II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

26. november 2008,

riigiabi C 3/2008 (ex NN 102/05) – Tšehhi Vabariik – avalike teenuste eest makstava hüvitise kohta Lõuna-Morava bussiettevõtjatele

(teatavaks tehtud numbri K(2008) 7032 all)

(Ainult tšehhikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2009/325/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks, [1] eriti selle artikli 6 lõiget 1 ja artiklit 14,

olles kutsunud huvitatud kolmandaid isikuid esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele [2]

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 28. juuni 2005. aasta kirjas sai komisjon kaebuse Tšehhi ettevõtjalt ČAS – SERVICE a.s. (edaspidi „kaebuse esitaja"). Kaebuses käsitletakse riigiabi, mida piirkondlikud ametiasutused väidetavalt andsid kaebuse esitaja mitmele konkurendile ajavahemikul 2003–2005.

(2) Komisjon palus 20. juuli 2005. aasta, 14. märtsi 2006. aasta ja 7. detsembri 2006. aasta kirjadega Tšehhi ametiasutustelt lisateavet kaebuse esitaja tõstatatud küsimuste kohta.

(3) Tšehhi ametiasutused vastasid 14. septembril 2005, 2. juunil 2006, 6. veebruaril 2007 ja 18. oktoobril 2007.

(4) 15. jaanuari 2008. aasta kirjas teavitas komisjon Tšehhi ametiasutusi otsusest algatada abiga seoses EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ettenähtud menetlus. Tšehhi ametiasutused esitasid oma märkused abi kohta 18. veebruari 2008. aasta kirjas.

(5) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 16. veebruaril 2008 [3]. Komisjon kutsus huvitatud isikuid esitama märkusi kõnealuse abi kohta.

[1] EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.
[2] ELT C 43, 16.2.2008, lk 19.
[3] Vt allmärkus nr 2.

(6) 14. märtsil 2008 sai komisjon märkused kaebuse esitajalt kolmanda isikuna. 17. aprillil 2008 edastati kõnealused märkused Tšehhi ametiasutustele, kellel paluti esitada märkused kolmanda isiku seisukohtade kohta. 13. mail 2008 palusid Tšehhi ametiasutused märkuste esitamise tähtaja pikendamist, millega komisjon nõustus. 17. juunil 2008 esitasid Tšehhi ametiasutused oma tähelepanekud kolmanda isiku märkuste kohta.

2. ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

(7) Kaebuse esitaja on aktsiaselts, mis tegutseb regulaarbussivedude, tšartervedude, liinibussivedude valdkonnas Znojmo piirkonnas ja rahvusvaheliste vedude valdkonnas.

(8) Kuni 2004. aasta septembrini oli kaebuse esitaja peamine tegevusala piirkondliku avaliku bussiveoteenuse osutamine Lõuna-Moravas, eelkõige piirkondlike ametiasutustega sõlmitud lepingute alusel. Teenuseid osutati Lõuna-Morava piirkonnas (Znojmo ja Moravský Krumlovi ringkonnas).

(9) Kaebuse esitaja väidab, et Lõuna-Morava ametiasutused andsid ajavahemikul 2003–2005 ebaseaduslikku riigiabi ettevõtjatele Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. (edaspidi „Bítešská"), BK Bus s.r.o. (edaspidi „BK Bus"), Březanská dopravní společnost s.r.o. (edaspidi „Březanská společnost"), Znojemská dopravnì společnost - PSOTA s.r.o. (edaspidi „PSOTA") ja TREDOS, spol. s.r.o. (edaspidi „TREDOS"). See tulenevat tegevuslubade andmisest, mis ei olevat ei läbipaistev ega objektiivne.

(10) Tšehhi ametiasutuste sõnul on tegevusluba luba, mille ametiasutused on andnud avaliku regulaarveoteenuse osutamiseks. Tegevusloa eesmärk on tagada, et bussivedusid korraldavad üksnes vedajad, kes vastavad teatavatele kvaliteedinõuetele. Antud kontekstis, vastavalt seaduse nr 111/1994 maanteevedude kohta (edaspidi „maanteevedude seadus") ([4]) lõikele 18 hõlmavad kõnealused nõuded eelkõige kohustust osutada teenuseid vastavalt heakskiidetud sõiduplaanile, tagada reisijate teatav ohutuse tase ning avaldada sõiduplaanid ja märgistada bussid liinide nimedega.

(11) Maanteevedude seaduse lõikes 19 sätestatakse, et avaliku teenindamise kohustus on „vedaja kohustus avalikes huvides, millega vedaja vastasel korral üldse või osaliselt ei nõustuks majanduslikult ebasoodsamasse olukorda sattumise tõttu. Avaliku teenindamise kohustuses on valitsus leppinud kokku vedajaga ja valitsus peab samuti hüvitama vedajale tõendatava kahju, mis on tekkinud selle kohustuse täitmisel. Avaliku teenindamise kohustus koosneb kohustusest tegutseda […], vedamise kohustusest […], tariifikohustusest […]. Avaliku teenindamise kohustus avalike liinivedude valdkonnas tuleneb kirjalikust lepingust" (mis on sõlmitud asjaomaste ametiasutuste ja ettevõtja vahel) ([5]).

(12) Lisaks on maanteevedude seaduse lõike 19 punkti b teises ja neljandas lõigus ette nähtud, et „esialgne eksperdihinnang tõendatud kahju kohta perioodil, mille jooksul kehtib avaliku teenindamise kohustus, on avaliku teenindamise kohustuse lepingu kohustuslik lahutamatu osa." Pädevad asutused „peavad hüvitama tõendatud kahju kõnealuse esialgse eksperdihinnangu maksimaalsel tasemel, millele lisanduvad üksnes ettenägematud kulud. […] Kui vedaja osutab avaliku teenindamise kohustusest erinevaid veoteenuseid või muid teenuseid, peab ta pidama eraldi arvestust avaliku teenindamise kohustuse üle."

(13) Maanteevedude seaduse lõike 19 punkti b viienda lõigu kohaselt on „rakendusmäärusega kindlaks määratud tõendatava kahju kindlaksmääramine, tõendatava kahju esialgse eksperdihinnangu arvutusmeetod, asjakohastest eelarvetest rahaliste vahendite eraldamise eeskirjad, dokumendid, millele on tuginetud tõendatava kahju arvutamisel ning valitsuse professionaalse järelevalve teostamise meetod veoteenuste rahastamise üle". Kõnealuse määrusega – transpordi- ja sideministeeriumi 13. märtsi 1998. aasta määrus nr 50/1998 tõendatava kahju kohta reisijate liinivedude valdkonnas (edaspidi „määrus") – määratletakse tõendatav kahju reisijate liinivedude valdkonnas kui „majanduslikult tõendatud kulude ja piisava kasumi summa ning teenitud tulu vahe" (edaspidi „kahju").

