II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. november 26.)

a dél-morvaországi buszvállalatoknak közszolgáltatásért nyújtott ellentételezésre vonatkozó C 3/08 (ex NN 102/05) számú állami támogatásról – Cseh Köztársaság

(az értesítés a C(2008) 7032. számú dokumentummal történt)

(Csak a cseh nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/325/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendeletre [1] és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére és 14. cikkére,

miután az említett rendelkezéseknek [2] megfelelően felhívta az érintett harmadik feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2005. június 28-án kelt levelében a ČAS – SERVICE a.s. cseh társaság (a továbbiakban: a panaszos) panaszt nyújtott be a Bizottsághoz. A panasz szerint a regionális hatóságok 2003 és 2005 között állami támogatást nyújtottak a panaszos különböző versenytársainak.

(2) A Bizottság 2005. július 20-án, 2006. március 14-én és 2006. december 7-én kelt leveleiben további tájékoztatást kért a cseh hatóságoktól a panaszos által felvetett kérdésekkel kapcsolatban.

(3) A cseh hatóságok 2005. szeptember 14-én, 2006. június 2-án, 2007. február 6-án és 2007. október 18-án válaszoltak.

(4) 2008. január 15-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta a cseh hatóságokat az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárásnak a támogatás vonatkozásában történő megindításáról szóló határozatáról. A cseh hatóságok a támogatásra vonatkozó észrevételeiket 2008. február 18-án kelt levelükben küldték el.

(5) A Bizottság eljárás megindítására vonatkozó határozatát 2008. február 16-án közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [3]. A Bizottság minden érdekeltet felhívott arra, hogy tegyék meg a támogatással kapcsolatos észrevételeiket.

[1] HL L 83., 1999.3.27., 1. o

[2] HL C 43., 2008.2.16., 19. o.

[3] Lásd a (2) lábjegyzetet.

(6) A Bizottság 2008. március 14-én vette kézhez a panaszos mint harmadik fél által küldött észrevételeket. 2008. április 17-én ezeket az észrevételeket továbbították a cseh hatóságokhoz, és felhívták őket arra, hogy tegyék meg a harmadik fél álláspontjával kapcsolatos észrevételeiket. A cseh hatóságok 2008. május 13-án az észrevételeik benyújtására rendelkezésre álló határidő meghosszabbítását kérték, amit a Bizottság jóváhagyott. A cseh hatóságok 2008. június 17-én benyújtották a harmadik fél által tett észrevételekre vonatkozó álláspontjukat.

2. **RÉSZLETES LEÍRÁS**

(7) A panaszos a menetrend szerinti autóbusz-közlekedés, a szállítóeszközök bérbeadása sofőrrel, Znojmo területének városi autóbusz-közlekedése és a nemzetközi fuvarozás területén tevékenykedő részvénytársaság.

(8) A panaszos fő tevékenysége 2004 szeptemberéig a dél-morvaországi regionális autóbusz-tömegközlekedésnek működtetése volt, nevezetesen a regionális hatóságokkal kötött szerződések alapján. E szolgáltatások nyújtására a dél-morvaországi régióban került sor (Znojmo és Moravsky Krumlov körzetekben).

(9) A panaszos állítása szerint a dél-morvaországi hatóságok 2003 és 2005 között jogellenes állami támogatást nyújtottak a Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. (a továbbiakban: Bítešská), a BK Bus s.r.o. (a továbbiakban: BK Bus), a Břežanská dopravní společnost s.r.o. (a továbbiakban: Břežanská společnost), a Znojemská dopravnì společnost – PSOTA s.r.o. (a továbbiakban: PSOTA), és a TREDOS, spol. s.r.o. (a továbbiakban: TREDOS) részére. Erre a panaszos szerint az engedélyek nem átlátható, és nem is objektív módon történő kiadásának következményeként került sor.

(10) A cseh hatóságok szerint az engedély a regionális autóbusz-tömegközlekedés működtetésére vonatkozóan a hatóságok által adott engedély. Az engedély célja annak biztosítása, hogy autóbusszal végzett közlekedési szolgáltatásokat csak olyan fuvarozók nyújtsanak, amelyek megfelelnek bizonyos minőségi követelményeknek. Ebben a vonatkozásban, figyelemmel a közúti szállításról szóló 111/1994. törvény (a továbbiakban: a közúti közlekedésről szóló törvény) ([4]) 18. cikkére, az ilyen követelmények közé tartozik különösen az, hogy a szolgáltatásokat a jóváhagyott menetrend szerint kell működtetni, meghatározott szintű utasbiztonságot kell biztosítani, közzé kell tenni a menetrendeket, és az autóbuszokon fel kell tüntetni a járat megnevezését.

(11) A közúti szállításról szóló törvény 19. cikke szerint a közszolgáltatási kötelezettség „a fuvarozó olyan közérdekű kötelezettsége, amelyet egyébként a fuvarozó sem teljes egészében, sem részben nem végezne el, mivel az számára gazdasági hátrányt jelentene. A kormány a közszolgáltatási kötelezettségről megállapodik a fuvarozóval, és a kormány megtéríti a fuvarozónak a teljesítés során igazoltan felmerült veszteségét. A közszolgáltatási kötelezettség működtetési kötelezettségből (…), szállítási kötelezettségből (…), díjszabási kötelezettségből (…) áll. Menetrendszerű tömegközlekedés esetén a közszolgáltatási kötelezettséget írásbeli szerződés keletkezteti” (amelyet az illetékes hatóságok és az üzemeltető kötnek) ([5]).

(12) Ezen túlmenően a közúti szállításról szóló törvény 19b. cikkének (2) és (4) bekezdése szerint „a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés kötelező és elválaszthatatlan része a közszolgáltatási kötelezettség által lefedett teljes időszak során bekövetkező igazolható veszteségre vonatkozó előzetes szakmai becslés”. Az illetékes hatóságok „az igazolható veszteséget az ebben az előzetes szakmai becslésben meghatározott legmagasabb szintnek megfelelően térítik meg, amely csak az előre nem látható költségekkel növelhető. (…) Amennyiben a fuvarozó a közszolgáltatási kötelezettségtől eltérő egyéb szállítási szolgáltatásokat is nyújt, vagy más tevékenységet is végez, akkor a közszolgáltatási kötelezettségről elkülönített elszámolást köteles vezetni”.

(13) A közúti szállításról szóló törvény 19b. cikkének (5) bekezdése szerint „a végrehajtási rendelet szabályozza az igazolható veszteség meghatározását, az igazolható veszteségre vonatkozó előzetes szakmai becslés számítási módját, a pénzeszközöknek az adott költségvetésekből történő elosztásának szabályait, az igazolható veszteség kiszámításának alátámasztására szolgáló dokumentumokat és a közlekedési szolgáltatások finanszírozására vonatkozó kormányzati szakmai felügyelet gyakorlásának módját”. Ez a rendelet – a Közlekedési és Hírközlési Minisztériumnak a menetrendszerű tömegközlekedésben felmerülő igazolható veszteségéről szóló, 1998. március 13-i 50/1998. rendelete (a továbbiakban: a rendelet) – a menetrendszerű tömegközlekedés vonatkozásában az igazolható veszteséget úgy határozza meg, hogy az „a gazdaságilag megalapozott költségek és a megfelelő nyereség összege, valamint a realizált bevételek és jövedelmek közötti különbség” (a továbbiakban: veszteség).

