντα (ČAS-Service a.s.).

(18) Τα κριτήρια που ελήφθησαν υπόψη από την επιτροπή επιλογής κατά την αξιολόγηση των προσφορών ήταν η σαφήνεια και η πληρότητα. Επίσης, οι αρχές της Νότιας Μοραβίας έλαβαν υπόψη, μεταξύ άλλων, το κριτήριο ελαχιστοποίησης του αριθμού των χιλιομέτρων κυκλοφορίας και τη συνεκτικότητα της επιλεγμένης περιοχής.

(19) Σύμφωνα με τις τσεχικές αρχές, ο καταγγέλλων κρίθηκε ότι πληροί τα κριτήρια επιλογής μόνο υπό αίρεση, από τη στιγμή που δεν προσδιόρισε σαφώς την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς. Κατά τη διάρκεια μεταγενέστερων συναντήσεων, ο καταγγέλλων δήλωσε ότι δεν μπορούσε να αποδεχθεί αντιστάθμιση στο ύψος που προτεινόταν από τις αρχές της Νότιας Μοραβίας στην πρόκληση υποβολής προσφορών.

(20) Κατά συνέπεια, οι περιφερειακές αρχές υποστήριξαν ότι ο καταγγέλλων δεν πληρούσε τους όρους της διαδικασίας επιλογής και ότι δεν ήταν δυνατή η σύναψη σύμβασης για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς με αυτόν.

(21) Συνάφθηκαν συμβάσεις με τους μεταφορείς που αποδέχθηκαν ότι η μέγιστη τιμή που επρόκειτο να καταβληθεί για την παροχή δημόσιων συγκοινωνιών θα ήταν 26 CZK ανά km. Σύμφωνα με τις τσεχικές αρχές, αυτό σήμαινε ότι μια υπό καλή διαχείριση και καλά εξοπλισμένη εταιρεία με έξοδα 23 959 CZK ανά km θα είχε κέρδος 2 041 CZK ανά km. Το κόστος των 23 959 CZK ανά km προέκυπτε από στατιστικές έρευνες που διεξήχθησαν σύμφωνα με τον νόμο αριθ. 89/1995 συλλογής νόμων σχετικά με την κρατική στατιστική υπηρεσία. Αυτές οι έρευνες αφορούσαν την παροχή δημόσιων συγκοινωνιών με λεωφορεία στο έδαφος της Τσεχικής Δημοκρατίας το 2002.

(22) Η εκτιμώμενη τιμή ανά km (έως 26 CZK ανά km) αναφερόταν στη σύμβαση που συνάφθηκε με κάθε μεταφορέα. Χρησιμοποιήθηκε για τον καθορισμό του συνολικού ποσού των εσόδων (τιμή ανά χιλιόμετρο πολλαπλασιαζόμενη με έναν αριθμό χιλιομέτρων) το οποίο θα καταβάλλεται στον μεταφορέα για την παροχή υπηρεσιών. Από το ποσό αυτό αφαιρούνταν τα πραγματικά έσοδα για να προσδιοριστούν οι ζημίες ([6]).

(23) Ο μεταφορέας έπρεπε να υποβάλει στην αρχή αποδεικτικά έγγραφα των πραγματικών εσόδων μετά την παροχή των υπηρεσιών. Μόνο τότε θα μπορούσε να καθοριστεί το τελικό ποσό των ζημιών και να πραγματοποιηθεί η πληρωμή της αντιστάθμισης.

(24) Εκτός από τις γενικές απαιτήσεις που προβλέπονται από τον νόμο περί οδικών μεταφορών για τους μεταφορείς και προκύπτουν από το γεγονός ότι αυτοί οι μεταφορείς κατέχουν άδειες, κάθε σύμβαση όρισε ειδικότερες υποχρεώσεις για κάθε μεταφορέα, και συγκεκριμένα την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών μεταφοράς σε συγκεκριμένες γραμμές και σε καθορισμένες ώρες, καθώς και όρους για τροποποιήσεις των συμβάσεων και ποινές σε περίπτωση αδυναμίας τήρησης των συμβάσεων.

(25) Οι τσεχικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι μετά το 2003 οι αρχές της Νότιας Μοραβίας συμφώνησαν να συνάψουν περαιτέρω συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς με τους ίδιους μεταφορείς για το 2004 και το 2005.

(26) Οι τσεχικές αρχές παραδέχθηκαν ότι δεν εφαρμόστηκε ειδική διαδικασία για το σκοπό της επιλογής μεταφορέων που θα παρείχαν υπηρεσίες μεταφοράς το 2004 και το 2005.

([6]) Σύμφωνα με την τσεχική νομοθεσία, οι ζημίες είναι η διαφορά μεταξύ του συνόλου των οικονομικά αιτιολογημένων εξόδων και του επαρκούς κέρδους από τη μία πλευρά και των δεδουλευμένων εισπράξεων και εσόδων από την άλλη.

(27) Ο παρακάτω πίνακας παρέχει στοιχεία σχετικά με τα ποσά της αντιστάθμισης που προβλέπονται στις συμβάσεις για το 2004 (Πίνακας 1):

Όνομα μεταφορέα	Ημερομηνία σύμβασης	Μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης που προβλέπεται στη σύμβαση
TREDOS	21/01/04	7 364 733 CZK
	Τροποποιήθηκε:	
	31/08/2004	7 399 733 CZK
BK Bus	22/01/04	4 349 779 CZK
Bítešská	21/01/04	4 780 000 CZK
PSOTA	20/01/04	18 924 849 CZK
	Τροποποιήθηκε:	
	31/08/04	18 956 769 CZK
	17/09/04	18 979 733 CZK
Břežanská společnost	26/01/04	10 615 611 CZK

(28) Επιπλέον, οι συμβάσεις που συνάφθηκαν για το 2004 παρατάθηκαν για το 2005 (Πίνακας 2):

Όνομα μεταφορέα	Ημερομηνία σύμβασης	Μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης που προβλέπεται στη σύμβαση
TREDOS	04/03/05	11 457 527 CZK
	Τροποποιήθηκε:	
	31/03/05	11 593 799 CZK
BK Bus	04/03/05	5 244 124 CZK
Bítešská	04/03/05	6 000 000 CZK
PSOTA	04/03/05	20 999 640 CZK
Břežanská společnost	04/03/05	11 953 423 CZK

(29) Σύμφωνα με τις τσεχικές αρχές, αναφορικά με τις υπηρεσίες μεταφοράς στην περιφέρεια της Νότιας Μοραβίας, οι προαναφερόμενες επιχειρήσεις δεν έλαβαν κατά τη διάρκεια της περιόδου 2004-2005 οποιαδήποτε άλλη χρηματοδότηση από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων.

3. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(30) Η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 31 έως 38.