(14) Piisav kasum on määruse kohaselt „summa, mis pärast maksustamist […] ei ületa 1/8 selliste busside hinnast, mida tavaliselt kasutatakse reisijate liiniveoteenuste osutamisel avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks; sellest summast lahutatakse busside tegeliku amortisatsiooni summa ja reisijate liiniveoteenuste osutamiseks tehtud investeeringute summa, eeldusel, et pädev asutus on investeeringu lisamise tõendatava kahju arvutamisse heaks kiitnud".

([4]) Käesolevas otsuses viidatakse antud hetkel kohaldatava seaduse versiooni sätetele.

([5]) Tšehhi õiguse kohaselt on hüvitis avaliku teenindamise lepingute eest võrdväärne tõendatava kahju kontseptsiooniga. Sarnane juhtum: vt komisjoni otsust seoses riigiabiga nr N 495/07 – Tšehhi Vabariik – Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (ELT C 152, 18.6.2008, lk 21).

(15) Alates 1. jaanuarist 2003 vastutavad piirkondlikud ametiasutused, sealhulgas Lõuna-Morava ametiasutused, Tšehhi Vabariigis lepingute sõlmimise eest vedajatega avaliku transporditeenuse osutamiseks. Lõuna-Morava ametiasutused võrdlesid kaebuse esitaja avaliku transporditeenuse osutamise kulusid bussiveoteenuste osutamise keskmiste kuludega Tšehhi Vabariigis, mis on pärit statistilistest uuringutest. Nad jõudsid järeldusele, et kaebuse esitaja kulud olid keskmistest kuludest suuremad.

(16) 24. märtsil 2003, arvestades ülalmainitud hinnangut ja pärast ebaõnnestunud läbirääkimisi kaebuse esitajaga, otsustasid Lõuna-Morava ametiasutused korraldada läbirääkimised veoteenuste osutamiseks teiste ettevõtjatega. Nad pöördusid Lõuna-Morava piirkonnas tegutsevate tuntud vedajate poole palvega esitada pakkumised avaliku transporditeenuse osutamiseks Znojmo territooriumil. Kutse pakkumiste esitamiseks saadeti 41 vedajale, sealhulgas kaebuse esitajale. Kutses oli ette nähtud, et piirkondlikud ametiasutused on valmis ettevõtjatele maksma teenuse osutamise eest maksimaalselt 26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta. Lisaks oli kutses ette nähtud nõue, et ettevõtjatel peab olema elektrooniline töötlussüsteem ja nende juhtimine peab olema hästi korraldatud.

(17) Piirkondlikud ametiasutused said vastuse üheksalt vedajalt, kes seejärel kutsuti kohtumisele piirkondliku ametiasutusega. Pakkumisi hindas Lõuna-Morava piirkonnanõukogu poolt ametisse määratud valimiskomisjon hindas. Komisjon soovitas sõlmida lepingud veoteenuste osutamiseks kuue vedajaga, sealhulgas kaebuse esitajaga: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS ja kaebuse esitaja (ČAS-Service a.s.).

(18) Kriteeriumid, mida valimiskomisjon pakkumiste hindamisel arvesse võttis, olid selgus ja terviklikkus. Lisaks võtsid Lõuna-Morava ametiasutused muu hulgas arvesse tehniliste töökilomeetrite arvu vähendamise kriteeriumi ning valitud territooriumi terviklikkust.

(19) Tšehhi ametiasutuste sõnul vastas kaebuse esitaja valikukriteeriumidele üksnes mööndustega, kuna ei täpsustanud oma veoteenuste hinda. Järgmistel kohtumistel väitis kaebuse esitaja, et ei lepi hüvitise määraga, mille Lõuna-Morava ametiasutused nägid ette pakkumiste esitamise kutses.

(20) Selle tulemusel tegid piirkondlikud ametiasutused kindlaks, et kaebuse esitaja ei vasta valikumenetluse tingimustele ning temaga ei ole võimalik sõlmida avaliku transporditeenuse osutamise lepingut.

(21) Lepingud sõlmiti nende ettevõtjatega, kes nõustusid, et avaliku transporditeenuse osutamise eest makstakse maksimaalselt 26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta. Tšehhi ametiasutuste sõnul tähendas see, et hästi korraldatud juhtimise ja nõuetekohase varustusega ettevõte, mille kulud on 23 959 Tšehhi krooni kilomeetri kohta, oleks teeninud kasumit kuni 2 041 Tšehhi krooni kilomeetri kohta. Kulu 23 959 Tšehhi krooni kilomeetri kohta saadi statistilistest uuringutest, mida korraldas vastavalt seadusele nr 89/1995 riiklik statistikaamet. Kõnealused uuringud vaatlesid avaliku bussiveoteenuse osutamist Tšehhi Vabariigi territooriumil 2002. aastal.

(22) Hinnangulist kilomeetrihinda (mis ei ületanud 26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta) täpsustati iga ettevõtjaga sõlmitud lepingus. Selle eesmärk oli määrata kindlaks kogutulu (kilomeetrihind korrutatud kilomeetrite arvuga), mida ettevõtjale makstakse teenuse osutamise eest. Kõnealusest summast lahutati tegelik tulu, et määrata kindlaks kahju ([6]).

(23) Ettevõtja pidi ametiasutusele esitama tõendavad dokumendid tegelike tulude kohta pärast teenuse osutamist. Alles siis oli võimalik määrata kindlaks kahju lõplik summa ja maksta hüvitist.

(24) Lisaks maanteevedude seaduses vedajatele kehtestatud üldistele nõuetele ning arvestades asjaolu, et kõnealustel ettevõtjatel olid olemas tegevusload, määrati kõigile ettevõtjatele lepingutes konkreetsemad kohustused, nimelt kohustus osutada veoteenust konkreetsetel liinidel ja kindlaksmääratud aegadel, samuti lepingu muutmise tingimused ja sanktsioonid lepingu rikkumise korral.

(25) Tšehhi ametiasutused teavitasid komisjoni, et pärast 2003. aastat nõustusid Lõuna-Morava ametiasutused sõlmima samade ettevõtjatega veoteenuste osutamise lepingud ka 2004. ja 2005. aastaks.

(26) Tšehhi ametiasutused tunnistasid, et nende ettevõtjate valimiseks, kes võiksid 2004. ja 2005. aastal osutada veoteenuseid, erimenetlust ei algatatud.

([6]) Tšehhi õigusaktide kohaselt on kahju majanduslikult tõendatud kulude ja piisava kasumi summa ning teenitud tulu vahe.