(14) A rendelet szerint megfelelő nyereség „az az összeg, amely – adózás után (…) – nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során a tömegközlekedés működtetésében szokásosan használt autóbuszok árának 1/8-át, levonva abból ezen autóbuszok teljes reálértékcsökkenésének összegét, valamint a tömegközlekedés működtetésével összefüggő beruházások összegét, amennyiben az illetékes hatóság jóváhagyta a beruházást az igazolható veszteségbe történő beszámítás céljából”.

([4]) E határozat alkalmazásában a törvény rendelkezéseire történő hivatkozás a törvénynek a jelen ügyben alkalmazott szövegére vonatkozik.

([5]) A cseh jogban a közszolgáltatási szerződések alapján járó ellentételezés az igazolható veszteség fogalmával egyenértékű. Hasonló esetre vonatkozik a Bizottság N 495/07 számú határozata – Cseh Köztársaság – Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (HL C 152., 2008.6.18., 21. o.).

(15) 2003. január 1-jei hatállyal a Cseh Köztársaságban a regionális hatóságok – így többek között a dél-morvaországi hatóságok – felelősségi körébe került a tömegközlekedési szolgáltatásokat nyújtó fuvarozókkal való szerződéskötés. A dél-morvaországi hatóságok a tömegközlekedési szolgáltatások nyújtásával kapcsolatban a panaszosnál felmerült költségeket statisztikai felmérésből származó adatok alapján összehasonlították az autóbuszközlekedés Cseh Köztársaságban történő működtetésének átlagos költségeivel, és megállapították, hogy a panaszos költségei az átlagos költségeknél magasabbak voltak.

(16) 2003. március 24-én a fenti értékelés alapján és a panaszossal folytatott sikertelen tárgyalásokat követően a dél-morvaországi régió hatóságai úgy határoztak, hogy más üzemeltetőkkel folytatnak tárgyalásokat a szállítási szolgáltatások nyújtásáról. Felhívták a dél-morvaországi régióban működő ismert fuvarozókat, hogy tegyenek ajánlatot a Znojmo területén nyújtandó tömegközlekedési szolgáltatásokra. Az ajánlati felhívást 41 fuvarozó részére küldték meg, köztük a panaszosnak is. A felhívás alapján a regionális hatóságok az üzemeltető részére legfeljebb kilométerenként 26 CZK-t kívántak fizetni a szolgáltatás nyújtásáért. Ezen túlmenően a felhívás előírta, hogy az üzemeltetőnek elektronikus feldolgozórendszerrel kell rendelkeznie, és jó hírneve kell, hogy legyen a közigazgatásban.

(17) A regionális hatóságok 9 fuvarozótól kaptak választ, akiket ezt követően meghívtak a regionális hatósággal folytatandó megbeszélésre. Az ajánlatokat a Dél-Morvaországi Regionális Tanács által kinevezett bírálóbizottság értékelte és rangsorolta. A tanács azt javasolta, hogy a szállítási szolgáltatások nyújtására vonatkozó szerződéseket 6 fuvarozóval – köztük a panaszossal – kössék meg, nevezetesen a Bítešskával, a BK Bus-szal, a Břežanská společnosttal, a PSOTA-val, a TREDOS-szal és a panaszossal (ČAS-Service a.s.).

(18) A bírálóbizottság az ajánlatok értékelése során az áttekinthetőség és a teljesség szempontjait vette figyelembe. A dél-morvaországi hatóságok ezen túlmenően többek között figyelembe vették még a műszaki üzemeltetési kilométerek száma minimalizálásának és a választott terület egybefüggőségének szempontját is.

(19) A cseh hatóságok szerint a panaszos csak feltételesen felelt meg a kiválasztási feltételeknek, mivel nem határozta meg egyértelműen a szállítási szolgáltatásának árát. A későbbi megbeszélések során a panaszos kifejtette, hogy nem tudja elfogadni a dél-morvaországi hatóságok által az ajánlati felhívásban meghatározott mértékű ellentételezést.

(20) Ennek eredményeként a regionális hatóságok megállapították, hogy a panaszos nem felelt meg a kiválasztási eljárás feltételeinek, és nem köthető vele tömegközlekedési szolgáltatások nyújtására vonatkozó szerződés.

(21) A hatóságok szerződést kötöttek azokkal az üzemeltetőkkel, amelyek elfogadták, hogy a tömegközlekedési szolgáltatások nyújtásáért fizetendő legmagasabb ár kilométerenként 26 CZK lesz. A cseh hatóságok szerint ez azt jelentette, hogy egy jól irányított és jól felszerelt vállalkozás, amelynek kilométerenkénti költsége 23 959 CZK, kilométerenként 2 041 CZK nyereségre tett szert. A kilométerenkénti 23 959 CZK költségadatot az állami statisztikai szolgálatról szóló 89/1995. törvénynek megfelelően végzett statisztikai felmérésekből kapták. E felmérések a Cseh Köztársaságban 2002-ben autóbusszal végzett tömegközlekedési szolgáltatásokra vonatkoztak.

(22) A becsült kilométerenkénti árat (ami nem haladhatta meg a 26 CZK-t kilométerenként) minden egyes üzemeltetővel kötött szerződésben meghatározták. Ennek alapján határozták meg az üzemeltetőnek a szolgáltatások nyújtásáért fizetendő bevételek teljes összegét (a kilométerenkénti ár és a kilométerek számának szorzata). Ebből az összegből a veszteség meghatározása érdekében levonták a tényleges bevételeket ([6]).

(23) Az üzemeltetőnek a szolgáltatás nyújtását követően tényleges bevételeit dokumentumokkal kellett igazolnia a hatóság előtt. A veszteségek végleges összegét csak ezt követően állapították meg, és ekkor kerülhetett sor az ellentételezés kifizetésére.

(24) A közúti szállításról szóló törvényben a fuvarozókra vonatkozóan előírt általános követelmények, valamint azon tényből eredő követelmények mellett, hogy ezek az üzemeltetők engedéllyel rendelkeztek, minden egyes szerződés részletesebb kötelezettségeket is meghatározott az egyes üzemeltetők számára, nevezetesen azt, hogy meghatározott járatokon és meghatározott időpontokban kötelesek biztosítani a közlekedést, szabályozta továbbá a szerződések módosításának feltételeit és meghatározta a szerződésszegés szankcióit.

(25) A cseh hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy 2003 után a dél-morvaországi hatóságok megállapodtak abban, hogy ugyanezekkel az üzemeltetőkkel 2004-re és 2005-re további szerződéseket kötnek a szállítási szolgáltatások nyújtására.

(26) A cseh hatóságok elismerték, hogy semmiféle különös eljárást nem folytattak le azon üzemeltetők kiválasztására, amelyek 2004-ben és 2005-ben a szállítási szolgáltatásokat nyújtani fogják.

([6]) A cseh jogszabályok szerint a veszteség egyrészt a gazdaságilag megalapozott költségek és a megfelelő nyereség összege, másrészt pedig a realizált bevételek és jövedelmek közötti különbség.