3.1. **Παρουσία ενισχύσεων**

(31) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την εκπλήρωση του τρίτου όρου που καθορίζεται στην απόφαση Altmark ([7]).

(32) Καθώς ο υπολογισμός της αντιστάθμισης έγινε βάσει της ήδη καθορισμένης παραμέτρου (26 CZK ανά km) και καθώς η τελική αμοιβή βασιζόταν στα αποδεικτικά στοιχεία των ζημιών που πραγματοποιήθηκαν, χωρίς να υπερβαίνει το ποσό που προβλεπόταν ήδη στις συμβάσεις, η Επιτροπή υποστήριξε την προκαταρκτική άποψη ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν μπορούσε να υπερβαίνει τις πραγματικές ζημίες. Επιπλέον, η Επιτροπή θεώρησε εύλογο το κέρδος που συμπεριλαμβάνεται στο ποσό των 26 CZK ανά km.

(33) Ωστόσο, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την έννοια του απρόβλεπτου κόστους στην τσεχική νομοθεσία, κάτι το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως δικαιολογία για μια έκτακτη αύξηση του ανώτατου ορίου αντιστάθμισης.

(34) Επιπλέον, η Επιτροπή συμπέρανε ότι δεν εκπληρώθηκε ούτε ο τέταρτος όρος που καθορίζεται στην απόφαση Altmark. Η Επιτροπή θεώρησε ότι η διαδικασία που εφαρμόστηκε από τις τσεχικές αρχές δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης ή διαδικασία που εξασφαλίζει ότι το επίπεδο αντιστάθμισης καθορίστηκε βάσει ανάλυσης των δαπανών που θα πραγματοποιούσε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα, όπως απαιτείται από την απόφαση Altmark.

(35) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν υπήρχαν σαφή στοιχεία για να αποδειχθεί ότι η αντιστάθμιση δεν είχε παράσχει ένα επιλεκτικό πλεονέκτημα και επομένως, δεδομένου ότι πληρούνταν οι λοιποί όροι του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, δεν αποτελούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.

3.2. **Συμβατότητα**

(36) Η Επιτροπή σημείωσε ότι η συμβατότητα αυτών των κρατικών ενισχύσεων με την κοινή αγορά πρέπει να αξιολογηθεί με βάση τις γενικές αρχές που προκύπτουν από τη συνθήκη ΕΚ, τη νομολογία του Δικαστηρίου και του Πρωτοδικείου και την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής σε άλλους τομείς εκτός των δημόσιων μεταφορών ([8]).

([7]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, C-280/00 Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkhersgesellschaft Altmark GmbH, και Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, Συλλογή 2003, σ. I-07747, σκέψεις 88 έως 93.

([8]) Βλέπε αποφάσεις της Επιτροπής: C 16/07 – Αυστρία – Επίσημη ενίσχυση για την *Postbus* στην περιοχή *Lienz* (ΕΕ C 162 της 14.7.2007, σ. 19), C 31/07 – Ιρλανδία – Κρατική ενίσχυση στις εταιρείες λεωφορείων Córas Iompair Éireann (Dublin Bus και Irish Bus) (ΕΕ C 217 της 15.9.2007, σ. 44)· C 47/07 – Γερμανία – DB Regio AG – Συμβόλαιο παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΕΕ C 35 της 8.2.2008, σ. 13)· C 41/08 – Δανία – Συμβόλαιο παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ του υπουργείου μεταφορών και της Danske Statsbaner (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί).

(37) Έχοντας εξετάσει τις διαθέσιμες πληροφορίες, η Επιτροπή θεώρησε ότι οι γενικές αρχές που διέπουν την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων είχαν τηρηθεί στην προκειμένη περίπτωση. Ο προκαθορισμός κατά τη διαδικασία επιλογής μιας μέγιστης τιμής για την αντιστάθμιση βάσει εθνικής στατιστικής ανάλυσης εξασφάλιζε την απουσία υπεραντιστάθμισης για τους μεταφορείς.

(38) Ωστόσο, καθώς στην προκειμένη περίπτωση δεν εφαρμόστηκε διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης και καθώς ο καταγγέλλων υποστηρίζει ότι οι εταιρείες Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS έλαβαν παράνομες κρατικές ενισχύσεις, η Επιτροπή θεώρησε ότι έπρεπε να δώσει την ευκαιρία στον καταγγέλλοντα και σε τρίτους να υποβάλουν τα σχόλιά τους σχετικά με τη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε για τον καθορισμό του ποσού της αντιστάθμισης από τις αρχές της Νότιας Μοραβίας, προτού συμπεράνει με βεβαιότητα ότι οι ενισχύσεις συμβιβάζονται με το άρθρο 73 της συνθήκης της ΕΚ δυνάμει του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999.

4. ΣΧΟΛΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΣΕΧΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

(39) Η Τσεχική Δημοκρατία δήλωσε ότι η έννοια των απρόβλεπτων δαπανών διέπεται από το νόμο περί οδικών μεταφορών σε σχέση με την προκαταρκτική εκτίμηση εμπειρογνώμονα της αποδείξιμης ζημίας για το σύνολο της περιόδου για την οποία συνάπτεται η σύμβαση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αυτή η εκτίμηση, η οποία υποβάλλεται από τον μεταφορέα, αποτελεί υποχρεωτικό μέρος της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(40) Το άρθρο 19β παράγραφος 3 του εν λόγω νόμου ορίζει ότι η περιφέρεια πρέπει στη συνέχεια να καταβάλει αποζημίωση για την αποδείξιμη ζημία έως ποσό που δεν υπερβαίνει την εκτίμηση εμπειρογνώμονα, αυξημένο μόνο κατά τις απρόβλεπτες αποδείξιμες δαπάνες. Ωστόσο, ο νόμος περί οδικών μεταφορών δεν παρέχει έναν πιο λεπτομερή ορισμό των απρόβλεπτων αποδείξιμων δαπανών και αυτή την έννοια αναλαμβάνουν να ορίσουν οι μεμονωμένοι αγοραστές των υπηρεσιών μεταφοράς.

(41) Η Τσεχική Δημοκρατία υπενθύμισε ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκαν από την περιφέρεια της Νότιας Μοραβίας προέβλεπαν μια προκαταρκτική εκτίμηση ζημιών. Αν το ποσό της πραγματικής αποδείξιμης ζημίας για την εν λόγω περίοδο ήταν υψηλότερο από την προκαταρκτική εκτίμηση εμπειρογνώμονα της αποδείξιμης ζημίας, η περιφέρεια της Νότιας Μοραβίας κατέβαλλε αποζημίωση για την αποδείξιμη ζημία μόνο έως το ποσό της προκαταρκτικής εκτίμησης εμπειρογνώμονα. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, τον κίνδυνο υψηλότερων πραγματικών δαπανών και χαμηλότερων πραγματικών εσόδων σε σχέση με την προκαταρκτική εκτίμηση της αποδείξιμης ζημίας επωμίζονταν οι μεταφορείς, εξαιρουμένων των απρόβλεπτων αποδεδειγμένων δαπανών.