(27) Järgmises tabelis on toodud andmed hüvitise suuruse kohta, mis on ette nähtud 2004. aastaks sõlmitud lepingutes (tabel 1).

Ettevõtja nimi	Lepingu kuupäev	Lepingus ette nähtud hüvitise maksimaalne suurus (Tšehhi kroonides)
TREDOS	21/01/2004	7 364 733
	Muudetud:	
	31/08/2004	7 399 733
BK Bus	22/01/2004	4 349 779
Bítešská	21/01/2004	4 780 000
PSOTA	20/01/2004	18 924 849
	Muudetud:	
	31/08/2004	18 956 769
	17/09/2004	18 979 733
Břežanská společnost	26/01/2004	10 615 611

(28) Lisaks pikendati 2004. aasta suhtes sõlmitud lepinguid 2005. aastaks (tabel 2).

Ettevõtja nimi	Lepingu kuupäev	Lepingus ette nähtud hüvitise maksimaalne suurus (Tšehhi kroonides)
TREDOS	04/03/2005	11 457 527
	Muudetud:	
	31/03/2005	11 593 799
BK Bus	04/03/2005	5 244 124
Bítešská	04/03/2005	6 000 000
PSOTA	04/03/2005	20 999 640
Břežanská společnost	04/03/2005	11 953 423

(29) Tšehhi ametiasutuste sõnul ei saanud eespool nimetatud ettevõtjad veoteenuste osutamise kontekstis Lõuna-Morava piirkonnas ajavahemikul 2004–2005 muid soodustusi riigilt ega riigi vahenditest.

3. MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

(30) Komisjon otsustas algatada menetluse põhjustel, mis on kirjas põhjendustes 31–38.

3.1. **Abi olemasolu**

(31) Komisjon kahtles, kas Altmarki kohtuotsuses [7] ette nähtud kolmas tingimus on täidetud.

(32) Kuna hüvitis arvutati eelnevalt kindlaksmääratud parameetrite alusel (26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta) ja lõplik tasu põhines tegelikult tekkinud kahju tõendamisel, mis ei tohtinud ületada lepingutes eelnevalt kindlaksmääratud summat, asus komisjon esialgsele seisukohale, et hüvitise suurus ei saanud olla suurem tegelikust kahjust. Lisaks pidas komisjon kasumit, mis sisaldus summas 26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta, mõistlikuks.

(33) Siiski väljendas komisjon kahtlust Tšehhi õigusaktides sisalduva ettenägematute kulude mõiste suhtes, mida võiks kasutada õigustusena hüvitise ülempiiri erakorralisel suurendamisel.

(34) Lisaks järeldas komisjon, et samuti ei olnud täidetud Altmarki kohtuotsuses sätestatud neljas tingimus. Komisjon oli seisukohal, et Tšehhi ametiasutuste kohaldatud menetlust ei saa pidada riigihankemenetluseks ega menetluseks, mis tagab, et hüvitise suurus määrati kindlaks selliste kulude analüüsi alusel, mis oleksid tekkinud keskmisele hästi korraldatud juhtimise ja nõuetekohaste transpordivahenditega ettevõtjale, nagu on nõutud Altmarki kohtuotsuses.

(35) Seega oli komisjon seisukohal, et puuduvad selged tõendid, et hüvitis ei andnud valikulist eelist ning et seetõttu, kui olid täidetud EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 ülejäänud tingimused, ei olnud tegu riigiabiga kõnealuse sätte tähenduses.

3.2. **Kokkusobivus**

(36) Komisjon märkis, et kõnealuse riigiabi ühisturuga kokkusobivuse hindamisel tuleks arvestada üldiseid põhimõtteid, mis tulenevad EÜ asutamislepingust, Euroopa Kohtu ja Esimese Astme Kohtu pädevusest ja komisjoni otsustest muudes valdkondades kui avalik transport [8].

[7] Euroopa Kohtu 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00 Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht'i osavõtul (2003) EKL I-07747, punktid 88–93.

[8] Vt komisjoni otsused C 16/07 – Austria – Riigiabi Lienzi haldusüksuse ettevõtjale Postbus (ELT C 162, 14.7.2007, lk 19), C 31/07 – Iirimaa – Riigiabi asutuse Córas Iompair Éireann bussiettevõtjatele Dublin Bus ja Irish Bus (ELT C 217, 15.9.2007, lk 44); C 47/07 – Saksamaa – DB Regio AG – Contrat de service public (ELT C 35, 8.2.2008, lk 13); C 41/08 – Taani – Avaliku teenindamise leping transpordiministeeriumi ja Danske Statsbaneri vahel (ELTs seni avaldamata).

(37) Pärast olemasoleva teabe hindamist oli komisjon seisukohal, et käesoleva juhtumi puhul on täidetud põhimõtted, millest juhindutakse riigiabi kokkusobivuse hindamisel. Hüvitise riiklikel statistilistel analüüsidel põhineva maksimaalse suuruse eelnev kindlaksmääramine valikumenetluses tagas, et ettevõtjatele ei maksta ülemäära suurt hüvitist.

(38) Kuna käesoleval juhul ei korraldatud riigihankemenetlust ja kaebuse esitaja väidab, et ettevõtjad Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA ja TREDOS said ebaseaduslikku riigiabi, leiab komisjon, et kaebuse esitajale ja kolmandatele isikutele tuleb anda võimalus esitada märkusi Lõuna-Morava ametiasutuste kasutatud metoodika kohta hüvitise suuruse kehtestamisel, enne kui saab kindlalt järeldada, et abi on kooskõlas EÜ asutamislepingu artikliga 73 vastavalt nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 artiklile 14.

4. **MÄRKUSED TŠEHHI AMETIASUTUSTELT**

(39) Tšehhi Vabariik väitis, et ettenägematute kulude mõiste lähtub maanteevedude seadusest seoses esialgse eksperdihinnanguga tõendatava kahju kohta perioodil, mille kohta on sõlmitud avaliku teenindamise kohustuse leping. Kõnealune hinnang, mille esitab vedaja, on avaliku teenindamise lepingu kohustuslik osa.

(40) Kõnealuse seaduse lõike 19 punkti b kolmanda lõiguga nähakse ette, et piirkond peab seega korvama tõendatava kahju summas, mis ei ületa eksperdihinnangut, millele lisanduvad üksnes ettenägematud tõendatavad kulud. Maanteevedude seadus ei sisalda siiski ettenägematute tõendatavate kulude üksikasjalikku määratlust ning kõnealune mõiste on jäetud veoteenuste ostjate määratleda.