(27) A következő táblázat tartalmazza a 2004. évi szerződésekben meghatározott ellentételezési összegeket (1. táblázat):

Üzemeltető neve	Szerződés kelte	A szerződésben meghatározott maximális ellentételezési összeg
TREDOS	2004.1.21.	7 364 733 CZK
	Módosítva:	
	2004.8.31.	7 399 733 CZK
BK Bus	2004.1.22.	4 349 779 CZK
Bítešská	2004.1.21.	4 780 000 CZK
PSOTA	2004.1.20.	18 924 849 CZK
	Módosítva:	
	2004.8.31.	18 956 769 CZK
	2004.9.17.	18 979 733 CZK
Břežanská společnost	2004.1.26.	10 615 611 CZK

(28) Ezen túlmenően a 2004. évre kötött szerződéseket 2005-re meghosszabbították (2. táblázat):

Üzemeltető neve	Szerződés kelte	A szerződésben meghatározott maximális ellentételezési összeg
TREDOS	2005.3.4.	11 457 527 CZK
	Módosítva:	
	2005.3.31.	11 593 799 CZK
BK Bus	2005.3.4.	5 244 124 CZK
Bítešská	2005.3.4.	6 000 000 CZK
PSOTA	2005.3.4.	20 999 640 CZK
Břežanská společnost	2005.3.4.	11 953 423 CZK

(29) A cseh hatóságok állítása szerint a dél-morvaországi régióban működő szállítási szolgáltatásokkal kapcsolatban a fent említett vállalkozások 2004 és 2005 során semmiféle egyéb állami finanszírozásban vagy állami forráson keresztül történő finanszírozásban nem részesültek.

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKAI

(30) A Bizottság a (31)–(38) preambulumbekezdésekben meghatározott okokból döntött az eljárás megindítása mellett.

3.1. A támogatás megléte

(31) A Bizottságnak kétségei vannak azt illetően, hogy az Altmark-ügyben hozott ítéletben [7] meghatározott harmadik feltétel teljesült.

(32) Mivel az ellentételezés kiszámítása az előzetesen meghatározott paraméteren (26 CZK kilométerenként) alapult, és mivel a végső kifizetés alapja a ténylegesen felmerült igazolt veszteség volt, amely nem lépte túl a szerződésekben előzetesen meghatározott mértéket, a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy az ellentételezés összege nem léphette túl a tényleges veszteséget. A Bizottság továbbá a kilométerenkénti 26 CZK összegben foglalt nyereséget ésszerűnek tartotta.

(33) A Bizottság azonban kétségét fejezte ki a cseh jogszabályok szerinti előre nem látható költségek fogalmát illetően, mivel ez felhasználható arra, hogy indokolja az ellentételezés maximális összegének rendkívüli megemelését.

(34) A Bizottság ráadásul arra a következtetésre jutott, hogy a Altmark-ügyben hozott ítélet negyedik feltétele sem teljesült. A Bizottság véleménye szerint a cseh hatóságok által alkalmazott eljárás nem minősíthető közbeszerzési eljárásnak vagy olyan eljárásnak, amely biztosítaná, hogy az ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján határozzák meg, amelyek egy jól működtetett és szállítóeszközökkel megfelelően ellátott tipikus vállalkozásnál merülnének, mint azt az Altmark-ügyben hozott ítélet megköveteli.

(35) Következésképpen a Bizottság véleménye szerint nem volt egyértelmű bizonyíték arra, hogy az ellentételezés nem biztosított szelektív előnyt és – feltéve, hogy az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének egyéb feltételei is teljesültek – az e rendelkezés értelmében vett állami támogatást.

3.2. Összeegyeztethetőség

(36) A Bizottság megállapította, hogy az ilyen állami támogatásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségét az EK-Szerződésből következő általános elvek, a Bíróság és az Elsőfokú Bíróság ítélkezési gyakorlata és a Bizottságnak a tömegközlekedéstől eltérő területeken alkalmazott határozathozatali gyakorlata tükrében kell értékelni [8].

[7] A Bíróság C-280/00. sz., *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg* kontra *Nahverkhersgesellschaft Altmark GmbH és Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht* ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletének (EBHT [2003] I-07747. o.) 88–93. pontja.

[8] Lásd a Bizottság következő határozatait: C 16/07 – Ausztria – Hivatalos támogatás a *Postbus* részére *Lienz* körzetében (HL C 162., 2007.7.14., 19. o.), C 31/07 – Írország – Állami támogatás a Córas Iompair Éireann autóbusz-társaságok részére (Dublin Bus és Irish Bus) (HL C 217., 2007.9.15., 44. o.); C 47/07 – Németország – DB Regio AG – Közszolgáltatási szerződés (HL C 35., 2008.2.8., 13. o.); C 41/08 – Dánia – Közszolgáltatási szerződés a Közlekedési Minisztérium és a Danske Statsbaner között (még nem tették közzé).

(37) A rendelkezésre álló információkat megvizsgálva a Bizottság úgy vélte, hogy a támogatás összeegyeztethetőségének értékelésére vonatkozó általános elveket a szóban forgó ügyben betartották. Az, hogy a kiválasztási eljárás során a nemzeti statisztikák elemzése alapján előzetesen meghatározták az ellentételezés legmagasabb összegét, biztosította annak elkerülését, hogy az üzemeltetők számára túlzott mértékű ellentételezést fizessenek.

(38) Azonban mivel a szóban forgó ügyben nem került sor közbeszerzési eljárásra, és mivel a panaszos szerint a Bítešská, a BK Bus, a Břežanská společnost, a PSOTA és a TREDOS jogellenes állami támogatáshoz jutott, a Bizottság úgy vélte, lehetőséget kell biztosítania a panaszos és harmadik felek részére arra, hogy észrevételeket tegyenek a dél-morvaországi hatóságok által az ellentételezés összegének megállapítására alkalmazott módszerrel kapcsolatban, mielőtt teljes bizonyossággal megállapíthatná, hogy a támogatás a 659/1999/EK rendelet 14. cikke fényében összeegyeztethető volt az EK-Szerződés 73. cikkével.

4. A CSEH HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEI

(39) A Cseh Köztársaság állítása szerint az előre nem látható költségek fogalmát a közúti szállításról szóló törvény szabályozza, figyelemmel a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés teljes időtartama tekintetében az igazolható veszteségre vonatkozó előzetes szakértői becslésre. Ez a becslés, amelyet a fuvarozó nyújt be, a közszolgáltatási szerződés kötelező eleme.

(40) Az említett törvény 19b. cikkének (3) bekezdése kimondja, hogy a régió ezt követően köteles az igazolható veszteségeket a szakértői becslés összegét meg nem haladó mértékig megtéríteni, és ez csak az előre nem látható igazolható költségekkel növelhető. A közúti szállításról szóló törvény azonban nem tartalmaz részletesebb meghatározást az előre nem látható költségekre, és e fogalom meghatározása a szállítási szolgáltatások egyes megrendelőire marad.