(42) Η έννοια των απρόβλεπτων δαπανών διατυπώθηκε πιο λεπτομερώς στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκαν μεταξύ της περιφέρειας της Νότιας Μοραβίας και των μεμονωμένων μεταφορέων. Οι απρόβλεπτες δαπάνες αφορούν καταστάσεις που δεν εξαρτώνται από τη διοίκηση των εταιρειών, όπως φυσικές καταστροφές, τιμολογιακές παρεμβάσεις από το κράτος, αποκλίσεις ή αλλαγές στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης, ΦΠΑ κ.λπ. Η Τσεχική Δημοκρατία υπέβαλε στην Επιτροπή τα σχετικά αποσπάσματα των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

5. ΣΧΟΛΙΑ ΤΡΙΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΣΕΧΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

(43) Ο καταγγέλλων ήταν το μοναδικό τρίτο μέρος που υπέβαλε σχόλια ύστερα από την απόφαση της Επιτροπής περί κινήσεως της διαδικασίας.

(44) Τα σχόλια του καταγγέλλοντος αφορούσαν τα παρακάτω ζητήματα:

— τον ισχυρισμό ότι η εν λόγω μεταφορά δεν ανατέθηκε στα πλαίσια συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας αλλά στα πλαίσια της έννοιας της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προκύπτει από τον νόμο περί οδικών μεταφορών,

— τον ισχυρισμό ότι η απόφαση Altmark δεν έπρεπε να είχε εφαρμοστεί σε αυτή την περίπτωση,

— την αντίθεση ως προς τον ορισμό του ποσού των 26 CZK ανά km ως μέγιστη τιμή μεταφοράς για τον καθορισμό της αντιστάθμισης. Ο καταγγέλλων θεώρησε πράγματι ότι το ποσό αυτό αποτελεί απλώς μέρος της προκαταρτικής εκτίμησης εμπειρογνώμονα σύμφωνα με την οποία η αποδείξιμη ζημία θα πρέπει να αντισταθμίζεται προς όφελος του μεταφορέα δυνάμει του νόμου περί οδικών μεταφορών,

— τον ισχυρισμό ότι οι τοπικές συνθήκες των δημόσιων τακτικών μεταφορών δεν ελήφθησαν υπόψη κατά τον καθορισμό της τιμής που καταβάλλεται για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς έως 26 CZK ανά km. Εάν είχαν ληφθεί υπόψη αυτές οι τοπικές συνθήκες, θα προέκυπτε μεγαλύτερο ποσό,

— η αντιστάθμιση της δημόσιας υπηρεσίας ήταν ένα μέσο που χρησιμοποίησαν οι άλλοι μεταφορείς για να αντικαταστήσουν το στόλο τους,

— η Επιτροπή έπρεπε να είχε αξιολογήσει την καταγγελία και για την περίοδο πριν από την 1η Μαΐου 2004,

— τον ισχυρισμό ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οδήγησαν σε μια κατάσταση ανταγωνισμού μεταξύ επιδοτούμενης και μη επιδοτούμενης μεταφοράς που είχε ως αποτέλεσμα τη νόθευση του ανταγωνισμού.

(45) Ωστόσο, ο καταγγέλλων δεν σχολίασε την έννοια των απρόβλεπτων δαπανών. Επίσης, ο καταγγέλλων δεν σχολίασε το γεγονός ότι ο προκαθορισμός μιας μέγιστης τιμής για την αντιστάθμιση βάσει εθνικής στατιστικής ανάλυσης θα μπορούσε να εγγυηθεί την απουσία υπεραντιστάθμισης για τους μεταφορείς. Αντίθετα, ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι αυτό το ποσό αναφοράς των 26 CZK ανά km δεν έπρεπε να θεωρηθεί από τις τσεχικές αρχές ως η μέγιστη τιμή μεταφοράς.

(46) Κατά συνέπεια, τα σχόλια του καταγγέλλοντος δεν αφορούσαν συγκεκριμένα τις αμφιβολίες που είχε εκφράσει η Επιτροπή στην απόφαση περί κινήσεως της διαδικασίας. Επιπλέον, η Τσεχική Δημοκρατία υπέβαλε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της σχετικά με τα σχόλια του καταγγέλλοντος. Αυτές οι παρατηρήσεις επιβεβαίωσαν την αξιολόγηση της Επιτροπής σχετικά με τα συγκεκριμένα ζητήματα που έθιξε ο καταγγέλλων.

(47) Κατά συνέπεια, τα σχόλια του καταγγέλλοντος δεν μεταβάλλουν τη νομική εκτίμηση της Επιτροπής που αναπτύχθηκε στην απόφαση περί κινήσεως της διαδικασίας.

6. **ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

6.1. **Αρμοδιότητα της Επιτροπής να εξετάσει μέτρα που λαμβάνονται από χώρες προσχωρούσες στην Ευρωπαϊκή Ένωση την 1η Μαΐου 2004**

(48) Οι διατάξεις του παραρτήματος IV κεφάλαιο 3 της πράξης προσχώρησης δημιουργούν ένα νομικό πλαίσιο για την αξιολόγηση των μέτρων που εφαρμόστηκαν από τα προσχωρούντα κράτη μέλη πριν από την προσχώρησή τους στην ΕΕ και εξακολουθούν να ισχύουν μετά την προσχώρηση.

(49) Με ιδιαίτερη αναφορά στον τομέα μεταφορών, οι διατάξεις του παραρτήματος IV ορίζουν ότι «τα καθεστώτα ενισχύσεων και οι ατομικές ενισχύσεις […], *που τέθηκαν σε εφαρμογή* σε νέο κράτος μέλος *πριν* από την ημερομηνία προσχώρησης και *εξακολουθούν να ισχύουν μετά* την ημερομηνία αυτή, θεωρούνται υφιστάμενες ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 88 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ υπό τον παρακάτω όρο: τα μέτρα ενισχύσεων κοινοποιούνται στην Επιτροπή εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία προσχώρησης».