(41) Tšehhi Vabariik tuletas meelde, et avaliku teenindamise lepingutega, mis sõlmiti Lõuna-Morava piirkonnaga, oli ette nähtud kahju esialgne hinnang. Kui tegeliku tõendatava kahju suurus kõnealusel perioodil oli suurem tõendatava kahju esialgsest eksperdihinnangust, hüvitas Lõuna-Morava piirkond tõendatava kahju üksnes esialgse eksperdihinnangu ulatuses. Seega kandsid tõendatava kahju esialgse hinnanguga võrreldes suuremate tegelike kulude ja väiksema tegeliku tulu riski ettevõtjad, välja arvatud ettenägematud tõendatud kulud.

(42) Ettenägematute kulude mõiste oli üksikasjalikumalt sätestatud avaliku teenindamise lepingutes, mille Lõuna-Morava piirkond sõlmis üksikute veoettevõtjatega. Ettenägematud kulud viitavad olukordadele, mis ei sõltu ettevõtte juhtimisest, näiteks loodusõnnetused, riigi sekkumine hindadesse, häired või aktsiisimäärade, käibemaksu jms muutumine. Tšehhi Vabariik edastas komisjonile avaliku teenindamise lepingutes sisalduvad mõisted.

5. **KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED JA TŠEHHI AMETIASUTUSTE ARVAMUSED**

(43) Kaebuse esitaja oli ainus kolmas isik, kes esitas märkused pärast komisjoni otsust menetluse algatamise kohta.

(44) Kaebuse esitaja märkused hõlmasid järgmist:

— väide, et asjaomaste transpordilepingute sõlmimine ei põhinenud avaliku teenindamise lepingutel, vaid lähtus avaliku teenindamise kohustuse mõistest, mis tuleneb maanteevedude seadusest;

— väide, et kõnealuse juhtumi puhul ei oleks tohtinud kohaldada Altmarki kohtuotsust;

— vastuseis arvamusele, et 26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta on veoteenuse osutamise eest kõrgeim hind, millest hüvitise kindlaksmääramisel lähtuda. Kaebuse esitaja oli tõepoolest seisukohal, et kõnealune summa on pigem üksnes osa esialgsest eksperdihinnangust, mille kohaselt tuleks tõendatav kahju hüvitada vedajale kooskõlas maanteevedude seadusega;

— väide, et veoteenuse osutamise eest mastava hinna (26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta) määramisel ei võetud arvesse avaliku regulaarveoteenuse osutamise kohalikke tingimusi. Kui kõnealuseid kohalikke tingimusi oleks arvesse võetud, oleks tulemuseks saadud suurem summa;

— avaliku teenindamise hüvitis oli teiste vedajate jaoks vahend sõidukipargi väljavahetamiseks;

— komisjon oleks pidanud hindama kaebust ka perioodi suhtes, mis eelnes 1. maile 2004;

— väide, et avaliku teenindamise lepingud tõid endaga kaasa olukorra, kus subsideeritud veod konkureerivad subsideerimata vedudega, millega moonutatakse konkurentsi.

(45) Kaebuse esitaja ei esitanud märkusi ettenägematute kulude mõiste kohta. Samuti ei esitanud kaebuse esitaja märkusi asjaolu kohta, et hüvitise maksimaalse hinna eelnev kindlaksmääramine, mis põhineb riiklikel statistilistel analüüsidel, võib tagada selle, et vedajatele ei maksta liiga suurt hüvitist. Kaebuse esitaja väitis seevastu, et võrdlussummat (26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta) ei oleks Tšehhi ametiasutused tohtinud pidada maksimaalseks veohinnaks.

(46) Seetõttu ei käsitlenud kaebuse esitaja märkused täpsemalt kahtlusi, mida komisjon väljendas otsuses menetluse algatamise kohta. Lisaks esitas Tšehhi Vabariik komisjonile oma arvamused kaebuse esitaja märkuste kohta. Kõnealused arvamused kinnitasid komisjoni hinnangut kaebuse esitaja tõstatatud küsimuste suhtes.

(47) Seega ei muutnud kaebuse esitaja märkused komisjoni õiguslikku hinnangut, mis oli välja töötatud otsuses menetluse algatamise kohta.

6. ÕIGUSLIK HINNANG

6.1. **Komisjoni pädevus uurida Euroopa Liiduga 1. mail 2004 ühinenud riikide võetud meetmeid**

(48) 2003. aasta ühinemisakti IV lisa 3. peatüki sätted moodustavad õigusliku raamistiku nende meetmete hindamiseks, mida ühinevad liikmesriigid olid võtnud enne ühinemist Euroopa Liiduga ja mida kohaldati ka pärast ühinemist.

(49) Viidates eelkõige transpordisektorile, nähakse IV lisa sätetega ette, et „EÜ asutamislepingu artikli 88 lõike 1 tähenduses [loetakse] olemasolevaks abiks abiprogramme ja individuaalset abi, […] mis on uues liikmesriigis *jõustatud enne* ühinemiskuupäeva ja mida *rakendatakse* veel pärast nimetatud kuupäeva, arvestades järgmisi tingimusi: abimeetmetest tuleb komisjonile teatada nelja kuu jooksul pärast ühinemiskuupäeva”.

(50) Vastavalt väljakujunenud otsustamistavale ([9]) „ei saa komisjon uurida enne ühinemist antud abimeetmeid, mida pärast ühinemist ei rakendata, ei EÜ asutamislepingu artiklis 88 osutatud korra ega ajutise mehhanismi alusel. Üksnes selliseid meetmeid, mis võivad pärast ühinemist anda põhjust täiendava abi andmiseks või juba antud abi summa suurendamiseks, võib pidada olemasolevaks abiks ajutise mehhanismi põhjal – kui need vastavad vajalikele tingimustele – ning seetõttu kohaldatakse nende suhtes ajutist mehhanismi. Ajutist mehhanismi ei saa aga rakendada abi suhtes, mis on juba lõplikult ja tingimusteta antud enne ühinemist kindla summana. […] asjakohaseks kriteeriumiks on juriidiliselt siduv õigusakt, millega pädev riiklik ametiasutus on abi määranud. Kui selline õigusakt puudub, ei ole meedet enne ühinemist võetud ja see kujutab endast uut abi, mille kokkusobivust ühisturuga hindab komisjon EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 põhjal. Uut meedet tuleb hinnata abi andmise hetkel; abi andmiseks peetakse riigi juriidilist kohustust ja mitte lihtsalt abi väljamaksmist. Juriidilisest kohustusest lähtuvad mis tahes maksed, kas praegused või tulevased, on juriidilise kohustuse kohaselt lihtne rakendusakt ning neid ei saa tõlgendada uue või täiendava abina. Seetõttu leiab komisjon, et kui meedet soovitakse lugeda rakendatavaks pärast ühinemist, tuleb tõendada, et see annab pärast ühinemist lisakasu, mis ei olnud abi andmise ajal teada või ei olnud täpselt teada”.