(41) A Cseh Köztársaság emlékeztetett arra, hogy a dél-morvaországi régió által kötött közszolgáltatási szerződések a veszteségekre vonatkozó előzetes becslést tartalmaztak. Ha a kérdéses időszakban a tényleges igazolható veszteség összege magasabb volt, mint az igazolható veszteségre vonatkozó előzetes szakértői becslés, akkor a dél-morvaországi régió az igazolható veszteséget csak az előzetes szakértői becslés szerinti mértékig térítette meg. Ebben az összefüggésben, az igazolható veszteségekre vonatkozó előzetes szakértői becsléshez képest magasabb tényleges költségek és alacsonyabb tényleges bevétel kockázatát az üzemeltetők viselték, az előre nem látható és igazolt költségek kivételével.

(42) Az előre nem látható költségek fogalmát a dél-morvaországi régió által az egyes szállítási szolgáltatókkal kötött közszolgáltatási szerződések részletesebben meghatározták. Az előre nem látható költségek olyan helyzetekre vonatkoznak, amelyek függetlenek a cégek vezetésétől, és ilyenek például természeti csapások, az állami árintervenciók, a jövedéki adók, a hozzáadottérték-adó stb. átalakítása vagy megváltoztatása. A Cseh Köztársaság benyújtotta a Bizottsághoz a közszolgáltatási szerződések vonatkozó kivonatait.

5. HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI ÉS A CSEH HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEI

(43) A panaszos volt az egyetlen harmadik fél, amely észrevételeket nyújtott be azt követően, hogy a Bizottság határozatot hozott az eljárás megindításáról.

(44) A panaszos észrevételei a következőkre terjedtek ki:

— azt állította, hogy a szóban forgó szállítást nem közszolgáltatási szerződések keretében rendelték meg, hanem arra a közúti szállításról szóló törvényből eredő közszolgáltatási kötelezettség fogalmának keretében került sor,

— arra hivatkozott, hogy az Altmark-ügyben hozott ítéletet ebben az ügyben nem kellett volna alkalmazni,

— tiltakozott az ellen, hogy a kilométerenkénti 26 CZK összeget az ellentételezés meghatározása során a szállítási szolgáltatás maximális árának tekintsék. Ezzel szemben ezt az összeget inkább csak az előzetes szakmai becslés részének tekintette, amelynek alapján az igazolható veszteséget meg kell téríteni a fuvarozó számára a közúti szállításról szóló törvénnyel összhangban,

— azt állította, hogy a szállítási szolgáltatások nyújtásáért fizetendő, kilométerenkénti 26 CZK összegű ár megállapítása során nem vették figyelembe a menetrend szerinti tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésének helyi feltételeit. Ha ezeket a helyi feltételeket figyelembe vették volna, az magasabb összeget eredményezett volna,

— a közszolgáltatási ellentételezést a többi fuvarozó arra használta fel, hogy lecseréljék a járműparkjukat,

— a Bizottságnak a panaszt a 2004. május 1. előtti időszak tekintetében is értékelnie kellett volna,

— az állította, hogy a közszolgáltatási szerződések a támogatott és a nem támogatott szállítás közötti versenyhelyzethez vezettek, ami a verseny torzulását eredményezte.

(45) A panaszos azonban nem tett észrevételt az előre nem látható költségek fogalmával kapcsolatban. A panaszos azzal a ténnyel kapcsolatban sem tett észrevételt, hogy a nemzeti statisztikák alapján az ellentételezés maximális összegének előzetes megállapítása biztosíthatta azt, hogy ne kerüljön sor az üzemeltetők túlzott mértékű ellentételezésére. A panaszos ezzel szemben úgy érvelt, hogy a cseh hatóságoknak ezt a kilométerenkénti 26 CZK referenciaösszeget nem kellett volna maximális szállítási árnak tekinteniük.

(46) Így a panaszos észrevételei nem kifejezetten a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban megfogalmazott aggályokat érintették. Ezen túlmenően a Cseh Köztársaság benyújtotta a Bizottsághoz a panaszos megjegyzéseire vonatkozó észrevételeit. Ezek az észrevételek megerősítették a Bizottság értékelését a panaszos által felvetett kérdésekkel kapcsolatban.

(47) Következésképpen a panaszos észrevételei nem változtatják meg a Bizottság azon jogi értékelését, amelyet az eljárás megindításáról szóló határozatában kialakított.

6. JOGI ÉRTÉKELÉS

6.1. A Bizottságnak az Európai Unióhoz 2004. május 1-jén csatlakozott országok által hozott intézkedések vizsgálatára vonatkozó hatásköre

(48) A 2003. évi csatlakozási okmány IV. melléklete 3. fejezetének rendelkezései jogi keretet biztosítanak azon intézkedések értékelésére, amelyeket a csatlakozó tagállamok az EU-hoz történő csatlakozásukat megelőzően léptettek hatályba, és amelyek a csatlakozás után továbbra is alkalmazandók.

(49) A IV. melléklet rendelkezései kifejezetten a közlekedési ágazat vonatkozásában kimondják, hogy „(…) az új tagállamokban a csatlakozás időpontja előtt *bevezetett* és azt követően is *alkalmazandó* támogatási programok vagy egyedi támogatások az EK-Szerződés 88. cikke (1) bekezdésének értelmében létező támogatásnak minősülnek, a következő feltétel mellett: a támogatásokról a csatlakozás időpontját követő négy hónapon belül tájékoztatni kell a Bizottságot.”

(50) A kialakult határozathozatali gyakorlat szerint ([9]) „a csatlakozás előtt nyújtott és a csatlakozás után már nem alkalmazandó támogatási intézkedéseket a Bizottság nem vizsgálhatja sem az EK-Szerződés 88. cikkében meghatározott eljárások, sem pedig az ideiglenes eljárás alapján. Csak az olyan intézkedések minősülhetnek az ideiglenes eljárás értelmében – a megfelelő feltételek teljesítése esetén – létező támogatásnak, amelyek a csatlakozást követően további támogatás odaítélését vagy már odaítélt támogatás összegének növelését eredményezhetik, és ebből adódóan az ideiglenes eljárás hatálya alá tartoznak. Másrészről az ideiglenes eljárás egyáltalán nem vonatkozik olyan támogatási intézkedésekre, amelyeket egy adott összeg tekintetében már a csatlakozás előtt véglegesen és feltétel nélkül megállapítottak. (…) Annak megállapítására, hogy az adott esetben erről van-e szó, a vizsgálandó szempont az a jogilag kötelező aktus, amelyben az illetékes nemzeti hatóságok vállalják a támogatás nyújtását. Ha nem létezik ilyen aktus, akkor a támogatást nem a csatlakozás előtt nyújtották, és így új támogatásnak minősül, amelynek a közös piaccal való összeegyeztethetőségét a Bizottság az EK-Szerződés 87. és 88. cikkei alapján vizsgálja. Az új intézkedést abban az időpontban kell vizsgálni, amikor a támogatást odaítélik; a támogatás odaítélésével az állam jogi kötelezettségvállalása azonos értelmű, nem pedig a támogatás puszta kifizetése. Bármely jogi kötelezettségvállalás alapján történő jelenlegi vagy jövőbeli kifizetés csupán egyszerű végrehajtásnak minősül, és nem értelmezhető új vagy további támogatásként. Ennélfogva a Bizottság úgy véli, hogy egy intézkedés akkor minősíthető a csatlakozás után alkalmazandónak, ha kimutatható, hogy az a csatlakozás után olyan további előnyhöz vezethet, amely nem volt ismert vagy nem volt pontosan ismert a támogatás odaítélésének idején”.