(50) Σύμφωνα με την καθιερωμένη πρακτική λήψης αποφάσεων ([9]), «τα μέτρα ενισχύσεων που χορηγήθηκαν πριν από την προσχώρηση και δεν ισχύουν μετά την προσχώρηση δεν μπορούν να εξεταστούν από την Επιτροπή ούτε στα πλαίσια των διαδικασιών που καθορίζονται στο άρθρο 88 της συνθήκης ΕΚ ούτε στα πλαίσια του προσωρινού μηχανισμού. Μόνο τα μέτρα που μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα, ακόμη και μετά την προσχώρηση, τη χορήγηση πρόσθετων ενισχύσεων ή την αύξηση του ποσού των ενισχύσεων που έχει ήδη χορηγηθεί, μπορούν να θεωρούνται υφιστάμενες ενισχύσεις δυνάμει του προσωρινού μηχανισμού - εφόσον πληρούν τους σχετικούς όρους - και κατά συνέπεια υπόκεινται σε αυτόν. Από την άλλη πλευρά, ο προσωρινός μηχανισμός δεν αφορά τα μέτρα ενισχύσεων που έχουν ήδη χορηγηθεί οριστικά και άνευ όρων για ορισμένο ποσό πριν από την προσχώρηση. […] [Π]ροκειμένου να καθοριστεί κατά πόσο ισχύει κάτι τέτοιο στην προκειμένη περίπτωση, το σχετικό κριτήριο είναι μια νομικώς δεσμευτική πράξη με την οποία οι αρμόδιες εθνικές αρχές αναλαμβάνουν να χορηγήσουν ενίσχυση. Αν δεν υπάρχει μια τέτοια πράξη, το μέτρο δεν χορηγήθηκε πριν από την προσχώρηση και αποτελεί νέα ενίσχυση, η συμβατότητα της οποίας με την κοινή αγορά αξιολογείται από την Επιτροπή βάσει των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ. Ένα νέο μέτρο πρέπει να αξιολογείται κατά το χρονικό σημείο κατά το οποίο χορηγείται η ενίσχυση· συνώνυμο της χορήγησης ενισχύσεων είναι η νομική δέσμευση του κράτους και όχι απλώς και μόνο η καταβολή των ενισχύσεων. Οποιαδήποτε καταβολή, τρέχουσα ή μελλοντική, στα πλαίσια νομικής δέσμευσης αποτελεί απλή πράξη εφαρμογής και δεν μπορεί να ερμηνεύεται ως νέα ή πρόσθετη ενίσχυση. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή πιστεύει ότι προκειμένου ένα μέτρο να θεωρηθεί ότι ισχύει μετά την προσχώρηση πρέπει να αποδεικνύεται ότι δύναται να παράγει μετά την προσχώρηση πρόσθετο όφελος που δεν ήταν γνωστό ή δεν ήταν επακριβώς γνωστό όταν χορηγήθηκε η ενίσχυση».

(51) Πρώτον, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι τσεχικές αρχές δεν κοινοποίησαν τις συμβάσεις του Πίνακα 1 (όλες τέθηκαν σε ισχύ πριν από την 1η Μαΐου 2004) στην Επιτροπή στα πλαίσια της διαδικασίας που καθορίζεται από το παράρτημα IV, παράγραφος 3 της πράξης προσχώρησης του 2003.

(52) Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει ότι, δεδομένου του ορισμού των απρόβλεπτων δαπανών, όπως εξηγήθηκε ύστερα από την απόφαση περί κινήσεως της διαδικασίας, τα μέτρα μπορούσαν να παράγουν πρόσθετο όφελος που δεν ήταν επακριβώς γνωστό όταν χορηγήθηκε η ενίσχυση.

(53) Ως αποτέλεσμα, όλες οι συμβάσεις που απαριθμούνται στον Πίνακα 1, στο βαθμό που συνεπάγονται κρατικές ενισχύσεις, αφορούν κρατικές ενισχύσεις που ισχύουν μετά την προσχώρηση, οι οποίες δεν αποτελούν υφιστάμενες ενισχύσεις και για τις οποίες είναι αρμόδια η Επιτροπή.

(54) Όσον αφορά τις συμβάσεις που περιλαμβάνονται στον Πίνακα 2, οι οποίες συνάφθηκαν όλες μετά την 1η Μαΐου 2004, αρμόδια για την εξέτασή τους είναι η Επιτροπή.

6.2. **Παρουσία ενισχύσεων**

(55) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν η παρούσα συνθήκη ορίζει άλλως.

([9]) Απόφαση της Επιτροπής C 3/05 – Πολωνία – Ενίσχυση αναδιάρθρωσης στην DAEWOO-FSO (ΕΕ C 100 της 26.4.2005, σ. 2, σημεία 40 έως 43).

6.2.1. *Κρατικοί πόροι*

(56) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν από τις αρχές της Νότιας Μοραβίας προέρχονταν από τον δημόσιο προϋπολογισμό. Επομένως, χορηγήθηκαν με κρατικούς πόρους.

6.2.2. *Επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα*

(57) Πρέπει να καθοριστεί κατά πόσο το μέτρο παρέχει επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα.

(58) Προκύπτει από την απόφαση Altmark ότι «στον βαθμό που μια κρατική παρέμβαση πρέπει να θεωρηθεί ως αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παρεχομένων εκ μέρους των δικαιούχων επιχειρήσεων υπηρεσιών προς εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις αυτές να μην επωφελούνται στην πραγματικότητα από ένα οικονομικό πλεονέκτημα, με αποτέλεσμα να μην περιέρχονται λόγω της ως άνω παρεμβάσεως οι επιχειρήσεις αυτές σε ευνοϊκότερη θέση ως προς τον ανταγωνισμό σε σχέση με τις επιχειρήσεις που τις ανταγωνίζονται, η παρέμβαση αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της συνθήκης. Εντούτοις, για να μην πρέπει να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση μια τέτοια αντιστάθμιση σε συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις» ([10]).

(59) Πρώτον, σύμφωνα με την προαναφερομένη απόφαση, πρέπει να καθοριστεί κατά πόσον «η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας (και κατά πόσον) η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη».

(60) Η Επιτροπή δεν εξέφρασε αμφιβολίες αναφορικά με την εκπλήρωση του όρου αυτού στην απόφασή της για κίνηση της διαδικασίας.

(61) Όσον αφορά αυτή την απαίτηση, η Επιτροπή σημειώνει ότι ο νόμος περί οδικών μεταφορών παρέχει ορισμό της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ορίζει ότι η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη δημόσια γραμμή μεταφοράς προκύπτει βάσει της έγγραφης σύμβασης που συνάφθηκε μεταξύ των αρχών και του μεταφορέα. Οι τσεχικές αρχές παρείχαν στην Επιτροπή αντίγραφα των συμβάσεων και των μεταγενέστερων παραρτημάτων που συνάφθηκαν με μεταφορείς.

(62) Η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχε οριστεί με τρόπο σαφή και συγκεκριμένο στις συμβάσεις, και ιδιαίτερα οι συνδέσεις και οι περίοδοι κατά τις οποίες θα παρέχονταν οι υπηρεσίες μεταφοράς είχαν οριστεί με σαφήνεια για συγκεκριμένους μεταφορείς.

(63) Δεύτερον, πρέπει να αποδειχθεί ότι «οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια».

([10]) Απόφαση C-280/00 Altmark, σκέψεις 87 και 88.

(64) Η Επιτροπή δεν εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την εκπλήρωση του όρου αυτού στην απόφασή της για κίνηση της διαδικασίας.