(51) Komisjon märgib esiteks, et Tšehhi ametiasutused ei teavitanud komisjoni tabelis 1 toodud lepingutest (kõik jõustunud enne 1. maid 2004) 2003. aasta ühinemisakti IV lisa 3. peatükis osutatud korra kohaselt.

(52) Lisaks märgib komisjon, et võttes arvesse ettenägematute kulude määratlust, nagu seda selgitati pärast otsust menetluse algatamise kohta, andsid kõnealused meetmed lisakasu, mis ei olnud abi andmise ajal täpselt teada.

(53) Seega on kõik tabelis 1 loetletud lepingud, niivõrd kui need hõlmavad riigiabi, seotud riigiabiga, mida kohaldatakse ühinemise järel, mis ei ole olemasolev abi ja mille puhul komisjon on pädev.

(54) Tabelis 2 loetletud lepingute puhul, mis kõik on sõlmitud pärast 1. maid 2004, on komisjon uurimiseks pädev.

6.2. **Abi olemasolu**

(55) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust, kui asutamislepingus ei ole sätestatud teisiti.

([9]) Komisjoni otsus C 3/05 – Poola – Ümberkorraldusabi ettevõttele DAEWOO-FSO (ELT C 100, 26.4.2005, lk 2, punktid 40–43).

6.2.1. *Riigi ressursid*

(56) Komisjon märgib, et Lõuna-Morava ametiasutused maksid hüvitisi riigieelarvest. Seega anti need riigi ressurssidest.

6.2.2. *Valikuline majanduslik eelis*

(57) Tuleb kindlaks teha, kas meede annab valikulise majandusliku eelise.

(58) Altmarki kohtuotsusest tuleneb, et „kui riigi meedet tuleb pidada hüvitiseks abisaajate ettevõtjate poolt avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks osutatud teenuste eest, nii et need ettevõtjad tegelikkuses rahalist kasu ei saa ja nimetatud meede ei aseta neid võrreldes teiste konkureerivate ettevõtjatega soodsamasse konkurentsiolukorda, ei kuulu selline meede EÜ asutamislepingu artikli 92 lõike 1 reguleerimisalasse. Kuid selleks, et selline hüvitis väljuks konkreetsel juhul riigiabi liigituse alt, peab olema täidetud rida tingimusi" ([10]).

(59) Esiteks tuleb vastavalt ülalmainitud kohtuotsusele teha kindlaks, kas „abisaaja ettevõtja peab tegelikult täitma avaliku teenindamise kohustust ja (kas) nimetatud kohustused on selgelt määratletud".

(60) Komisjon ei avaldanud otsuses menetluse algatamise kohta kahtlust, kas kõnealune tingimus on täidetud.

(61) Kõnealuse nõudega seoses märgib komisjon, et maanteevedude seadusega nähakse ette avaliku teenindamise kohustuse määratlus ja selles sätestatakse, et avaliku teenindamise kohustus avalike regulaarvedude valdkonnas tuleneb kirjalikust lepingust, mis on sõlmitud ametiasutuste ja vedaja vahel. Tšehhi ametiasutused esitasid komisjonile veoettevõtjatega sõlmitud lepingute koopiad ja nende lisad.

(62) Komisjon märkis samuti, et avaliku teenindamise kohustus oli lepingutes selgelt ja täpselt määratletud: nimelt olid konkreetsete ettevõtjate puhul selgelt kindlaks määratud liinid ja ajavahemikud, mille jooksul veoteenust tuleb osutada.

(63) Teiseks tuleb näidata, et „hüvitise väljaarvutamise aluseks võetud näitajad on objektiivsel ja läbipaistval viisil eelnevalt kehtestatud".

([10]) Kohtuotsus C-280/00 Altmark, punktid 87 ja 88.

(64) Komisjon ei avaldanud otsuses menetluse algatamise kohta kahtlust, kas kõnealune tingimus on täidetud.

(65) Komisjon märkis, et ametiasutused kehtestasid veoteenuse osutamisele maksimumhinna (26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta) vastavalt kriteeriumidele, millele on osutatud maanteevedude seaduse lõike 19 punktis b ja määruses. Hind oli lisatud pakkumiste esitamise kutses, mis saadeti 2003. aastal kõigile potentsiaalselt huvitatud ettevõtjatele. Komisjon märkis, et hind oli kehtestatud statistiliste andmete alusel.

(66) Seega oli hind kehtestatud eelnevalt, st enne ettevõtjate valimist, objektiivsel ja läbipaistval viisil. Lisades, mis sõlmiti Tšehhi Vabariigi ühinemise järel Euroopa Liiduga, seda parameetrit ei muudetud.

(67) Altmarki kohtuotsuses loetletud kolmanda tingimuse kohaselt „ei ületa hüvitise suurus avaliku teenindamise kohustuse täitmise käigus tehtud kulutuste täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku summat, arvestades asjaomaseid tulusid ja mõistlikku kasumit".

(68) Otsuses menetluse algatamise kohta märkis komisjon, et piirkondlikud ametiasutused avaldasid pakkumiste esitamise kutses, et nad on nõus vedajatele veoteenuse osutamise eest maksma maksimaalselt 26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta.

(69) Lisaks märkis komisjon samuti, et kõik lepingud sisaldavad hinnangut kahjude suhtes, mis konkreetsel bussiettevõtjal tuleb kanda veoteenuse osutamisel vastavalt lepingule. Kahjusid hinnatakse järgmiselt: esiteks arvutatakse kahju stsenaariumi järgi, mille kohaselt ettevõte saab 26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta pluss tulu reisipiletitest. Seejärel arvutatakse kahju nii, et arvesse võetakse üksnes tulu reisipiletitest. Hind (26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta) sisaldab samuti mõistlikku kasumit, mis on arvutatud määruses kehtestatud objektiivsete parameetrite kohaselt, võttes arvesse ettevõtte varade väärtust. Lõplikud arvutused ja hüvitise maksmine toimub alles siis, kui bussiettevõtja on esitanud tegelikke kahjusid tõendavad dokumendid. Kui tegelikud kahjud on prognoositust väiksemad, hüvitatakse üksnes tegelikud kahjud. Kui tegelikud kahjud on prognoositust suuremad, on hüvitise suuruseks esialgses hinnangus sisaldunud maksimummäär. Selle ülempiiri tõstmine on võimalik üksnes ettenägematute kulude korral.

(70) Viimase mõiste puhul, mille suhtes komisjon avaldas otsuses menetluse algatamise kohta kahtlust, tuleks mainida, et ettenägematute kulude mõiste lähtub maanteevedude seadusest. Üksikasjalikumalt on see sätestatud avaliku teenindamise lepingutes, mille Lõuna-Morava piirkond sõlmis üksikute veoettevõtjatega. Ettenägematud kulud viitavad olukordadele, mis ei sõltu ettevõtte juhtimisest, näiteks loodusõnnetused, riigi sekkumine hindadesse, häired või aktsiisimäärade, käibemaksu jms muutumine. Ettevõtjad peavad kõnealuseid ettenägematuid kulusid tõendama. Maksimaalse veohinna kõnealune erand ei ohusta kompenseerimismehhanismi võimet tagada, et hüvitis ei ületa tegelikke kahjusid ([11]).

(71) Kuna hüvitis arvutati eelnevalt kehtestatud parameetri alusel (26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta) ja lõplik tasu põhines kahjude tõendamisel ning seega tegelikult tekkinud kuludel, sealhulgas ettenägematutel kuludel, oli komisjon seisukohal, et hüvitise summa ei ületanud tegelikke kahjusid ja seega tegelikke kulusid. Lisaks pidas komisjon kasumit 2 041 Tšehhi krooni kilomeetri kohta, mis sisaldus summas 26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta, mõistlikuks, kuna tegu on 7,85 % marginaaliga.

(72) Seetõttu järeldab komisjon, et Altmarki kolmas tingimus on täidetud.

(73) Lõpuks nähakse Altmarki kohtuotsusega ette, et „juhul, kui avaliku teenindamise kohustusi täitev ettevõtja ei ole valitud riigihankemenetluse teel, tuleb vajaliku hüvitise suuruse kindlaksmääramisel võtta aluseks keskmise, hästi korraldatud juhtimise ja avaliku teenuse osutamisele esitatud nõuete täitmiseks vajalike transpordivahenditega ettevõtja selliste kulude analüüs, mis oleksid sel ettevõtjal tekkinud nimetatud kohustuste täitmisel, arvestades kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit”.

(74) Komisjon peab esiteks uurima, kas menetlust, mida Tšehhi ametiasutused kohaldasid, saab pidada riigihankemenetluseks. Otsuses menetluse algatamise kohta teatas komisjon, et Lõuna-Morava piirkond saatis piirkonnas tuntud vedajatele (41-le) kutse esitada pakkumised veoteenuse osutamiseks Znojmo ringkonnas.

(75) Seega välistas menetlus võimaluse, et teistest piirkondadest või ringkondadest pärit ettevõtjaid oleks teavitatud menetlusest ning neil oleks olnud võimalik esitada oma pakkumised. Lisaks takistas kõnealune menetlus, et teistest liikmesriikidest pärit vedajaid oleks võetud arvesse teenuseid osutava ettevõtja valimisel. Komisjon märkis samuti, et vedajate valimiseks ajavahemikul 2004–2005 ei kavandanud Tšehhi ametiasutused mingit menetlust, vaid üksnes pikendasid lepinguid nende vedajatega, kes olid valitud teenuseid osutama 2003. aastal.

(76) Kõnealused asjaolud kehtivad endiselt. Komisjon võib seetõttu järeldada, et Tšehhi ametiasutuste kohaldatud menetlust ei saa pidada riigihankemenetluseks, nagu on nõutud Altmarki kohtuotsuses.

(77) Kõnealune järeldus ei välista seisukohta, mille komisjon võib võtta asjaomaste meetmete kokkusobivuse kohta riigihanke eeskirjadega.

(78) Seega peab komisjon uurima teist alternatiivi, mis on ette nähtud Altmarki neljanda tingimusega.

(79) Hüvitise suuruse kindlaksmääramisel tuleb aluseks võtta keskmise, hästi korraldatud juhtimise ja nõuetekohase varustusega ettevõtja kulude analüüs, mis oleks alternatiiviks pakkumises kehtestatud hüvitise suuruse analüüsile. Nagu juba mainitud otsuses menetluse algatamise kohta, kehtestasid Tšehhi ametiasutused lepingulise hinna teenuste osutamise eest statistiliste kulude alusel, mis tähendas, et hästi korraldatud juhtimise ja nõuetekohase varustusega ettevõtja, kelle kulud oleksid 23 959 Tšehhi krooni (0,87 eurot) kilomeetri kohta, teeniks kasumit 2 041 Tšehhi krooni (0,08 eurot) kilomeetri kohta.

(80) Antud kontekstis märkis komisjon esiteks, et statistiliste andmete kasutamise eesmärk on tagada, et hind kehtestataks keskmise ettevõtja kulusid arvesse võttes.

(81) Teiseks, võttes arvesse, et kõik menetluses osalevad ettevõtjad pidid saama tegevusloa ja nad pidid täitma neile pakkumise esitamise kutses kehtestatud nõudeid, pidid nad olema varustatud nõuetekohaste transpordivahenditega, et täita vajalikke kvaliteedinõudeid.

(82) Nagu on mainitud otsuses menetluse algatamise kohta, ei saa statistiliste transpordikulude kasutamisel iseenesest jõuda järeldusele, et ettevõtjaid, kes nõustusid osutama teenuseid 26 Tšehhi krooni eest kilomeetri kohta, tuleks pidada hästi korraldatud juhtimisega vedajateks. Kõnealuse summa kehtestamisel aluseks olnud statistilised andmed käsitlesid üksnes veoteenuste osutamise tegelikke kulusid Tšehhi Vabariigis 2002. aastal. Seega puuduvad tõendid, et kõnealused keskmised kulud kujutavad endast tõhusa ettevõtja kulusid. Ei enne ega pärast otsust menetluse algatamise kohta ei ole Tšehhi ametiasutused esitanud kõnealuse punkti kohta piisavalt teavet.

([11]) Tuleb meelde tuletada, et kahju on majanduslikult tõendatud kulude ja piisava kasumi summa ning teenitud tulu vahe.

(83) Kuna Altmarki kohtuotsuse neljanda tingimuse teise alternatiivi kõik nõuded ei ole täidetud, ei saa komisjon järeldada, et piirkondlike ametiasutuste kohaldatud menetlust saab pidada menetluseks, mis tagab, et hüvitise suurus on võrdne avalikus pakkumises sisalduva hüvitise suurusega.

(84) Teisisõnu ei saa komisjon välistada, et piirkondlikud ametiasutused oleksid avaliku pakkumise teel leidnud ettevõtjad, kelle kulud on väiksemad ja kes seega nõuavad teenuste osutamise eest väiksemat tasu. Lisaks ei saa komisjon järeldada, et hüvitise suurus kehtestati tasemel, mis tagab, et teatavatele ettevõtjatele ei antud mingit eelist.

(85) Seega on komisjon seisukohal, et hüvitis on andnud teatavatele avaliku transpordi ettevõtjatele eelise. Järelikult on antud juhul täidetud teine tingimus EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaldamiseks.

6.2.3. *Konkurentsi kahjustamine ja mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele*

(86) Kõnealuse tingimuse puhul tuleb tõestada, kas riigi ressurssidest antav eelis võib kahjustada konkurentsi sel määral, et avaldab mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele.

(87) Otsuses menetluse algatamise kohta märkis komisjon, et Altmarki kohtuotsusega nähakse ette, et: „Ei ole välistatud, et riiklik toetus, mida antakse ettevõtjale, kes pakub vaid kohalikke või piirkondlikke veoteenuseid ning ei paku veoteenuseid väljaspool oma päritoluriiki, võib siiski mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust. Kui liikmesriik annab ettevõtjale toetust, võib nimetatud ettevõtja jätkata nimetatud veoteenuste osutamist samal tasemel või nende osutamist suurendada, millest tulenevalt väheneb teistes liikmesriikides asuvate ettevõtjate võimalus osutada oma teenuseid kõnealuse liikmesriigi transporditurul (vt selle kohta kohtuasi 102/87 Prantsusmaa *vs.* komisjon [1988], EKL 4067, lõige 19; kohtuasi C-305/89 Itaalia *vs.* komisjon [1991] EKL I-1603, lõige 26; ja Hispaania *vs.* komisjon, lõige 40). Antud juhul ei ole kõnealune otsus pelgalt hüpoteetiline, kuna, nagu selgub komisjoni arvamuses, on liikmesriigid alates 1995. aastast avanud teatavad transporditurud konkurentsile teistes liikmesriikides asuvate ettevõtjatega, mistõttu paljud ettevõtjad osutavad veoteenuseid linna- ja linnalähiliinidel või piirkondlikel liinidel teistes liikmesriikides kui oma päritoluriigis. Vastavalt Euroopa Kohtu pretsedendiõigusele ei ole kehtestatud alammäära ega protsenti, millest allapoole jäämisel võiks arvata, et liikmesriikidevahelisele kaubandusele mõju ei avaldata. Abisumma või abi saava ettevõtja suhteline väiksus ei välista mõju avaldamise võimalust liikmesriikidevahelisele kaubandusele (vt Tubemeuse, lõige 43 ja Hispaania *vs.* komisjon, lõige 42). Teine tingimus EÜ asutamislepingu artikli 92 lõike 1 kohaldamiseks, nimelt see, et abi peab suutma avaldada mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele, ei sõltu seega osutatavate veoteenuste kohalikust ega piirkondlikust iseloomust, samuti mitte asjaomase tegevusvaldkonna ulatusest" ([12]).

(88) Seega järeldab komisjon, et tingimus, et abi peab kahjustama konkurentsi ja avaldama mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele, on käesoleval juhul täidetud.

(89) Võttes arvesse ülalmainitud kaalutlusi, järeldab komisjon samuti, et jõustatud meetmed kujutavad endast riigiabi EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.

6.3. **Abi kokkusobivus**

(90) EÜ asutamislepingu artikliga 73 on ette nähtud tingimused kokkusobivuse kohta abi puhul, mis on antud transpordi koordineerimise ja avaliku teenindamise kohustuse täitmise valdkonnas transpordi puhul. Kõnealune artikkel on erinorm EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 ning artikli 87 lõigete 2 ja 3 suhtes.

(91) Altmarki kohtuotsuse ([13]) kohaselt ei saa EÜ asutamislepingu artiklit 73 kohaldada otse, vaid üksnes nõukogu määruste abil, eriti nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrusega (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta ([14]).

(92) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõike 1 kohaselt võib seda kohaldada üksnes riigiabi suhtes, mis on antud raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi ettevõtjatele.

(93) Liikmesriigid võivad määruse reguleerimisalast siiski välja arvata mis tahes ettevõtjad, kelle tegevus piirdub eranditult veoteenustega linna- ja linnalähiliinidel ja piirkondlikel liinidel.

(94) Otsuses menetluse algatamise kohta märkis komisjon, et Tšehhi ametiasutused kõnealust erandit ei teinud. Seetõttu kohaldatakse määruse (EMÜ) nr 1191/69 asjaomaseid sätteid.

([12]) Kohtuotsus C-280/00 Altmark, punktid 77–82.
([13]) Kohtuasi C-280/00, Altmark, osutatud eespool.
([14]) EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1.

(95) Vastavalt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõike 4 sätetele, võivad liikmesriikide pädevad asutused sõlmida veoettevõtjatega avaliku teenindamise lepingud, et tagada nõuetekohased veoteenused.

(96) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikliga 14 on ette nähtud, et avaliku teenindamise leping on liikmesriigi pädevate asutuste ja vedajate vahel sõlmitud leping, et osutada üldsusele piisavaid veoteenuseid.

(97) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 kohaselt on avaliku teenindamise lepingus muu hulgas järgmised punktid:

a) osutatava teenuse iseloom, eelkõige jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormid;

b) lepinguga hõlmatavate teenuste hind, mis lisatakse tariifituludele või sisaldub tariifituludes, ning kahe lepingupoole finantssuhete üksikasjad;

c) lepingu muutmise eeskirjad, eelkõige arvestades ettenägematuid muutusi;

d) lepingu kehtivusaeg;

e) sanktsioonid lepingu rikkumise korral.

(98) Ennekõike, nagu juba mainitud otsuses menetluse algatamise kohta, märgib komisjon, et vastavalt maanteevedude seaduse lõikele 19 „tuleneb avaliku teenindamise kohustus avalike regulaarvedude valdkonnas kirjalikust lepingust" pädevate asutuste ja vedajate vahel. Lisaks märgib komisjon, et veoteenuste osutamise tingimusi ei kehtestanud mitte ametiasutused, vaid nende üle lepiti kokku läbirääkimistes vedajate ja piirkondlike ametiasutuste vahel. Seetõttu järeldab komisjon, et vaatamata maanteevedude seaduse sõnastusele („avaliku teenindamise kohustus") võib kohaldada määruse (EMÜ) nr 1191/69 V jao „Avaliku teenindamise lepingud" sätteid.

(99) Teiseks märgib komisjon, et teenuse iseloom oli lepingutes kindlaks määratud nii *expressis verbis* kui ka viidates asjaolule, et ettevõtjatel olid tegevusload avalike transporditeenuste osutamiseks.

(100) Kolmandaks sisaldasid lepingud kilomeetrihinda ja teenuse osutamise eest makstava tasu suurust.

(101) Neljandaks nähti lepingutega ette tingimused ja kord nende muutmiseks, kehtivusaeg ja sanktsioonid lepingu rikkumise korral.

(102) Seega järeldas komisjon, et lepingu põhielemendid, mis on loetletud määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikes 2, sisaldusid ettevõtjatega Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA ja TREDOS sõlmitud lepingutes.

(103) Lisaks märgib komisjon, et seadusandja eesmärk oli määrust (EMÜ) nr 1191/69 vastu võttes määratleda, millistel tingimustel on toetused, mis „kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist", millele on osutatud EÜ asutamislepingu artiklis 73, kokkusobivad ühisturuga. Nii EÜ asutamislepingu artikli 73 kui ka määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamine eeldab abi olemasolu EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Kui lepingute sisu võib hõlmata artikli 73 määratlusega („avalike teenuste hulka kuuluvad teatud kohustused"), siis instrumendi vorm, milleks on leping või ühepoolselt kehtestatud kohustus, ei tohiks iseenesest takistada lepingu hinnas sisalduva võimaliku riigiabi pidamist ühisturuga kokkusobivaks. Teenuse määratlemisel avaliku teenindamise kohustusena artikli 73 tähenduses, olgu see siis liikmesriigi poolt kehtestatud või lepinguga kokku lepitud, peab olema otsustavaks elemendiks teenuse iseloom, mitte selle korraldamise vorm ([15]).

([15]) Sarnaselt võetakse komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsuses 2005/842/EÜ (EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes) (ELT L 312, 29.11.2005, lk 67) kasutusele „ülesande andmise akt", mille vormi määratleb liikmesriik. Vt samuti Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1).

(104) Kõnealuste kaalutluste kontekstis järeldab komisjon, et juriidilisest seisukohast puuduvad põhjused, miks riigiabi, mis sisaldub avaliku teenindamise lepingu puhul makstavas hinnas, ei saaks olla ühisturuga kokkusobiv artikli 73 tähenduses. Komisjon märgib, et kaasseadusandjad valisid sellise lahenduse määruse (EÜ) nr 1370/2007 puhul. Vastavalt selle artiklile 12 jõustub kõnealune määrus siiski alles 3. detsembril 2009. Kuna kõnealused lepingud olid allkirjastatud enne nimetatud kuupäeva, määrust (EÜ) nr 1370/2007 nende suhtes ei kohaldata.

(105) Kuna määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikkel 14 ei sisalda täpseid tingimusi, millega kuulutatakse avaliku teenindamise lepingu puhul makstavas hinnas sisalduv riigiabi ühisturuga kokkusobivaks, on komisjon seisukohal, et kõnealuse riigiabi kokkusobivust ühisturuga tuleks hinnata seoses üldiste põhimõtetega, mis tulenevad EÜ asutamislepingust, Euroopa Ühenduse kohtute pädevusest ja komisjoni otsustest muudes valdkondades kui avalik transport ([16]).

(106) Komisjon tuletas neid põhimõtteid meelde ühenduse raamistikus riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena ([17]). Seoses avaliku teenindamise lepingu puhul makstavas hinnas sisalduva riigiabi kokkusobivusega ühisturuga nähakse ühenduse raamistiku punktiga 14 ette: „Hüvitise suurus ei tohi ületada avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkivaid kulutusi, kui võetakse arvesse saadudu tulu ja kõnealuste kohustuste täitmisest saadud mõistlikku kasumit. Hüvitis hõlmab kõiki riigi antud soodustusi või riiklikest vahenditest mis tahes kujul antud soodustusi."

(107) Komisjon märgib, et valikumenetluses määrati eelnevalt kindlaks, nagu on kirjeldatud põhjendustes 12–20, et ametiasutused on valmis maksma kuni 26 Tšehhi krooni kilomeetri kohta ning seeläbi, kohaldades kõnealust parameetrit ja arvestades vedajate tulu arvutamises ka ettenägematute kuludega, tagasid Lõuna-Morava ametiasutused, et hüvitis ei saa olla suurem vedajate kantud kuludest.

(108) Komisjon märgib, et ehkki kaebuse esitaja vaidlustas hüvitise arvutamise parameetri, ei esitanud ta elemente, mis näitaksid, et hüvitis võib olla suurem vedajate kantud kuludest. Otse vastupidi – kaebuse esitaja väitis, et kaalutletud summa oli üksnes osa esialgsest eksperdihinnangust, mille kohaselt tuleb vedajatele hüvitada tõendatav kahju ja see peaks olema kehtestatud isegi kõrgemal tasemel.

(109) Komisjon märgib Lõuna-Morava piirkonnas osutatud teenuste kontekstis, et peale piirkondlikelt ametiasutustelt saadud hüvitise ei saanud vedajad muid soodustusi riigilt ega riigi ressurssidest ajavahemikul 2004–2005.

(110) Seetõttu on komisjon seisukohal, et käesoleva juhtumi puhul on täidetud üldised põhimõtted, millest juhindutakse riigiabi kokkusobivuse hindamisel, nagu eespool kirjeldatud.

(111) Seega järeldab komisjon, et abi on kokkusobiv EÜ asutamislepingu artikliga 73.

7. **JÄRELDUS**

(112) Õigusliku hindamise kontekstis leiab komisjon, et Tšehhi Vabariik rikkus EÜ asutamislepingu artikli 88 lõiget 3 ja seega andis ebaseaduslikku abi kõnealuse abikava kohaselt.

(113) Komisjon on seisukohal, et ettevõtjatele Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA ja TREDOS antud abi avaliku teenuse lepingutes Lõuna-Moravas maanteevedude osutamiseks on kokkusobiv EÜ asutamislepingu artikliga 73,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabi, mida Tšehhi Vabariik jõustas avaliku teenuse lepingutega, mis sõlmiti Lõuna-Moravas maanteevedude osutamiseks ettevõtjatega 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. and TREDOS, spol. s r.o., on kokkusobiv ühisturuga.

([16]) Vt komisjoni otsused C 16/07 – Austria – Riigiabi Lienzi haldusüksuse ettevõtjale Postbus, C 31/07 – Iirimaa – Riigiabi asutuse Córas Iompair Éireann bussiettevõtjatele Dublin Bus ja Irish Bus; C 47/07 – Saksamaa – DB Regio AG – Contrat de service public; C 41/08 – Taani – Avaliku teenindamise leping transpordiministeeriumi ja Danske Statsbaneri vahel.

([17]) ELT C 297, 29.11.2005, lk 4.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Tšehhi Vabariigile.

Brüssel, 26. november 2008

Komisjoni nimel
asepresident
Antonio TAJANI