(51) A Bizottság először is megállapítja, hogy a cseh hatóságok nem tájékoztatták a Bizottságot az 1. táblázatban szereplő szerződésekről (amelyek mindegyike 2004. május 1. előtt lépett hatályba) a 2003. évi csatlakozási okmány IV. mellékletének 3. fejezetében meghatározott eljárás keretében.

(52) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy – figyelemmel az előre nem látható költségeknek az eljárás megindításáról szóló határozatot követően kifejtett meghatározására – az intézkedések olyan további előnyhöz vezethettek, amely nem volt pontosan ismert a támogatás odaítélésének idején.

(53) Ennek eredményeként az 1. táblázatban felsorolt valamennyi szerződés, amennyiben állami támogatást valósít meg, a csatlakozás után alkalmazandó állami támogatásra vonatkozik, amely nem minősül létező támogatásnak és amely tekintetében a Bizottság hatáskörrel rendelkezik.

(54) A 2. táblázatban felsorolt szerződések vonatkozásában, amelyeket mind 2004. május 1. után kötötték, a Bizottság vizsgálati hatáskörrel rendelkezik.

6.2. A támogatás fennállása

(55) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében, ha a Szerződés másként nem rendelkezik, a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

([9]) A Bizottság C 3/05 számú határozata – Lengyelország – A DAEWOO-FSO részére nyújtott szerkezetátalakítási támogatás (HL C 100., 2005.4.26., 2. o.) 40–43. pontja.

6.2.1. *Állami források*

(56) A Bizottság megállapítja, hogy az ellentételezéseket a délmorvaországi hatóságok az állami költségvetésből fizették ki. Így azok állami forrásból származtak.

6.2.2. *Szelektív gazdasági előny*

(57) Meg kell állapítani, hogy az intézkedés szelektív gazdasági előnyt biztosít-e.

(58) Az Altmark-ügyben hozott ítéletből következik, hogy „amennyiben egy állami intézkedés a kedvezményezett vállalkozások által közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése céljából nyújtott szolgáltatások ellentételezésének minősül, és az érintett vállalkozások ebből adódóan nem élveznek valódi pénzügyi előnyt, az intézkedés pedig így nem jár azzal a hatással, hogy előnyösebb versenyhelyzetbe juttatja ezeket, mint a velük versenyben álló vállalkozásokat, akkor az ilyen intézkedésre nem vonatkozik a Szerződés 92. cikkének (1) bekezdése. Ahhoz azonban, hogy az ilyen ellentételezés ne minősüljön az adott esetben állami támogatásnak, számos feltételnek kell teljesülnie” ([10]).

(59) A fent említett ítélet szerint elsősorban azt kell megállapítani, hogy „a támogatásban részesülő vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével bízták-e meg, (illetve hogy) e kötelezettségeket egyértelműen meghatározták-e”.

(60) A Bizottság az eljárást megindító határozatában nem vonta kétségbe e feltétel teljesülését.

(61) E követelménnyel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy a közúti szállításról szóló törvény meghatározza a közszolgáltatási kötelezettség fogalmát, és úgy rendelkezik, hogy menetrendszerű tömegközlekedés esetében a közszolgáltatási kötelezettség a hatóságok és a fuvarozó közötti írásbeli szerződés alapján keletkezik. A cseh hatóságok átadták a Bizottság részére a fuvarozókkal kötött szerződéseknek és azok mellékleteinek a másolatait.

(62) A Bizottság azt is megállapította, hogy a közszolgáltatási kötelezettséget a szerződések egyértelműen és egyedileg meghatározták, azaz az egyes üzemeltetők számára pontosan meg volt határozva az, hogy milyen viszonylatban és milyen időszakban kell a szállítási szolgáltatásokat nyújtania.

(63) Másrészről igazolni kell azt, hogy „az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket előzetesen, objektív és átlátható módon határozták meg”.

([10]) A C-280/00 sz., Altmark-ügyben hozott ítélet 87. és 88. pontja.

(64) A Bizottság az eljárást megindító határozatában nem vonta kétségbe e feltétel teljesülését.

(65) A Bizottság megállapította, hogy a hatóságok a szállítási szolgáltatások maximális árát a közúti szállításról szóló törvény 19b. cikkében és a rendeletben megjelölt szempont alapján állapították meg kilométerenként 26 CZK-ban. Ezt az árat tartalmazta a 2003-ban valamennyi esetlegesen érdekelt üzemeltető részére elküldött ajánlati felhívás. A Bizottság megállapította, hogy az árat statisztikai adatok alapján határozták meg.

(66) Így tehát az árat előzetesen – azaz az üzemeltetők kiválasztása előtt – objektív és átlátható módon határozták meg. A feltételt nem módosították a Cseh Köztársaságnak az Európai Unióhoz történő csatlakozását követően elfogadott mellékletekben sem.

(67) Az Altmark-ügyben hozott ítéletben felsorolt harmadik feltétel szerint „az ellentételezés nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek ellátása során felmerülő valamennyi költségnek vagy azok egy részének fedezéséhez szükséges összeget, figyelemmel a vonatkozó bevételekre és az e kötelezettségek teljesítése során elért ésszerű nyereségre is”.

(68) Az eljárást megindító határozatában a Bizottság megállapította: a regionális hatóságok az ajánlati felhívásban rögzítették, hogy a kilométerenként legfeljebb 26 CZK a maximális ár, amelyet a fuvarozóknak a szállítási szolgáltatások nyújtásáért készek kifizetni.

(69) A Bizottság megállapította továbbá, hogy valamennyi szerződés tartalmaz becslést azon veszteségekre vonatkozóan, amelyek az adott autóbuszos fuvarozónál a szerződésben meghatározott szállítási szolgáltatások ellátása során felmerülhetnek. A veszteségek becslése a következő módon történik: először kiszámítják a veszteséget azon forgatókönyv alapján, amely szerint a vállalat kilométerenként 26 CZK-t kap, valamint a menetjegyek eladásából származó bevételt. Ezt követően a veszteséget csak a menetjegyekből származó bevételeket figyelembe véve számítják ki. A kilométerenként 26 CZK ár ésszerű nyereséget is tartalmaz, amelyet a rendeletben megállapított objektív tényezők alapján számítanak ki, figyelemmel a vállalkozás eszközeinek értékére. A végső elszámolásra és az ellentételezés kifizetésére csak akkor kerül sor, ha az adott autóbuszos fuvarozó benyújtotta a tényleges veszteségeket igazoló dokumentumokat. Ha a tényleges veszteségek alacsonyabbak, mint az előrejelzés, akkor csak a tényleges veszteséget térítik meg. Ha a tényleges veszteségek magasabbak, mint az előrejelzés, akkor az ellentételezés maximális mértéke az előzetes becsléssel egyezik meg. E felső határ növelésére csak előre nem látható költségek esetén van lehetőség.