(65) Η Επιτροπή σημείωσε ότι η μέγιστη τιμή για υπηρεσίες μεταφοράς καθορίστηκε από τις αρχές βάσει των κριτηρίων που αναφέρονται στην παράγραφο 19β του νόμου περί οδικών μεταφορών και του κανονισμού στο επίπεδο των 26 CZK ανά km. Η τιμή αυτή είχε συμπεριληφθεί στην πρόσκληση υποβολής προσφορών που στάλθηκε σε όλους τους πιθανώς ενδιαφερόμενους μεταφορείς το 2003. Η Επιτροπή σημείωσε ότι η τιμή καθορίστηκε βάσει στατιστικών στοιχείων.

(66) Επομένως, η τιμή είχε καθοριστεί εκ των προτέρων, δηλαδή πριν από την επιλογή των μεταφορέων, κατά αντικειμενικό και διαφανή τρόπο. Η παράμετρος δεν τροποποιήθηκε στα παραρτήματα που συμφωνήθηκαν μετά την προσχώρηση της Τσεχικής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

(67) Ο τρίτος όρος που αναγράφεται στην απόφαση Altmark είναι ότι «η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους σε σχέση με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών».

(68) Στην απόφασή της για κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή σημείωσε ότι οι περιφερειακές αρχές είχαν δηλώσει στην πρόσκληση υποβολής προσφορών ότι η μέγιστη τιμή 26 CZK ανά km ήταν η τιμή που ήταν πρόθυμες να καταβάλουν στους μεταφορείς για την παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς.

(69) Επιπλέον, σημείωσε ότι όλες οι συμβάσεις περιελάμβαναν μια εκτίμηση των ζημιών που η συγκεκριμένη επιχείρηση λεωφορείων θα πραγματοποιήσει κατά την παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς όπως προβλέπεται στη σύμβαση. Η εκτίμηση των ζημιών πραγματοποιείται κατά τον ακόλουθο τρόπο: Πρώτον, οι ζημίες υπολογίζονται για το σενάριο όπου η εταιρεία λαμβάνει 26 CZK ανά km πλέον των εσόδων από τα εισιτήρια των επιβατών. Στη συνέχεια, οι ζημίες υπολογίζονται λαμβάνοντας υπόψη μόνο τα έσοδα από τα εισιτήρια επιβατών. Η τιμή 26 CZK ανά km περιλαμβάνει επίσης ένα εύλογο κέρδος, που υπολογίζεται βάσει αντικειμενικών παραμέτρων που καθορίζονται στον κανονισμό με αναφορά στην αξία των στοιχείων ενεργητικού των επιχειρήσεων. Οι τελικοί διακανονισμοί και πληρωμές της αντιστάθμισης πραγματοποιούνται μόνο από τη στιγμή που η συγκεκριμένη επιχείρηση λεωφορείων έχει παράσχει τα αποδεικτικά έγγραφα των πραγματικών ζημιών. Αν οι πραγματικές ζημίες είναι χαμηλότερες από τις προβλεπόμενες, τότε αντισταθμίζονται μόνο οι πραγματικές ζημίες. Αν οι πραγματικές ζημίες είναι υψηλότερες από τις προβλεπόμενες, τότε το μέγιστο επίπεδο αντιστάθμισης είναι το επίπεδο της προκαταρκτικής εκτίμησης. Μια αύξηση αυτού του ορίου είναι δυνατή μόνο αν υπάρχουν απρόβλεπτες δαπάνες.

(70) Αναφορικά με αυτή την τελευταία έννοια για την οποία η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες στην απόφασή της περί κινήσεως της διαδικασίας, πρέπει να σημειωθεί ότι η έννοια των απρόβλεπτων δαπανών διέπεται από τον νόμο περί οδικών μεταφορών. Διατυπώνεται πιο λεπτομερώς στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκαν μεταξύ της περιφέρειας της Νότιας Μοραβίας και των μεμονωμένων μεταφορέων. Οι απρόβλεπτες δαπάνες αφορούν καταστάσεις που δεν εξαρτώνται από τη διοίκηση των εταιρειών, όπως φυσικές καταστροφές, τιμολογιακές παρεμβάσεις από το κράτος, αποκλίσεις ή αλλαγές στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης, ΦΠΑ κ.λπ. Οι μεταφορείς πρέπει να αποδείξουν την πραγματικότητα αυτών των απρόβλεπτων δαπανών. Η ύπαρξη αυτής της εξαίρεσης από τη μέγιστη τιμή μεταφοράς δεν θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα του μηχανισμού αντιστάθμισης να εξασφαλίζει ότι η αντιστάθμιση δεν υπερβαίνει τις πραγματικές ζημίες ([11]).

(71) Επομένως, καθώς ο υπολογισμός της αντιστάθμισης έγινε βάσει της ήδη καθορισμένης παραμέτρου (26 CZK ανά km) και καθώς η τελική αμοιβή βασίστηκε σε αποδεικτικά στοιχεία των ζημιών, και επομένως των δαπανών, που όντως πραγματοποιήθηκαν, συμπεριλαμβανομένων των απρόβλεπτων δαπανών, η Επιτροπή θεωρεί ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν μπορεί να υπερβαίνει τις πραγματικές ζημίες και επομένως τις πραγματικές δαπάνες. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί εύλογο το κέρδος των 2 041 CZK ανά km που περιλαμβάνεται στο ποσό των 26 CZK ανά km, καθώς αντιπροσωπεύει περιθώριο 7,85 %.

(72) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούται ο τρίτος όρος της απόφασης Altmark.

(73) Τέλος, η απόφαση Altmark προβλέπει ότι αν «επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντισταθμίσεως πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων».

(74) Η Επιτροπή πρέπει πρώτα απ' όλα να εξετάσει κατά πόσον η διαδικασία που εφαρμόστηκε από τις τσεχικές αρχές μπορούσε να θεωρηθεί διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης. Στην απόφασή της περί κινήσεως της διαδικασίας, η Επιτροπή σημείωσε ότι η περιφέρεια της Νότιας Μοραβίας απέστειλε στους γνωστούς μεταφορείς (41 εξ αυτών) της περιφέρειας πρόσκληση υποβολής προσφορών για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς στην περιοχή Znojmo.

(75) Επομένως, η διαδικασία δεν επέτρεπε σε μεταφορείς από άλλες περιφέρειες ή περιοχές να ενημερωθούν σχετικά με τη διαδικασία και να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν τις προσφορές τους. Επιπλέον, αυτή η διαδικασία δεν έδινε τη δυνατότητα σε μεταφορείς από άλλα κράτη μέλη να ληφθούν υπόψη κατά την επιλογή του μεταφορέα που θα παρείχε τις υπηρεσίες. Η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι οι τσεχικές αρχές δεν προέβλεψαν οποιαδήποτε διαδικασία για την επιλογή των μεταφορέων για τα έτη 2004-2005 αλλά απλώς παρέτειναν τα συμβόλαια με τους μεταφορείς που είχαν επιλεγεί για την παροχή υπηρεσιών το 2003.

(76) Αυτά τα γεγονότα εξακολουθούν να ισχύουν. Η Επιτροπή μπορεί επομένως να συμπεράνει ότι η διαδικασία που εφαρμόστηκε από τις τσεχικές αρχές δεν μπορεί να θεωρηθεί διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης όπως απαιτείται από την απόφαση Altmark.

(77) Αυτό το συμπέρασμα δεν προδικάζει τη θέση που ενδέχεται να λάβει η Επιτροπή σχετικά με τη συμβατότητα των σχετικών μέτρων με τους κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων.

(78) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τη δεύτερη εναλλακτική δυνατότητα που προσδιορίζεται στον τέταρτο όρο της απόφασης Altmark.

(79) Το επίπεδο αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα, η οποία θα πρέπει να αποτελεί εναλλακτική συνατότητα σε σχέση με την ανάλυση του επιπέδου αντιστάθμισης που καθορίζεται μέσω της προσφοράς. Όπως αναφέρθηκε στην απόφαση περί κινήσεως της διαδικασίας, σύμφωνα με τις τσεχικές αρχές, η συμβατική τιμή για τις υπηρεσίες καθορίστηκε βάσει στατιστικών στοιχείων δαπανών, γεγονός το οποίο σήμαινε ότι μια υπό καλή διαχείριση και καλά εξοπλισμένη εταιρεία με έξοδα 23 959 CZK (0,87 ευρώ) ανά km θα είχε κέρδος 2 041 CZK (0,08 ευρώ) ανά km.

(80) Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή σημείωσε πρώτον ότι η χρήση στατιστικών στοιχείων αποσκοπεί στην εξασφάλιση ότι η τιμή καθορίστηκε σε σχέση με τις δαπάνες μιας μέσης επιχείρησης.

(81) Δεύτερον, λαμβάνοντας υπόψη ότι όλοι οι μεταφορείς που συμμετείχαν στη διαδικασία έπρεπε να αποκτήσουν άδειες για την εκτέλεση της δραστηριότητάς τους και ότι έπρεπε να πληρούν ορισμένες απαιτήσεις που τους επιβάλλονταν με την πρόσκληση υποβολής προσφορών, έπρεπε να διαθέτουν επαρκή μέσα μεταφοράς ώστε να πληρούν τις απαραίτητες απαιτήσεις ποιότητας.

(82) Ωστόσο, όπως αναφέρεται στην απόφαση περί κινήσεως της διαδικασίας, η χρήση του στατιστικού κόστους μεταφοράς δεν μπορεί *αυτή καθ' αυτή* να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι οι μεταφορείς που αποδέχθηκαν να παρέχουν τις υπηρεσίες έναντι 26 CZK ανά km θα πρέπει να θεωρούνται μεταφορείς υπό καλή διαχείριση. Τα στατιστικά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν ως βάση για τον καθορισμό αυτού του ποσού αφορούσαν μόνο τις πραγματικές δαπάνες των υπηρεσιών μεταφοράς στην Τσεχική Δημοκρατία για την περίοδο του 2002. Επομένως, δεν υπάρχει απόδειξη ότι ο μέσος όρος αυτών των εξόδων αντιπροσωπεύει τα έξοδα μιας αποδοτικής επιχείρησης. Οι τσεχικές αρχές δεν έχουν παράσχει επαρκείς πληροφορίες μέχρι στιγμής, ακόμη και μετά την απόφαση περί κινήσεως της διαδικασίας.

([11]) Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι οι ζημίες είναι η διαφορά μεταξύ του συνόλου των οικονομικά αιτιολογημένων εξόδων και του επαρκούς κέρδους από τη μία πλευρά και των δεδουλευμένων εισπράξεων και εσόδων από την άλλη.

(83) Για το λόγο αυτό, καθώς δεν πληρούνται όλες οι απαιτήσεις της δεύτερης εναλλακτικής δυνατότητας του τέταρτου όρου της απόφασης Altmark, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμπεράνει ότι η διαδικασία που εφαρμόστηκε από τις περιφερειακές αρχές μπορεί να θεωρηθεί διαδικασία που εξασφάλιζε ότι το επίπεδο αντιστάθμισης ήταν ίσο με το επίπεδο που θα προέκυπτε από τον ανοικτό δημόσιο διαγωνισμό.

(84) Με άλλα λόγια, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει ότι στον ανοικτό δημόσιο διαγωνισμό, οι περιφερειακές αρχές θα μπορούσαν να είχαν βρει μεταφορείς που θα αντιπροσώπευαν χαμηλότερες δαπάνες και κατά συνέπεια που θα παρείχαν τις υπηρεσίες ζητώντας χαμηλότερη αμοιβή. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμπεράνει ότι το ποσό της αντιστάθμισης καθορίστηκε στο επίπεδο που εγγυάται ότι δεν χορηγήθηκε κανένα πλεονέκτημα σε ορισμένους μεταφορείς.

(85) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση χορήγησε πλεονέκτημα σε ορισμένους μεταφορείς παροχής δημόσιας μεταφοράς. Κατά συνέπεια, πληρούται ο δεύτερος όρος για την εφαρμογή του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ στην προκειμένη περίπτωση.

6.2.3. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επίπτωση στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών*