(70) Ez utóbbi fogalommal kapcsolatban – amelyre vonatkozóan a Bizottság kétségeit fejezte ki az eljárást megindító határozatában – meg kell említeni azt, hogy az előre nem látható költségek fogalmát a közúti szállításról szóló törvény szabályozza. Erre vonatkozóan a dél-morvaországi régió és az egyes fuvarozók által kötött közszolgáltatási szerződések részletesebb rendelkezéseket tartalmaznak. Az előre nem látható költségek a cégek vezetésétől független helyzetekkel kapcsolatosak, mint például a természeti csapások, az állami árintervenciók, a jövedéki adók, a hozzáadottérték-adó stb. átalakítása vagy megváltoztatása. Az ilyen előre nem látható költségek realitását az üzemeltetőknek kell bizonyítaniuk. A maximális szállítási árra vonatkozó ezen kivétel ellenére azonban az ellentételezési mechanizmus biztosítani tudja, hogy az ellentételezés ne haladja meg a tényleges veszteségeket ([11]).

(71) Így mivel az ellentételezés kiszámítása az előzetesen megállapított feltétel (kilométerenként 26 CZK) alapján történt, és mivel a végleges díjazásra a veszteségek igazolása – azaz a ténylegesen felmerült költségek, az előre nem látható költségeket is ideértve – alapján került sor, a Bizottság úgy véli, hogy az ellentételezés összege nem léphette túl a tényleges veszteségeket és így a tényleges költségeket. A Bizottság véleménye szerint továbbá a kilométerenkénti 26 CZK összegben foglalt kilométerenkénti 2 041 CZK mértékű nyereség ésszerű, mivel 7,85 %-os árrésnek felel meg.

(72) Ennek eredményeképpen a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az Altmark-ügyben hozott ítélet harmadik feltétele teljesült.

(73) Végül pedig az Altmark-ügyben hozott ítélet szerint, ha „a közszolgáltatási kötelezettséget ellátó vállalkozást nem közbeszerzési eljárásban választották ki, akkor a szükséges ellentételezés szintjét olyan elemzés alapján határozzák meg, amely figyelembe veszi azt, hogy a szükséges közszolgáltatási követelmények ellátására képes, jól működtetett és szállítóeszközökkel megfelelően ellátott tipikus vállalkozásnál milyen költségek merülnének fel e kötelezettségek ellátása során, figyelemmel a vonatkozó bevételekre és a kötelezettség teljesítése során elért ésszerű nyereségre”.

(74) A Bizottságnak elsőször azt kell megvizsgálnia, hogy a cseh hatóságok által alkalmazott eljárás tekinthető-e közbeszerzési eljárásnak. Az eljárást megindító határozatában a Bizottság megállapította, hogy a dél-morvaországi régió a régióban ismert fuvarozók részére (41 cégnek) ajánlati felhívást küldött szállítási szolgáltatások ellátására a znojmói körzetben.

(75) Így az eljárás kizárta annak lehetőségét, hogy más régiók vagy körzetek fuvarozói tudomást szerezzenek az eljárásról és ajánlatot nyújthassanak be. Ez az eljárás nem biztosította továbbá azt a lehetőséget, hogy más tagállamok fuvarozóit is figyelembe vegyék a szolgáltatást nyújtó üzemeltető kiválasztása során. A Bizottság azt is megállapította, hogy a cseh hatóságok a 2004–2005. évek tekintetében a fuvarozók kiválasztására semmiféle eljárást sem alkalmaztak, hanem egyszerűen meghosszabbították a 2003. évre kiválasztott szolgáltatókkal kötött szerződéseket.

(76) E tények továbbra is helytállóak. Ennélfogva a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a cseh hatóságok által alkalmazott eljárás nem tekinthető az Altmark-ügyben hozott ítélet szerinti közbeszerzési eljárásnak.

(77) Ez a következtetés nem érinti a Bizottság arra vonatkozó álláspontját, hogy a vonatkozó intézkedések összeegyeztethetőek-e a közbeszerzési szabályokkal.

(78) Következésképpen a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az Altmark-ügyben hozott ítélet negyedik feltételében foglalt második lehetőséget is.

(79) Az ellentételezés mértékét annak elemzése alapján kell meghatározni, hogy egy jól működtetett és megfelelően felszerelt tipikus vállalkozásnál milyen költségek merülnének fel, amely helyettesítheti az ellentételezés mértékének közbeszerzési eljárás útján történő meghatározását. Az eljárást megindító határozatban említetteknek megfelelően a cseh hatóságok kifejtették, hogy a szolgáltatások szerződéses ára statisztikai költségek alapján került meghatározásra, ami azt jelentette, hogy egy jól működtetett és jól felszerelt vállalkozás 23 959 CZK (0,87 EUR) kilométerenkénti költség mellett kilométerenként 2 041 CZK (0,08 EUR) nyereségre tehet szert.

(80) Ebben az összefüggésben a Bizottság elsőként azt állapítja meg, hogy a statisztikai adatokat annak érdekében alkalmazták, hogy az árat egy tipikus vállalkozás költségeire figyelemmel határozzák meg.

(81) Másodszor, tekintettel arra, hogy az eljárásban részt vevő valamennyi üzemeltetőnek a tevékenysége folytatására vonatkozó engedéllyel kellett rendelkeznie, és meg kellett felelnie az ajánlati felhívásban előírt bizonyos követelményeknek, feltételezhető, hogy rendelkeztek a szükséges minőségi követelményeknek megfelelő szállítóeszközökkel.

(82) Az eljárást megindító határozatban foglaltaknak megfelelően azonban a statisztikai szállítási költségek alkalmazásából önmagában nem következik, hogy azokat az üzemeltetőket, amelyek elfogadták, hogy a szolgáltatásokat a kilométerenkénti 26 CZK áron nyújtsák, jól működtetett fuvarozónak kellene tekinteni. Az adott összeg megállapításának alapjául szolgáló statisztikai adatok csak a Cseh Köztársaságban a 2002. évben nyújtott szállítási szolgáltatások tényleges költségeire vonatkoztak. Így nincs bizonyíték arra, hogy e költségek átlaga egy hatékony vállalkozás költségeinek felelne meg. A cseh hatóságok e tekintetben az eljárás megindításáról szóló határozatot követően sem nyújtottak kielégítő tájékoztatást.

([11]) Emlékeztetni kell arra, hogy a veszteség egyrészről a gazdaságilag megalapozott költségek és a megfelelő nyereség összege, valamint másrészről a realizált bevételek és jövedelmek közötti különbség.

(83) Következésképpen, mivel a negyedik Altmark-feltétel második lehetőségének nem mindegyik követelménye teljesült, a Bizottság nem állapíthatja meg, hogy a regionális hatóságok által alkalmazott eljárás biztosítani tudja, hogy az ellentételezés mértéke azonos legyen egy nyílt közbeszerzési eljárás során elérhető szinttel.

(84) Más szavakkal, a Bizottság nem zárhatja ki annak a lehetőségét, hogy nyílt közbeszerzési eljárás során a regionális hatóságok olyan üzemeltetőket találhattak volna, amelyek alacsonyabb költséggel működnek, és így a szolgáltatások nyújtására alacsonyabb ellentételezés mellett tettek volna ajánlatot. A Bizottság nem állapíthatja meg azt, hogy az ellentételezés összegét olyan szinten határozták meg, amely biztosította, hogy egyes üzemeltetők nem részesültek előnyökben.

(85) Ezért a Bizottság véleménye szerint az ellentételezés előnyt biztosított egyes tömegközlekedési szolgáltatók részére. Ebből az következik, hogy az ügyben teljesül az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének alkalmazására vonatkozó második feltétel.

6.2.3. *A verseny torzulása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás*

(86) E feltétel tekintetében azt kell megvizsgálni, hogy az állami forrásokból juttatott előny torzíthatja-e a versenyt olyan mértékben, amely kihat a tagállamok közötti kereskedelemre.

(87) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság e tekintetben megjegyezte, hogy az Altmark-ügyben hozott ítélet szerint: „Nem lehetetlen, hogy a tagállamok közötti kereskedelemre hatást gyakorolhat az az állami támogatás is, amelyet olyan vállalkozásnak juttatnak, amely csak helyi vagy regionális szállítási szolgáltatásokat nyújt, és nem nyújt semmiféle szállítási szolgáltatást származási országán kívül. Ha egy tagállam állami támogatást juttat egy vállalkozás részére, előfordulhat, hogy e vállalkozás az általa nyújtott szállítási szolgáltatást ennek folytán tudja fenntartani vagy bővíteni, ami azt eredményezi, hogy a más tagállamokban letelepedett vállalkozásoknak kisebb lesz az esélyük arra, hogy az adott tagállam piacán szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak (lásd e tekintetben a 102/87. sz., *Franciaország* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet [EBHT 1988., 4067. o.] 19. pontját; a C-305/89. sz., *Olaszország* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet [EBHT 1991., I-1603. o.] 26. pontját; és a *Spanyolország* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet 40. pontját). A jelen ügyben ez a megállapítás több, mint puszta feltételezés, mivel a Bizottság észrevételeiből kitűnik, hogy 1995 óta számos tagállam megkezdte bizonyos szállítási piacainak megnyitását a más tagállamokban letelepedett vállalkozások által teremtett verseny előtt, és így számos vállalkozás nyújt városi, elővárosi vagy regionális szállítási szolgáltatásokat a származási tagállamától eltérő tagállamokban is. Végül pedig a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint nincs olyan küszöbérték vagy százalék, amely alatt a tagállamok közötti kereskedelem nem tekinthető érintettnek. A támogatás viszonylag alacsony összege vagy a kedvezményezett vállalkozás viszonylag kis mérete önmagában nem zárja ki azt, hogy a tagállamok közötti kereskedelem érintett lehet (lásd a Tubemeuse-ügyen hozott ítélet 43. pontját, és a *Spanyolország* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet 42. pontját). A Szerződés 92. cikke (1) bekezdése alkalmazásának második feltétele, vagyis az, hogy a támogatás befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet, nem függ tehát a nyújtott szállítási szolgáltatások helyi vagy regionális jellegétől, illetve a tevékenységgel érintett terület méretétől” ([12]).

(88) A Bizottság így arra a következtetésre jut, hogy a jelen ügyben teljesült az a feltétel, hogy a támogatásnak torzítania kell a versenyt, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

(89) A fenti megfontolásokra való tekintettel, a Bizottság azt is megállapítja, hogy a hatályba léptetett intézkedések az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.

6.3. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(90) Az EK-Szerződés 73. cikke meghatározza a közlekedés összehangolása és a közlekedés terén fennálló közszolgáltatási kötelezettségek területén juttatott támogatás összeegyeztethetőségének feltételeit. Ez a cikk *lex specialisnak* minősül az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének és 87. cikke (2) és (3) bekezdésének vonatkozásában.

(91) Az Altmark-ügyben hozott ítélet szerint ([13]) az EK-Szerződés 73. cikke közvetlenül nem alkalmazható, csak tanácsi rendeletek útján, így különösen a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet ([14]) alapján.

(92) Az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelet csak a vasúti, közúti és belvízi fuvarozók részére juttatott állami támogatással kapcsolatban alkalmazható.

(93) A tagállamok azonban kivonhatják a rendelet alkalmazási köréből azokat a vállalkozásokat, amelyek tevékenysége kizárólag a városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatásokat foglalja magában.

(94) Az eljárás indításáról szóló határozatában a Bizottság már megállapította, hogy a cseh hatóságok nem éltek ilyen kivétellel. Így az 1191/69/EGK rendelet vonatkozó rendelkezéseit alkalmazni kell.

([12]) A C-280/00. sz., Altmark-ügyben hozott ítélet 77–82. pontja.
([13]) A fent hivatkozott C-280/00. sz., Altmark-ügyben hozott ítélet.
([14]) HL L 156., 1969.6.28., 1. o.

(95) Az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdése szerint a tagállamok illetékes hatóságai közszolgáltatási szerződést köthetnek egy szállítási vállalkozással a megfelelő szállítási szolgáltatások biztosítása érdekében.

(96) Az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke kimondja, hogy a közszolgáltatási szerződés olyan szerződés, amelyet egy tagállam illetékes hatóságai és egy fuvarozási vállalkozás köt annak érdekében, hogy a lakosságnak megfelelő szállítási szolgáltatás álljon rendelkezésére.

(97) Az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerint a közszolgáltatási szerződés többek között tartalmazza:

a) a nyújtandó szolgáltatás jellegének meghatározását, nevezetesen a folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásokat;

b) a szerződésben meghatározott szolgáltatások ellenértékét, amelyet vagy hozzáadnak a tarifabevételhez, vagy tartalmazza azt, továbbá a felek közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit;

c) a szerződés módosításának és kiegészítésének szabályait, különös tekintettel az előre nem látható változások figyelembevételére,

d) a szerződés érvényességi idejét;

e) a szerződéses feltételeknek való meg nem felelés esetén fizetendő kötbért.

(98) Először is, ahogyan azt az eljárás megindításáról szóló határozat is tartalmazza, a Bizottság megállapítja, hogy a közúti szállításról szóló törvény 19. cikke szerint „a menetrendszerű tömegközlekedési járatok esetén a közszolgáltatási kötelezettség írásbeli szerződés alapján keletkezik", amely az illetékes hatóságok és az üzemeltetők között jön létre. Ezen túlmenően a Bizottság megállapítja, hogy a szállítási szolgáltatások nyújtásának feltételeit a hatóságok nem egyoldalúan határozták meg, hanem azok az üzemeltetők és a regionális hatóságok közötti tárgyalásokat követő megegyezés útján jöttek létre. Ezért a Bizottság arra következtetésre jut, hogy a közúti szállításról szóló törvény szóhasználata ellenére („közszolgáltatási kötelezettség"), az 1191/69/EGK rendelet „Közszolgáltatási szerződések" címet viselő V. szakaszának rendelkezései alkalmazhatóak.

(99) Másodsorban a Bizottság megállapítja, hogy a szolgáltatás jellegéről a szerződések mind kifejezetten, mind pedig arra a tényre hivatkozva rendelkeznek, hogy az üzemeltetők rendelkeztek a tömegközlekedési szolgáltatások végzésére vonatkozó engedéllyel.

(100) Harmadrészt a szerződések tartalmazták a kilométerenkénti árat, valamint a szolgáltatás nyújtásáért fizetendő ellentételezés teljes összegét is.

(101) Negyedrészt a szerződések meghatározták a módosításra vonatkozó feltételeket és eljárást, az érvényességi időt és a szerződés be nem tartásának esetére irányadó szankciókat.

(102) Ezek alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA és TREDOS vállalkozásokkal kötött szerződések tartalmazták a szerződéseknek az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében felsorolt alapvető elemeit.

(103) Ezen túlmenően a Bizottság először is megjegyzi, hogy az 1191/69/EGK rendelet elfogadásával a jogalkotónak az volt a célja, hogy meghatározza, milyen feltételek mellett egyeztethetők össze a közös piaccal a Szerződés 73. cikkében említett „támogatások, amelyek […] a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják". Mind a Szerződés 73. cikkének, mind pedig az 1191/69/EGK rendeletnek az alkalmazása feltételezi, hogy a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében vett támogatás áll fenn. Ha a szerződések tartalmára kiterjed a 73. cikkben szereplő, „a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos [kötelezettségek]" fogalma, akkor az okirat formája, vagyis az, hogy szerződésről vagy egyoldalúan megszabott kötelezettségről van szó, önmagában nem jelentheti annak akadályát, hogy a szerződéses árban benne rejlő esetleges állami támogatás a közös piaccal összeegyeztethetőnek minősülhessen. Sőt, egy szolgáltatás 73. cikk értelmében vett közszolgáltatási kötelezettséggé való minősítésének döntő eleme – legyen az egy tagállam által megszabott vagy szerződésben meghatározott szolgáltatás – a szolgáltatás tartalma kell, hogy legyen, nem pedig a forma, amelyben azt szervezik ([15]).

([15]) Hasonlóképpen, az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2005. november 28-i 2005/842/EK bizottsági határozat (HL L 312., 2005.11.29., 67. o.) 4. cikke a „megbízási aktus" fogalmához folyamodik, amelynek formáját a tagállamok határozhatják meg. Lásd még a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

(104) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy jogi szempontból nincs akadálya annak, hogy egy közszolgáltatási szerződés alapján fizetett árban benne rejlő állami támogatás a 73. cikkel összhangban összeegyeztethető lehessen a közös piaccal. A Bizottság megállapítja, hogy ezt a megoldást választották az 1370/2007/EK rendelet társjogalkotói is. Az említett rendelet 12. cikke alapján e rendelet azonban csak 2009. december 3-án lép hatályba. Mivel a jelenlegi szerződéseket ezen időpont előtt írták alá, az 1370/2007/EK rendelet ezekre nem alkalmazható.

(105) Mivel az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke nem tartalmaz semmiféle pontos feltételt arra nézve, hogy mikor minősíthető egy közszolgáltatási szerződés alapján fizetett árban benne rejlő állami támogatás a közös piaccal összeegyeztethetőnek, a Bizottság úgy véli, hogy a Szerződésből levezethető általános elveket, a közösségi bíróságok ítélkezési gyakorlatát és a Bizottságnak a tömegközlekedéstől eltérő területeken alkalmazott határozathozatali gyakorlatát kell alkalmazni annak eldöntése során, hogy az ilyen állami támogatás a közös piaccal összeegyeztethetőnek minősíthető-e ([16]).

(106) Ezekre az elvekre a Bizottság a közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabályban ([17]) általánosságban hivatkozott. Egy közszolgáltatási szerződés alapján fizetett árban benne rejlő állami támogatás összeegyeztethetősége tekintetében e közösségi keretszabály 14. pontja a következőképpen rendelkezik: „Az ellentételezés mértéke nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek biztosításával összefüggő költségeket, figyelembe véve az ehhez kapcsolódó bevételeket és a kötelezettségek biztosításából származó ésszerű nyereséget. Az ellentételezés összege tartalmazza az állam által vagy az állami erőforrásokból bármilyen formában odaítélt kedvezményeket”.

(107) A Bizottság megállapítja, azzal, hogy – a (12)–(20) preambulumbekezdésben foglaltak szerint – a kiválasztási eljárásban előzetesen meghatározták, hogy kilométerenként legfeljebb 26 CZK-t hajlandók fizetni, e feltételt később alkalmazták, és ehhez hozzáadták az előre nem látható költségeket a fuvarozók bevételeinek kiszámítása érdekében, a dél-morvaországi hatóságok biztosították, hogy az ellentételezés ne léphesse túl az üzemeltetőknél felmerülő költségeket.

(108) A Bizottság megállapítja, hogy a panaszos annak ellenére, hogy kifogásolta az ellentételezés kiszámítására szolgáló feltételt, nem terjesztett elő semmiféle olyan elemet, amely azt igazolta volna, hogy az ellentételezés túllépte az üzemeltetők részéről felmerült költségeket. Ellenkezőleg, a panaszos érvelése szerint a vonatkozó összeg csupán az előzetes szakértői becslés részét képezte, amelynek mértékéig a fuvarozó részére meg kell téríteni igazolt veszteségét, és azt még magasabb mértékben kellene megállapítani.

(109) A dél-morvaországi régióban nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatban a Bizottság megállapítja továbbá, hogy a regionális hatóságoktól kapott ellentételezéseken kívül az üzemeltetők semmiféle további állami előnyben vagy állami forráson keresztül nyújtott előnyben nem részesültek a 2004–2005-ös időszakban.

(110) Ennek alapján a Bizottság véleménye szerint a jelen ügyben teljesülnek a támogatás összeegyeztethetőségének értékelésére vonatkozó, a fentiekben leírt általános elvek.

(111) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a támogatás összeegyeztethető a Szerződés 73. cikkével.

7. **KÖVETKEZTETÉS**

(112) A jogi értékelés tükrében a Bizottság megállapítja, hogy a Cseh Köztársaság az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdését megsértve jogellenesen nyújtott támogatást a szóban forgó támogatási rendszer keretében.

(113) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Bítešská, a BK Bus, a Březanská společnost, a PSOTA és a TREDOS részére a Dél-Morvaországban végzett közúti szállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott támogatás összeegyeztethető a Szerződés 73. cikkével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Cseh Köztársaság a Bítešská dopravní společnost spol. s r.o., a BK BUS s.r.o., a Březanská dopravní společnost s.r.o., a Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o. és a TREDOS, spol. s.r.o. részére a Dél-Morvaországban végzett közúti szállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott állami támogatás összeegyeztethető a közös piaccal.

([16]) Lásd a Bizottság alábbi határozatait: C 16/07 – Ausztria – Hivatalos támogatás a *Postbus* részére *Lienz* körzetében; C 31/07 – Írország – Állami támogatás a Córas Iompair Éireann autóbusz-társaságok részére (Dublin Bus és Irish Bus); C 47/07 – Németország – DB Regio AG – Közszolgáltatási szerződés; C 41/08 – Dánia – Közszolgáltatási szerződés a Közlekedési Minisztérium és a Danske Statsbaner között.

([17]) HL C 297., 2005.11.29., 4. o.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Cseh Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2008. november 26-án.

a Bizottság részéről
Antonio TAJANI
alelnök