(86) Όσον αφορά αυτόν τον όρο, πρέπει να εξακριβωθεί κατά πόσο το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε με κρατικούς πόρους μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στο βαθμό που να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(87) Στην απόφασή της περί κινήσεως της διαδικασίας, η Επιτροπή σημείωσε ότι ως προς αυτό η απόφαση Altmark προβλέπει ότι: «Πράγματι, ουδόλως αποκλείεται μια δημόσια επιδότηση, η οποία χορηγείται σε επιχείρηση παρέχουσα απλώς τοπικές ή περιφερειακές μεταφορικές υπηρεσίες και η οποία δεν παρέχει τέτοιες υπηρεσίες εκτός του κράτους προελεύσεώς της, να μπορεί, παρά ταύτα, να έχει επιπτώσεις επί του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών. Όταν κράτος μέλος χορηγεί δημόσια επιδότηση σε επιχείρηση, η εκ μέρους της επιχειρήσεως αυτής παροχή μεταφορικών υπηρεσιών μπορεί να διατηρείται στο ίδιο επίπεδο ή να αυξάνεται, με συνέπεια να μειώνονται οι δυνατότητες επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη να παρέχουν τις μεταφορικές υπηρεσίες τους στην αγορά του κράτους μέλους αυτού (βλέπε επ' αυτού, τις αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1988, 102/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 4067, σκέψη 19· της 21ης Μαρτίου 1991, C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 26, και Ισπανία κατά Επιτροπής, προαναφερθείσα, σκέψη 40). Εν προκειμένω, η διαπίστωση αυτή δεν είναι απλώς υποθετική, διότι, όπως προκύπτει ιδίως από τις παρατηρήσεις της Επιτροπής, πολλά κράτη μέλη άρχισαν ήδη από το 1995 να ανοίγουν ορισμένες αγορές μεταφορών στον ανταγωνισμό επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη, οπότε πολλές επιχειρήσεις προσφέρουν ήδη υπηρεσίες αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών εντός κρατών μελών διαφορετικών από το κράτος της προελεύσεώς τους. Τέλος, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, δεν υφίσταται κάποιο όριο ή κάποιο ποσοστό κάτω από το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν επηρεάζεται το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο. Πράγματι, το σχετικά χαμηλό ύψος μιας ενισχύσεως ή το σχετικά μέτριο μέγεθος της επιχειρήσεως που λαμβάνει την ενίσχυση δεν αποκλείουν a priori τη δυνατότητα επηρεασμού του μεταξύ των κρατών μελών εμπορίου (βλέπε τις προαναφερθείσες αποφάσεις Tubemeuse, σκέψη 43, και Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 42). Επομένως, η δεύτερη προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της συνθήκης, κατά την οποία η ενίσχυση πρέπει να είναι ικανή να επηρεάσει το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο, δεν εξαρτάται από τον τοπικό ή περιφερειακό χαρακτήρα των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχονται ή από τη σημασία του σχετικού τομέα δραστηριοτήτων» ([12]).

(88) Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούται ο όρος σύμφωνα με τον οποίο η ενίσχυση πρέπει να νοθεύει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών στην προκειμένη περίπτωση.

(89) Λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερόμενες σκέψεις, η Επιτροπή συμπεραίνει επίσης ότι τα μέτρα που εφαρμόστηκαν αποτελούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

6.3. **Συμβατότητα της ενίσχυσης**

(90) Το άρθρο 73 της συνθήκης ΕΚ προβλέπει όρους συμβατότητας της ενίσχυσης που χορηγείται στο πεδίο συντονισμού των μεταφορών και της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις μεταφορές. Το άρθρο αυτό αποτελεί ειδικό νόμο (*lex specialis*) σε σχέση με το άρθρο 86 παράγραφος 2 και το άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης ΕΚ.

(91) Σύμφωνα με την απόφαση Altmark ([13]), το άρθρο 73 της συνθήκης ΕΚ δεν μπορεί να εφαρμόζεται απευθείας και μόνο δυνάμει κανονισμών του Συμβουλίου, ιδίως του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ([14]).

(92) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 μπορεί να εφαρμόζεται μόνο σε σχέση με κρατική ενίσχυση που χορηγείται σε μεταφορείς στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

(93) Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να αποκλείουν από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού οποιεσδήποτε επιχειρήσεις με δραστηριότητες που περιορίζονται αποκλειστικά στη λειτουργία αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών υπηρεσιών.

(94) Κατά την απόφασή της περί κινήσεως της διαδικασίας, η Επιτροπή ήδη σημείωσε ότι οι τσεχικές αρχές δεν προέβησαν σε τέτοια εξαίρεση. Επομένως, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

([12]) Υπόθεση C-280/00, Altmark, σκέψεις 77 έως 82.
([13]) Υπόθεση C-280/00, Altmark, αναφέρεται ανωτέρω.
([14]) ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1.

(95) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, προκειμένου να εξασφαλίσουν επαρκείς υπηρεσίες μεταφοράς, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να συνάψουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας με μια επιχείρηση μεταφορών.

(96) Το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ορίζει ότι ως «σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας» νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και μιας επιχείρησης μεταφορών με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.

(97) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα σημεία:

α. τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών, ιδίως τα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας·

β. το τίμημα των παροχών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης, το οποίο είτε προστίθεται στις εισπράξεις από κόμιστρα είτε περιλαμβάνει τις εισπράξεις, καθώς και τις λεπτομέρειες των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δύο μερών·

γ. τους κανόνες που αφορούν τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης, ιδίως προκειμένου να αντιμετωπιστούν απρόβλεπτες μεταβολές·

δ. τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης·

ε. τις κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης της σύμβασης.

(98) Πρώτα απ' όλα, όπως ήδη αναφέρεται στην απόφαση περί κινήσεως της διαδικασίας, η Επιτροπή σημειώνει ότι σύμφωνα με την παράγραφο 19 του νόμου περί οδικών μεταφορών, «η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη δημόσια γραμμή μεταφοράς προκύπτει βάσει της έγγραφης σύμβασης» μεταξύ των σχετικών αρχών και των μεταφορέων. Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι όροι παροχής υπηρεσιών μεταφοράς δεν επιβλήθηκαν από τις αρχές αλλά αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγμάτευσης και συμφωνίας μεταξύ των μεταφορέων και των περιφερειακών αρχών. Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι παρά τη διατύπωση του νόμου περί οδικών μεταφορών («υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας»), μπορούν να εφαρμοστούν οι διατάξεις του κεφαλαίου V – «συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας» του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(99) Δεύτερον, η Επιτροπή σημειώνει ότι τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών ορίστηκαν στις συμβάσεις τόσο ρητώς (*expressis verbis*) όσο και με αναφορά στο γεγονός ότι οι μεταφορείς κατέχουν άδειες για την παροχή υπηρεσιών δημόσιας μεταφοράς.

(100) Τρίτον, οι συμβάσεις συμπεριέλαβαν την τιμή ανά km και το συνολικό ποσό της αμοιβής που πρόκειται να καταβληθεί για την παροχή της υπηρεσίας.

(101) Τέταρτον, οι συμβάσεις προέβλεπαν τους όρους και τη διαδικασία για την τροποποίησή τους, την περίοδο ισχύος και τις κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης της σύμβασης.

(102) Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα βασικά στοιχεία της σύμβασης που απαριθμούνται στη διάταξη του άρθρου 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καλύπτονταν από τις συμβάσεις που συνάφθηκαν με τις εταιρείες Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS.

(103) Επιπλέον, η Επιτροπή πρώτα απ' όλα σημειώνει ότι ο σκοπός του νομοθέτη, κατά την έγκριση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ήταν να καθοριστεί υπό ποιους όρους «η ενίσχυση […] που αντιστοιχεί στην καταβολή αποζημίωσης για ορισμένες υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια των δημόσιων υπηρεσιών» όπως αναγράφεται στο άρθρο 73 της συνθήκης, συμβιβάζεται με την κοινή αγορά. Τόσο η εφαρμογή του άρθρου 73 της συνθήκης όσο και η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 προϋποθέτει την ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Αν το περιεχόμενο των συμβάσεων μπορεί να υπαχθεί στην έννοια του άρθρου 73 «υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια των δημόσιων υπηρεσιών», η ίδια η μορφή του μέσου, δηλαδή η σύμβαση ή μονομερώς επιβεβλημένη υποχρέωση, δεν πρέπει να εμποδίζει τον χαρακτηρισμό μιας πιθανής κρατικής ενίσχυσης που ενυπάρχει στην τιμή της σύμβασης ως συμβατής με την κοινή αγορά. Πράγματι, το αποφασιστικό στοιχείο για τον χαρακτηρισμό μιας υπηρεσίας, είτε επιβάλλεται από κράτος μέλος είτε συμφωνείται με σύμβαση, ως υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του άρθρου 73 πρέπει να είναι η ουσία της υπηρεσίας, όχι η μορφή με την οποία είναι οργανωμένη ([15]).

([15]) Ομοίως, το άρθρο 4 της απόφασης 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67) κάνει αναφορά στην έννοια μιας «επίσημης πράξης», η μορφή της οποίας προσδιορίζεται από τα κράτη μέλη. Βλέπε επίσης κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1).

(104) Λαμβάνοντας υπόψη αυτές τις σκέψεις, η Επιτροπή συμπέρανε ότι από νομικής απόψεως, δεν υπάρχει λόγος για τον οποίο κρατική ενίσχυση που ενυπάρχει στην τιμή που καταβάλλεται για σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θα μπορούσε να συμβιβάζεται με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 73. Η Επιτροπή σημειώνει ότι τη λύση αυτή επέλεξαν οι από κοινού νομοθέτες στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 12, ο κανονισμός αυτός θα τεθεί σε ισχύ στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Καθώς οι παρούσες συμβάσεις υπογράφηκαν πριν από αυτή την ημερομηνία, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 δεν εφαρμόζεται σε αυτές.

(105) Καθώς το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 δεν περιέχει οποιουσδήποτε ακριβείς όρους για να χαρακτηριστούν οι κρατικές ενισχύσεις που ενυπάρχουνστην τιμή που καταβάλλεται για σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως συμβατές με την κοινή αγορά, η Επιτροπή θεωρεί ότι ισχύουν οι γενικές αρχές που προκύπτουν από τη συνθήκη, τη νομολογία των δικαστηρίων της Κοινότητας και την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής σε άλλους τομείς εκτός των δημόσιων μεταφορών, προκειμένου να αποφασιστεί κατά πόσο αυτές οι κρατικές ενισχύσεις μπορούν χαρακτηριστούν συμβατές με την κοινή αγορά ([16]).

(106) Αυτές τις αρχές υπενθύμισε η Επιτροπή κατά γενικό τρόπο στο κοινοτικό πλαίσιο για κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([17]). Αναφορικά με τη συμβατότητα των κρατικών ενισχύσεων που ενυπάρχουν στην τιμή που καταβάλλεται για σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αυτό το κοινοτικό πλαίσιο προβλέπει τα παρακάτω στο σημείο 14: «Το ποσό της αντιστάθμισης μπορεί να μην υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιούνται κατά την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους σε σχέση με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. Το ποσό της αντιστάθμισης περιλαμβάνει όλα τα πλεονεκτήματα που χορηγήθηκαν από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων υπό οποιαδήποτε μορφή».

(107) Η Επιτροπή σημειώνει ότι προκαθορίζοντας κατά τη διαδικασία επιλογής, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 12 έως 20, ότι η τιμή που ήταν πρόθυμες να καταβάλλουν οι αρχές ήταν έως 26 CZK ανά km, και εν συνεχεία εφαρμόζοντας αυτή την παράμετρο και προσθέτοντας τις απρόβλεπτες δαπάνες για τον υπολογισμό των δαπανών των μεταφορέων, οι αρχές της Νότιας Μοραβίας εξασφάλισαν ότι η αντιστάθμιση δεν θα μπορούσε να υπερβεί τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν από τους μεταφορείς.

(108) Η Επιτροπή σημειώνει ότι αν και ο καταγγέλλων αμφισβήτησε την παράμετρο υπολογισμού της αντιστάθμισης, δεν προσκόμισε οποιοδήποτε στοιχείο που αποδεικνύει ότι η αντιστάθμιση θα μπορούσε να υπερβεί τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν από τους μεταφορείς. Αντίθετα, ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι το εν λόγω ποσό ήταν απλώς μέρος της προκαταρκτικής εκτίμησης εμπειρογνώμονα σύμφωνα με την οποία η αποδείξιμη ζημία θα πρέπει να αντισταθμίζεται προς όφελος του μεταφορέα και θα πρέπει ακόμη να οριστεί σε υψηλότερο επίπεδο.

(109) Επιπλέον, αναφορικά με τις υπηρεσίες που παρέχονται στην περιφέρεια της Νότιας Μοραβίας, η Επιτροπή σημειώνει ότι, εκτός από τις αντισταθμίσεις από περιφερειακές αρχές, οι μεταφορείς δεν έλαβαν οποιαδήποτε άλλα πλεονεκτήματα από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων κατά την περίοδο 2004-2005.

(110) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι γενικές αρχές που διέπουν την αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης, όπως περιγράφεται ανωτέρω, τηρούνται στην προκειμένη περίπτωση.

(111) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ενίσχυση συμβιβάζεται με το άρθρο 73 της συνθήκης.

7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(112) Λαμβάνοντας υπόψη τη νομική εκτίμηση, η Επιτροπή διατυπώνει την άποψη ότι η Τσεχική Δημοκρατία ενήργησε κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και επομένως χορήγησε παράνομα ενισχύσεις σύμφωνα με το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων.

(113) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις εταιρείες Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS μέσω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για οδικές μεταφορές στην Νότια Μοραβία συμβιβάζονται με το άρθρο 73 της συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι κρατικές ενισχύσεις που έθεσε σε εφαρμογή η Τσεχική Δημοκρατία μέσω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για οδικές μεταφορές στην Νότια Μοραβία με τις εταιρείες 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. και TREDOS, spol. s r.o. συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

([16]) Βλέπε αποφάσεις της Επιτροπής: C 16/07 – Αυστρία – Επίσημη ενίσχυση για την *Postbus* στην περιοχή *Lienz*, C 31/07 – Ιρλανδία – Κρατική ενίσχυση στις εταιρείες λεωφορείων Córas Iompair Éireann (Dublin Bus και Irish Bus)· C 47/07 – Γερμανία – DB Regio AG – Σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας· C 41/08 – Δανία – Σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ του υπουργείου μεταφορών και της Danske Statsbaner.

([17]) ΕΕ C 297 της 29.11.2005, σ. 4.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Τσεχική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 26 Νοεμβρίου 2008.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος