II

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana nav obligāta)

LĒMUMI

KOMISIJA

KOMISIJAS LĒMUMS

(2008. gada 26. novembris)

par Valsts atbalstu C 3/08 (ex NN 102/05) – Čehija attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu kompensācijām Dienvidmorāvijas autobusu uzņēmumiem

(izziņots ar dokumenta numuru C(2008) 7032)

(Autentisks ir tikai teksts čehu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/325/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zona līgumu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

ņemot vērā Padomes 1999. gada 22. marta Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai [1], un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu un 14. pantu,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām trešām personām iesniegt apsvērumus, ievērojot iepriekš minētos noteikumus [2],

tā kā:

1. **PROCEDŪRA**

(1) Komisija 2005. gada 28. jūnija vēstulē saņēma sūdzību no Čehijas uzņēmuma *ČAS – SERVICE a.s.* (turpmāk "sūdzības iesniedzējs"). Sūdzība attiecās uz valsts atbalstu, ko dažādiem sūdzības iesniedzēja konkurentiem laikā no 2003. līdz 2005. gadam bija piešķīrušas reģionālās iestādes.

(2) Komisija 2005. gada 20. jūlija, 2006. gada 14. marta un 2006. gada 7. decembra vēstulē pieprasīja no Čehijas iestādēm papildu informāciju par sūdzības iesniedzēja uzdotajiem jautājumiem.

(3) Čehijas iestādes atbildēja 2005. gada 14. septembrī, 2006. gada 2. jūnijā, 2007. gada 6. februārī un 2007. gada 18. oktobrī.

(4) Komisija 2008. gada 15. janvāra vēstulē informēja Čehijas iestādes par lēmumu attiecībā uz atbalstu sākt procedūru, kas noteikta EK līguma 88. panta 2. punktā. Čehijas iestādes sniedza savus apsvērumus par atbalstu 2008. gada 18. februāra vēstulē.

(5) Komisijas lēmumu sākt procedūru publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2008. gada 16. februārī [3]. Komisija aicināja visas ieinteresētās personas iesniegt apsvērumus par atbalstu.

[1] OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.
[2] OV C 43, 16.2.2008., 19. lpp.

[3] Sk. 2. zemsvītras piezīmi.

(6) Komisija 2008. gada 14. martā saņēma apsvērumus no sūdzības iesniedzēja kā no trešās personas. Minētie apsvērumi 2008. gada 17. aprīlī tika nosūtīti Čehijas iestādēm, kuras tika aicinātas sniegt apsvērumus par trešās personas viedokļiem. Čehijas iestādes 2008. gada 13. maijā lūdza pagarināt apsvērumu iesniegšanas termiņu, kam Komisija piekrita. Čehijas iestādes 2008. gada 17. jūnijā iesniedza savus komentārus par trešās personas apsvērumiem.

2. **SĪKS APRAKSTS**

(7) Sūdzības iesniedzējs ir akciju sabiedrība, kas darbojas regulāro autobusu pārvadājumu jomā, čarterpārvadājumu jomā, pilsētas pārvadājumu jomā *Znojmo* teritorijā un starptautisko pārvadājumu jomā.

(8) Līdz 2004. gada septembrim reģionālo sabiedrisko autobusa pārvadājumu veikšana Dienvidmorāvijā bija sūdzības iesniedzēja galvenā nodarbošanās, jo īpaši pamatojoties uz līgumiem, kas noslēgti ar reģionālajām iestādēm. Pakalpojumi tika sniegti Dienvidmorāvijas reģionā (*Znojmo* un *Moravsky Krumlov* rajonos).

(9) Sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka laikā no 2003. līdz 2005. gadam Dienvidmorāvijas iestādes piešķīra nelikumīgu valsts atbalstu uzņēmumiem *Bítešská Dopravní Společnost s.r.o.* (“*Bítešská*”), *BK Bus s.r.o.* (“*BK Bus*”), *Březanská dopravní společnost s.r.o.* (“*Březanská společnost*”), *Znojemská dopravnì spolenost – PSOTA s.r.o.* (“*PSOTA*”), *TREDOS, spol. s.r.o.* (“*TREDOS*”). Tās būtu licenču piešķiršanas sekas, kas nebūtu ne pārredzamas, ne objektīvas.

(10) Atbilstīgi Čehijas iestādēm licence ir atļauja, ko iestādes piešķir regulāru sabiedrisko transporta pakalpojumu sniegšanai. Licences mērķis ir garantēt, lai autobusu pārvadājumus veiktu tikai tādi pārvadātāji, kas atbilst konkrētām kvalitātes prasībām. Šajā sakarībā atbilstīgi 18. pantam Likumā Nr. 111/1994 *Coll.* par autopārvadājumiem (turpmāk “Autopārvadājumu likums”) ([4]) minētās prasības jo īpaši ietver pienākumu sniegt pakalpojumus saskaņā ar apstiprinātu grafiku, nodrošināt zināmu drošības līmeni pasažieriem, kā arī publicēt grafikus un marķēt autobusus ar līniju nosaukumiem.

(11) Autopārvadājuma likuma 19. panta noteikumā ir paredzēts, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu saprot kā “tādu pārvadātāja pienākumu sabiedrības interesēs, ko pārvadātājs citādi nepieņemtu pilnībā vai daļēji to ekonomiskā neizdevīguma dēļ. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu valdība saskaņo ar pārvadātāju, un valdība arī atlīdzina pārvadātājam pierādāmos zaudējumus, kas radušies tā izpildes dēļ. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumā ietilpst pienākums veikt (…), pārvadājuma pienākums (…), tarifa noteikšanas pienākums (…). Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums sabiedrisko līniju pārvadājumos rodas uz rakstiska līguma pamata” (kas noslēgts starp attiecīgajām iestādēm un veicēju) ([5]).

(12) Turklāt Autopārvadājumu likuma 19.b panta 2. un 4. punkta noteikumi paredz, ka “pierādīto zaudējumu provizoriska profesionāla aplēse par visu periodu, kurā ir uzlikts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums, ir sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma līguma obligāta sastāvdaļa”. Attiecīgās iestādes “atlīdzina pierādītos zaudējumus minētās provizoriskās profesionālās aplēses maksimālajā līmenī, pieskaitot vēl tikai neparedzētās izmaksas. (…) Ja pārvadātājs sniedz arī pārvadājumu pakalpojumus, kas nav sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi vai citas darbības, tad viņš veic atsevišķu uzskaiti par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumiem”.

(13) Ievērojot Autopārvadājumu likuma 19.b panta 5. punktu, “to, kā nosaka pierādāmos zaudējumus, pierādāmo zaudējumu provizoriskās profesionālās aplēses aprēķina metodi, noteikumus līdzekļu piešķiršanai no attiecīgajiem budžetiem, dokumentus, ar kuriem jāpamato pierādāmo zaudējumu aprēķini, un metodi, saskaņā ar kuru notiek profesionāla valdības uzraudzība pār satiksmes pakalpojumu finansēšanu, nosaka ar īstenošanas noteikumiem.”. Šajos noteikumos – Transporta un sakaru ministrijas 1998. gada 13. marta Noteikumi 50/1998 par pierādāmiem zaudējumiem sabiedriskos līniju pasažieru pārvadājumos (“noteikumi”) – pierādāmie zaudējumi sabiedriskos līniju pasažieru pārvadājumos definēti kā “starpība starp ekonomiski pamatoto izmaksu un pienācīgas peļņas summu un starp gūtajiem ienākumiem un ieņēmumiem” (turpmāk “zaudējumi”).

(14) Pienācīgo peļņu noteikumos saprot kā “summu, kas – pēc aplikšanas ar nodokļiem (…) – nepārsniedz 1/8 no autobusu cenas, ko parasti izmanto sabiedriskiem līniju pasažieru pārvadājumiem satiksmes pakalpojumu sniegšanā, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, un kas samazināta par summu, ko veido minēto autobusu kopējais faktiskais nolietojums, un summu, kas iztērēta ieguldījumiem saistībā ar sabiedrisko līniju pasažieru pārvadājumu darbību, ja attiecīgā iestāde izteikusi apstiprinājumu ieguldījumam nolūkā iekļaut to pierādāmo zaudējumu aprēķinā”.

([4]) Šajā lēmumā ir izdarīta atsauce uz likuma noteikumiem tajā redakcijā, ko piemēro konkrētajam gadījumam.

([5]) Čehijas tiesību aktos kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem ir līdzvērtīga pierādāmu zaudējumu jēdzienam. Līdzīgu gadījumu skatīt arī Komisijas Lēmumā N 495/07 – Čehija – *Program pořízení a obnovy železničních kolejovžch vozidel* (OV C 152, 18.6.2008., 21. lpp.).

(15) No 2003. gada 1. janvāra reģionālās iestādes, tostarp Dienvidmorāvijas iestādes, Čehijā kļuva atbildīgas par to, lai slēgtu līgumus ar pārvadājumu uzņēmumiem par sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Dienvidmorāvijas iestādes salīdzināja tās izmaksas par sabiedrisko transporta pakalpojumu sniegšanu, kas bija radušās sūdzības iesniedzējam, ar tām vidējām izmaksām par autobusu pārvadājumu veikšanu Čehijā, kas bija iegūtas statistikas apsekojumā. Tās secināja, ka sūdzības iesniedzēja izmaksas bija augstākas par vidējām izmaksām.

(16) Ņemot vērā iepriekš minēto novērtējumu, un pēc nesekmīgām sarunām ar sūdzības iesniedzēju Dienvidmorāvijas reģiona iestādes 2003. gada 24. martā nolēma risināt sarunas par pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu ar citiem uzņēmumiem. Tās vērsās pie zināmiem pārvadātājiem, kuri darbojas Dienvidmorāvijas reģionā, ar lūgumu iesniegt piedāvājumus sabiedrisko transporta pakalpojumu sniegšanai *Znojmo* teritorijā. Uzaicinājums iesniegt piedāvājumus tika nosūtīts 41 pārvadātājam, tostarp sūdzības iesniedzējam. Tajā bija paredzēts, ka reģionālās iestādes plāno par pakalpojuma sniegšanu maksāt uzņēmumiem cenu, kas nepārsniedz CZK 26 par kilometru. Turklāt tajā bija paredzēta prasība, ka uzņēmumu rīcībā jābūt elektroniskai apstrādes sistēmai, un viņiem jābūt ar labu reputāciju administrācijas acīs.

(17) Reģionālās iestādes saņēma atbildes no 9 pārvadātājiem, kurus vēlāk uzaicināja uz tikšanos ar reģionālo iestādi. Dienvidmorāvijas Reģionālās padomes ieceltā atlases komisija novērtēja un sašķiroja piedāvājumus. Tā ieteica noslēgt līgumus par pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu ar 6 pārvadātājiem, tostarp sūdzības iesniedzēju, proti, *Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS* un sūdzības iesniedzēju (*ČAS-Service a.s.*).

(18) Kritēriji, ko atlases komisija ņēma vērā, novērtējot piedāvājumus, bija skaidrība un pilnīgums. Turklāt Dienvidmorāvijas iestādes cita starpā ņēma vērā šādus kritērijus: tehnisko operatīvo kilometru skaita maksimāla samazināšana un atlasītās teritorijas vienotība.

(19) Atbilstīgi Čehijas iestādēm sūdzības iesniedzēju uzskatīja par atbilstošu atlases kritērijiem tikai nosacīti, jo viņš nebija skaidri norādījis savas pārvadājumu darbības cenu. Vēlāko tikšanos laikā sūdzības iesniedzējs izteicās, ka nevar pieņemt kompensāciju atbilstīgi likmei, ko Dienvidmorāvijas iestādes ierosinājušas uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus.

(20) Līdz ar to reģionālās iestādes konstatēja, ka sūdzības iesniedzējs neatbilst atlases procedūras nosacījumiem un ka ar viņu nevar noslēgt līgumu par sabiedrisko transporta pakalpojumu sniegšanu.

(21) Līgumus noslēdza ar tiem uzņēmumiem, kuri piekrita, ka augstākā cena, kas tiks maksāta par sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, būs CZK 26 par kilometru. Atbilstīgi Čehijas iestādēm tas nozīmēja, ka labi pārvaldīts un labi aprīkots uzņēmums ar izmaksām CZK 23 959 par kilometru būtu saņēmis peļņu CZK 2 041 par kilometru. Izmaksas CZK 23 959 par kilometru tika iegūtas statistikas apsekojumos, kas veikti, ievērojot Likumu Nr. 89/1995 *Coll.* par Valsts statistikas dienestu. Minētajos apsekojumos bija norāde uz sabiedrisko autobusu pakalpojumu sniegšanu Čehijas teritorijā 2002. gadā.

(22) Līgumā ar katru uzņēmumu tika noteikta aplēstā cena par kilometru (kas nepārsniedz CZK 26 par kilometru). Tas palīdzēja noteikt kopējo ieņēmumu summu (cena par kilometru, kas reizināta ar kilometru skaitu), ko samaksās uzņēmumam par pakalpojumu sniegšanu. No minētās summas tika atskaitīti faktiskie ieņēmumi, lai noteiktu zaudējumus ([6]).

(23) Uzņēmumam bija jāiesniedz iestādei dokumentāri pierādījumi par faktiskajiem ieņēmumiem pēc pakalpojumu sniegšanas. Tikai tad tiktu noteikta galīgā zaudējumu summa un veikts kompensācijas maksājums.

(24) Atsevišķi no vispārīgajām prasībām, kas Autopārvadājumu likumā paredzētas pārvadātājiem, un ņemot vērā faktu, ka tādiem uzņēmumiem bija licences, katrā līgumā tika noteikti konkrētāki pienākumi katram uzņēmumam, proti, pienākums sniegt pārvadājumus konkrētās līnijās un noteiktos laikos, kā arī nosacījumi līgumu grozījumiem un sodi līgumu noteikumu neizpildes gadījumos.

(25) Čehijas iestādes ir informējušas Komisiju, ka pēc 2003. gada Dienvidmorāvijas iestādes piekrita par 2004. un 2005. gadu noslēgt papildu līgumus par pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu ar tiem pašiem uzņēmumiem.

(26) Čehijas iestādes ir atzinušas, ka netika veikta īpaša procedūra, lai atlasītu uzņēmumus, kas sniegs pārvadājumu pakalpojumus 2004. un 2005. gadā.

([6]) Atbilstīgi Čehijas tiesību aktiem zaudējumi ir starpība starp ekonomiski pamatoto izmaksu un pienācīgas peļņas summu, no vienas puses, un gūtajiem ienākumiem un ieņēmumiem, no otras puses.

(27) Turpmāk tabulā ir sniegti dati par kompensāciju summām, kas paredzētas līgumos par 2004. gadu (1. tabula).

Uzņēmuma nosaukums	Līguma datums	Līgumā paredzētās kompensācijas maksimālā summa
TREDOS	21.01.2004	CZK 7 364 733
	Grozīts	
	31.08.2004	CZK 7 399 733
BK Bus	22.01.2004.	CZK 4 349 779
Bítešská	21.01.2004.	CZK 4 780 000
PSOTA	20.01.2004	CZK 18 924 849
	Grozīts	
	31.08.2004	CZK 18 956 769
	17.09.2004	CZK 18 979 733
Břežanská společnost	26.01.2004.	CZK 10 615 611

(28) Turklāt par 2004. gadu noslēgtos līgumus pagarināja uz 2005. gadu (2. tabula).

Uzņēmuma nosaukums	Līguma datums	Līgumā paredzētās kompensācijas maksimālā summa
TREDOS	04.03.2005	CZK 11 457 527
	Grozīts	
	31.03.2005	CZK 11 593 799
BK Bus	04.03.2005.	CZK 5 244 124
Bítešská	04.03.2005.	CZK 6 000 000
PSOTA	04.03.2005.	CZK 20 999 640
Břežanská společnost	04.03.2005.	CZK 11 953 423

(29) Atbilstīgi Čehijas iestādēm attiecībā uz pārvadājumu pakalpojumiem Dienvidmorāvijas reģionā iepriekš minētie uzņēmumi 2004.–2005. gadā nesaņēma no valsts vai valsts līdzekļiem nevienu citu finansējumu.

3. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

(30) Komisija nolēma sākt procedūru, pamatojoties uz 31. līdz 38. apsvērumu.

3.1. **Atbalsta esība**

(31) Komisija šaubījās par to, vai tika izpildīts *Altmark* spriedumā ([7]) noteiktais trešais nosacījums.

(32) Tā kā kompensācijas aprēķins tika veikts uz iepriekš noteikta parametra (CZK 26 par kilometru) pamata un tā kā galīgā atlīdzība tika pamatota uz pierādījumiem par faktiskajiem zaudējumiem, nepārsniedzot līgumos iepriekš paredzēto, Komisija provizoriski uzskatīja, ka kompensācijas summa nevar pārsniegt faktiskos zaudējumus. Turklāt Komisija uzskatīja peļņu, kas ietverta summā CZK 26 par kilometru, par pieņemamu.

(33) Tomēr Komisija pauda šaubas par neparedzamu izmaksu jēdzienu Čehijas tiesību aktos, kas būtu kā pamatojums ārkārtīgi lielam maksimālās kompensācijas summas palielinājumam.

(34) Turklāt Komisija secināja, ka nav izpildīts arī *Altmark* spriedumā noteiktais ceturtais nosacījums. Komisija uzskatīja, ka Čehijas iestāžu piemēroto procedūru nevar uzskatīt par valsts iepirkuma procedūru vai procedūru, kas nodrošina, lai kompensācijas līmenis tiktu noteikts uz tādu izmaksu analīzes pamata, kuras rastos tipiskam, labi vadītam un ar transportlīdzekļiem pienācīgi apgādātam uzņēmumam, kā prasīts *Altmark* spriedumā.

(35) Līdz ar to Komisija uzskatīja, ka nav skaidru pierādījumu tam, ka kompensācija nav devusi selektīvas priekšrocības, un tādējādi, ņemot vērā to, ka pārējie EK līguma 87. panta 1. punkta nosacījumi ir izpildīti, – valsts atbalstu minētā noteikuma nozīmē.

3.2. **Saderība**

(36) Komisija atzīmēja, ka tāda valsts atbalsta saderība ar kopējo tirgu jāizvērtē, ņemot vērā vispārīgos principus, kas izriet no EK līguma, Eiropas Kopienu Tiesas un Pirmās instances tiesas prakses, kā arī Komisijas lēmumu prakses citās jomās, kas nav sabiedriskie pārvadājumi ([8]).

([7]) Eiropas Kopienu Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums C-280/00 *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg* pret *Nahverkhersgesellschaft Altmark GmbH*, un *Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht* (2003) E.C.R. I-07747, 88. līdz 93. punkts.

([8]) Skatīt Komisijas lēmumus C 16/07 – Austrija – Oficiāls atbalsts uzņēmumam *Postbus Lienz* rajonā (OV C 162, 14.7.2007., 19. lpp.), C 31/07 – Īrija – Valsts atbalsts uzņēmumiem *Córas Iompair Éireann Bus Companies (Dublin Bus and Irish Bus)* (OV C 217, 15.9.2007., 44. lpp.); C 47/2007 – Vācija – *DB Regio AG – Contrat de service public* (OV C 35, 8.2.2008., 13. lpp.); C 41/08 – Dānija – Sabiedrisko pakalpojumu līgums starp Satiksmes ministriju un *Danske Statsbaner* (vēl nav publicēts).

(37) Izskatījusi pieejamo informāciju, Komisija uzskatīja, ka konkrētajā gadījumā ir ievēroti vispārīgie principi, kas regulē atbalsta saderības novērtēšanu. Maksimāli pieļaujamās kompensācijas cenas noteikšana, pamatojot to uz valsts statistikas analīzi, garantēja to, ka uzņēmumiem netiek sniegta pārmērīga kompensācija.

(38) Tomēr, tā kā konkrētajā gadījumā nebija valsts iepirkuma procedūras un sūdzības iesniedzējs iebilst, ka *Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS* saņēma nelikumīgu valsts atbalstu, Komisija uzskatīja, ka, pirms tā spēj ticami secināt, ka atbalsts ir saderīgs ar EK līguma 73. pantu, ņemot vērā Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. pantu, tai jādod sūdzības iesniedzējam un trešām personām iespēja sniegt apsvērumus par metodoloģiju, kas piemērota, lai Dienvidmorāvijas iestādes noteiktu kompensācijas summu.

4. ČEHIJAS IESTĀŽU APSVĒRUMI

(39) Čehija apgalvoja, ka neparedzamo izmaksu jēdzienu regulē Autopārvadājumu likums, kas attiecas uz pierādāmo zaudējumu provizorisko ekspertu aplēsi par visu periodu, uz kuru ir noslēgts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma līgums. Tāda aplēse, ko iesniedz pārvadātājs, ir sabiedrisko pakalpojumu līguma obligāta daļa.

(40) Minētā likuma 19.b panta 3. punktā ir noteikts, ka reģions vēlāk atlīdzina pierādāmos zaudējumus līdz summai, kas nepārsniedz ekspertu aplēsi un kam pieskaitītas tikai neparedzamas pierādāmas izmaksas. Tomēr Autopārvadājumu likums neparedz neparedzamu pierādāmu izmaksu sīkāku definīciju, un minētā jēdziena definīcija ir atstāta pārvadājumu pakalpojumu individuālo pircēju ziņā.

(41) Čehija atgādināja, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumos, ko noslēdza Dienvidmorāvijas reģions, paredzēta zaudējumu provizoriska aplēse. Ja faktisko pierādāmo zaudējumu summa par konkrēto periodu bija augstāka nekā pierādāmo zaudējumu provizoriskā ekspertu aplēse, tad Dienvidmorāvijas reģions atlīdzināja zaudējumus tikai līdz provizoriskās ekspertu aplēses summai. Šajā sakarībā uzņēmumiem radās risks, ka būs augstākas faktiskās izmaksas un zemāki faktiskie ieņēmumi, nekā norādīts pierādāmo zaudējumu provizoriskajā aplēsē, izņemot neparedzamas pierādītas izmaksas.

(42) Neparedzamo izmaksu jēdziens bija sīkāk izklāstīts sabiedrisko pakalpojumu līgumos, ko Dienvidmorāvijas reģions noslēdza ar individuāliem pārvadājumu veicējiem. Neparedzamas izmaksas attiecas uz situācijām, kas nav atkarīgas no uzņēmumu vadības, piemēram, dabas katastrofas, valsts cenu intervences, grozījumi vai pārmaiņas akcīzes nodokļos, PVN utt. Čehija iesniedza Komisijai attiecīgos izrakstus no sabiedrisko pakalpojumu līgumiem.

5. TREŠO PERSONU KOMENTĀRI UN ČEHIJAS IESTĀŽU APSVĒRUMI

(43) Sūdzības iesniedzējs bija vienīgā trešā persona, kas iesniedza apsvērumus pēc Komisijas lēmuma sākt procedūru.

(44) Sūdzības iesniedzēja apsvērumi attiecās uz šādiem aspektiem:

— apgalvojumu, ka konkrētie pārvadājumi netika pasūtīti kā sabiedrisko pakalpojumu līgumi, bet gan sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma jēdziena ietvaros, kas izriet no Autopārvadājumu likuma,

— apgalvojumu, ka *Altmark* spriedums konkrētajā gadījumā nebija jāpiemēro,

— iebildumu kompensācijas noteikšanai uzskatīt summu CZK 26 par kilometru par maksimālo cenu par pārvadājuma veikšanu. Sūdzības iesniedzējs tik tiešām uzskatīja, ka minētā summa ir drīzāk tikai daļa no provizoriskās ekspertu aplēses, atbilstīgi kurai pierādāmie zaudējumi jākompensē pārvadātājam saskaņā ar Autopārvadājumu likumu,

— apgalvojumu, ka, nosakot par pārvadājumu darbībām maksājamo cenu CZK 26 par kilometru, nav ņemti vērā sabiedrisko regulāro pārvadājumu darbību vietējie apstākļi. Ja tādi vietējie apstākļi būtu ņemti vērā, tad rezultātā būtu iegūta lielāka summa,

— sabiedrisko pakalpojumu kompensācija bija līdzeklis pārējiem pārvadātājiem nomainīt savu autobusu parku,

— Komisijai būtu bijis jānovērtē sūdzība arī par periodu līdz 2004. gada 1. maijam,

— apgalvojumu, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumi noveda pie konkurences situācijas starp subsidētiem un nesubsidētiem pārvadājumiem, radot konkurences izkropļojumu.

(45) Tomēr sūdzības iesniedzējs nesniedza apsvērumus par neparedzamo izmaksu jēdzienu. Sūdzības iesniedzējs arī nesniedza apsvērumus par to, ka maksimāli pieļaujamās kompensācijas cenas iepriekšēja noteikšana, pamatojoties uz valsts statistikas analīzi, var garantēt to, ka uzņēmumiem netiek maksāta pārmērīga kompensācija. Gluži pretēji, sūdzības iesniedzējs iebilda, ka Čehijas iestādēm minētā standartsumma CZK 26 par kilometru nebija jāuzskata par maksimālo pārvadājuma cenu.

(46) Tādējādi sūdzības iesniedzēja apsvērumi neattiecās konkrēti uz šaubām, ko Komisija bija izteikusi lēmumā sākt procedūru. Turklāt Čehija iesniedza Komisijai apsvērumus par sūdzības iesniedzēja apsvērumiem. Minētie apsvērumi apstiprināja Komisijas novērtējumu par konkrētiem sūdzības iesniedzēja izvirzītiem jautājumiem.

(47) Līdz ar to sūdzības iesniedzēja apsvērumi negroza Komisijas juridisko novērtējumu, kas izstrādāts lēmumā sākt procedūru.

6. JURIDISKAIS NOVĒRTĒJUMS

6.1. Komisijas kompetence pārbaudīt pasākumus, ko piešķir valstis, kuras pievienojās Eiropas Savienībai 2004. gada 1. maijā

(48) 2003. gada Pievienošanās akta 3. nodaļas IV pielikuma noteikumi rada tiesisku regulējumu to pasākumu novērtēšanai, ko ieviesušas pievienošanās dalībvalstis, pirms tās pievienojās ES, un kuri joprojām ir piemērojami pēc pievienošanās.

(49) Īpaši atsaucoties uz pārvadājumu nozari, IV pielikuma noteikumi paredz, ka "atbalsta shēmas un individuālo atbalstu (…), *kas ieviests* jaunā dalībvalstī *pirms* pievienošanās dienas un *joprojām ir piemērojams* pēc minētās dienas, uzskata par esošu atbalstu EK līguma 88. panta 1. punkta nozīmē, ievērojot šādu nosacījumu: atbalsta pasākumi jāpaziņo Komisijai četru mēnešu laikā pēc pievienošanās dienas".

(50) Atbilstīgi izveidotajai lēmumu praksei ([9]) "atbalsta pasākumus, kas piešķirti pirms pievienošanās un nav piemērojami pēc pievienošanās, Komisija nevar izskatīt ne saskaņā ar EK līguma 88. pantā noteiktajām procedūrām, ne saskaņā ar pagaidu mehānismu. Par esošu atbalstu saskaņā ar pagaidu mehānismu var kvalificēt tikai tādus pasākumus – ja tie atbilst attiecīgajiem nosacījumiem – kas vēl pēc pievienošanās var radīt papildu atbalsta piešķiršanu vai jau piešķirtā atbalsta summas palielināšanu; tādā gadījumā tie ir pakļauti minētajam mehānismam. No otras puses, pagaidu mehānismam nav nekāda nolūka attiecībā uz atbalsta pasākumiem, kas jau ir galīgi un bez nosacījumiem piešķirti par zināmu summu pirms pievienošanās. (…) [L]ai noteiktu, vai šis ir tāds gadījums, attiecīgais kritērijs ir juridiski saistošs akts, ar kuru kompetentās valsts iestādes apņemas piešķirt atbalstu. Ja tāda akta nav, tad pasākums nav piešķirts pirms pievienošanās un ir jauns atbalsts, kura saderību ar kopējo tirgu novērtē Komisija uz EK līguma 87. un 88. panta pamata. Jauns pasākums jānovērtē atbalsta piešķiršanas brīdī; tās ir valsts juridiskas saistības, kas ir sinonīms atbalsta piešķiršanai, nevis tikai tā samaksai. Jebkurš kārtējs vai turpmāks maksājums, ievērojot juridiskās saistības, ir vienkāršas īstenošanas akts, un to nevar atzīt par jaunu vai papildu atbalstu. Tāpēc Komisija uzskata, ka, lai pasākumu uzskatītu par piemērojamu pēc pievienošanās, jāpierāda, ka tas pēc pievienošanās var radīt papildu labumu, kas atbalsta piešķiršanas brīdī nebija zināms vai nebija precīzi zināms".

(51) Komisija vispirms atzīmē, ka Čehijas iestādes nepaziņoja Komisijai 1. tabulā minētos līgumus (kas visi stājās spēkā pirms 2004. gada 1. maija) procedūras ietvaros, kas noteikta 2003. gada Pievienošanās akta IV pielikuma 3. punktā.

(52) Turklāt Komisija atzīmē, ka, ņemot vērā neparedzamo izmaksu definīciju, kā paskaidrots pēc lēmuma sākt procedūru, pasākumiem bija jārada papildu labums, kas atbalsta piešķiršanas laikā precīzi nebija zināms.

(53) Līdz ar to visi 1. tabulā uzskaitītie līgumi, ciktāl tie ietver valsts atbalstu, attiecas uz valsts atbalstu, kas ir piemērojams pēc pievienošanās, nav jau esošs atbalsts un ir Komisijas kompetencē.

(54) Attiecībā uz 2. tabulā uzskaitītajiem līgumiem, kas visi noslēgti pēc 2004. gada 1. maija, Komisijas kompetencē ir veikt izmeklēšanu.

6.2. Atbalsta esība

(55) Atbilstīgi EK līguma 87. panta 1. punktam ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalsts vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences traucējumus, dodot priekšroku atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai, ciktāl šāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm, ja vien Līgumā nav noteikts citādi.

([9]) Komisijas Lēmums C 3/2005 – Polija – Pārstrukturēšanas atbalsts uzņēmumam *DAEWOO-FSO* (OV C 100, 26.4.2005., 2. lpp., 40. līdz 43. punkts).

6.2.1. *Valsts līdzekļi*

(56) Komisija atzīmē, ka Dienvidmorāvijas iestādes izmaksāja kompensācijas no valsts budžeta. Līdz ar to tās tika piešķirtas no valsts līdzekļiem.

6.2.2. *Selektīvas ekonomiskās priekšrocības*

(57) Jākonstatē, vai pasākums piešķir selektīvu ekonomisko priekšrocību.

(58) No *Altmark* sprieduma izriet, ka, "kur valsts pasākums jāuzskata par kompensāciju par pakalpojumiem, ko snieguši saņēmēji uzņēmumi, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus tā, lai minētiem uzņēmumiem nebūtu faktisku finansiālu priekšrocību un lai pasākuma rezultātā minētie uzņēmumi nenonāktu labvēlīgākā situācijā no konkurences viedokļa nekā ar tiem konkurējošie uzņēmumi, uz tādu pasākumu neattiecas Līguma 92. panta 1. punkts. Tomēr, lai tādu kompensāciju konkrētā gadījumā neklasificētu kā valsts atbalstu, jāievēro vairāki nosacījumi" ([10]).

(59) Pirmkārt, atbilstīgi iepriekš minētajam spriedumam jākonstatē, vai "saņēmējam uzņēmumam faktiski jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi un (vai) minētie pienākumi ir skaidri noteikti".

(60) Komisija lēmumā sākt procedūru neizteica šaubas attiecībā uz minētā nosacījuma izpildi.

(61) Attiecībā uz minēto prasību Komisija atzīmē, ka Autopārvadājumu likumā ir paredzēta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma definīcija un noteikts, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums sabiedriskos līniju pārvadājumos rodas uz rakstiska līguma pamata, kas noslēgts starp iestādēm un pārvadātāju. Čehijas iestādes iesniedza Komisijai ar pārvadājumu veicējiem noslēgto līgumu un turpmāko pielikumu kopijas.

(62) Komisija arī atzīmēja, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums ir skaidri un konkrēti noteikts līgumos, proti, konkrētajiem uzņēmumiem bija skaidri noteikti savienojumi un periodi, kuros jāsniedz pārvadājumu pakalpojumi.

(63) Otrkārt, jāpierāda, ka "parametri, uz kuru pamata aprēķina kompensāciju, ir noteikti iepriekš objektīvā un pārredzamā veidā".

([10]) Spriedums lietā C-280/00, *Altmark*, 87. un 88. punkts.

(64) Komisija lēmumā sākt procedūru neizteica šaubas attiecībā uz minētā nosacījuma izpildi.

(65) Komisija atzīmēja, ka maksimāli pieļaujamo cenu par pārvadājumu pakalpojumiem iestādes noteica, pamatojoties uz Autopārvadājumu likuma 19.b pantā un noteikumos norādītajiem kritērijiem, nosakot to CZK 26 par kilometru. Minētā cena tika iekļauta uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus, ko 2003. gadā izsūtīja visiem potenciāli ieinteresētajiem uzņēmumiem. Komisija atzīmēja, ka cena ir noteikta uz statistikas datu pamata.

(66) Tāpēc cena bija noteikta objektīvi un pārredzami, un iepriekš, t. i., pirms notika uzņēmumu atlase. Minētais parametrs netika grozīts pielikumos, ko saskaņoja pēc Čehijas pievienošanās Eiropas Savienībai.

(67) *Altmark* spriedumā uzskaitītais trešais nosacījums ir šāds: "kompensācija nepārsniedz vajadzīgo summu, lai pilnībā vai daļēji segtu izmaksas, kas radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un pieņemamu pelņu par tādu pienākumu izpildi".

(68) Lēmumā sākt procedūru Komisija atzīmēja, ka uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus reģionālās iestādes bija paudušas, ka cena, augstākais, CZK 26 par kilometru, ir cena, ko tās ir gatavas maksāt pārvadātājiem par pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

(69) Turklāt tiek atzīmēts arī tas, ka visos līgumos ir ietverta to zaudējumu aplēse, kas konkrētajam autobusu uzņēmumam rastos, sniedzot pārvadājumu pakalpojumus, kā paredzēts līgumā. Zaudējumu aplēse tiek sagatavota šādi: vispirms aprēķina zaudējumus situācijas modelim, ja uzņēmums saņemtu CZK 26 par kilometru, kam pieskaitīti ieņēmumi no pasažieru biļetēm. Tad aprēķina zaudējumus, ņemot vērā tikai ieņēmumus no pasažieru biļetēm. Cena CZK 26 par kilometru ietver arī pieņemamu peļņu, kas aprēķināta uz noteikumos paredzētu objektīvu parametru pamata, atsaucoties uz uzņēmumu aktīvu vērtību. Galīgie norēķini un kompensācijas maksājumi tiek veikti tikai tad, kad konkrētais autobusu uzņēmums ir iesniedzis dokumentārus pierādījumus par faktiskajiem zaudējumiem. Ja faktiskie zaudējumi ir mazāki nekā prognozēts, tad kompensē tikai faktiskos zaudējumus. Ja faktiskie zaudējumi ir lielāki nekā prognozēts, tad kompensācijas maksimāli pieļaujamais līmenis ir provizoriskās aplēses līmenis. Minētā maksimālā apjoma palielinājums ir iespējams tikai tad, ja ir neparedzētas izmaksas.

(70) Attiecībā uz minēto pēdējo jēdzienu, par kuru Komisija izteica šaubas lēmumā sākt procedūru, jāpiemin, ka neparedzamo izmaksu jēdzienu regulē Autopārvadājumu likums. Tas ir sīkāk izklāstīts sabiedrisko pakalpojumu līgumos, ko Dienvidmorāvijas reģions noslēdza ar individuāliem pārvadājumu veicējiem. Neparedzamas izmaksas attiecas uz situācijām, kas nav atkarīgas no uzņēmumu vadības, piemēram, dabas katastrofas, valsts cenu intervences, grozījumi vai pārmaiņas akcīzes nodokļos, PVN utt. Uzņēmumiem jāpierāda tādu neparedzēto izmaksu esība. Tas, ka pastāv tāds izņēmums attiecībā uz maksimāli pieļaujamo pārvadājuma cenu, neapdraud kompensācijas mehānisma spēju nodrošināt, lai kompensācija nepārsniegtu faktiskos zaudējumus ([11]).

(71) Līdz ar to, tā kā kompensācija tika aprēķināta, pamatojoties uz iepriekš noteikta parametra (CZK 26 par kilometru) pamata, un tā kā galīgā atlīdzība tika pamatota uz zaudējumu – un tādējādi, faktiski radušos izmaksu, tostarp neparedzēto izmaksu – pierādījumiem, Komisija uzskata, ka kompensācijas summa nevarēja pārsniegt faktiskos zaudējumus un tādējādi – faktiskās izmaksas. Turklāt Komisija uzskata peļņu CZK 2 041 par kilometru, kas ietverta summā CZK 26 par kilometru, par pieņemamu, jo tā ir peļņas norma 7,85 % apmērā.

(72) Līdz ar to Komisija secina, ka *Altmark* trešais nosacījums ir izpildīts.

(73) Visbeidzot, *Altmark* spriedums paredz, ka, ja "uzņēmums, kam jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi, netiek izvēlēts valsts iepirkuma procedūrā, tad vajadzīgās kompensācijas līmenis jānosaka, pamatojoties uz tādu izmaksu analīzi, kas, pildot tādus pienākumus, būtu radušās tipiskam, labi vadītam un ar transportlīdzekļiem pienācīgi apgādātam uzņēmumam, lai tas spētu pildīt visas vajadzīgās sabiedrisko pakalpojumu prasības, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un pieņemamu peļņu par tāda pienākuma izpildi".

(74) Komisijai pirmkārt jāpārbauda, vai Čehijas iestāžu piemēroto procedūru var uzskatīt par valsts iepirkuma procedūru. Lēmumā sākt procedūru Komisija atzīmēja, ka Dienvidmorāvijas reģions bija izplatījis reģionā zināmajiem pārvadātājiem (41 no viņiem) uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus par pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu *Znojmo* rajonā.

(75) Līdz ar to procedūra izslēdza iespēju uzņēmumiem no citiem reģioniem vai apgabaliem būt informētiem par procedūru un liedza tiem iespēju iesniegt piedāvājumus. Turklāt minētā procedūra izslēdza iespēju citu dalībvalstu pārvadātājiem tikt ņemtiem vērā, izvēloties uzņēmumu – pakalpojumu sniedzēju. Komisija arī atzīmēja, ka Čehijas iestādes nebija paredzējušas procedūru, lai izvēlētos pārvadātājus 2004.–2005. gadam, bet vienkārši pagarinājušas līgumus ar tiem pārvadātājiem, kuri bija izvēlēti pakalpojumu sniegšanai 2003. gadā.

(76) Minētie fakti paliek spēkā. Komisija līdz ar to var secināt, ka Čehijas iestāžu piemēroto procedūru nevar uzskatīt par valsts iepirkuma procedūru, kā tas prasīts *Altmark* spriedumā.

(77) Minētais secinājums netraucē nostājai, ko Komisija varētu pieņemt attiecībā uz attiecīgo pasākumu saderību ar valsts iepirkuma noteikumiem.

(78) Līdz ar to Komisijai jāizskata otrā alternatīva, kas minēta *Altmark* ceturtajā nosacījumā.

(79) Kompensācijas līmenis jānosaka, pamatojoties uz tipiska, labi vadīta un pienācīgi apgādāta uzņēmuma izmaksu analīzi, kam jābūt alternatīvai konkursā noteikta kompensācijas līmeņa analīzei. Kā minēts lēmumā sākt procedūru, atbilstīgi Čehijas iestādēm līguma cena par pakalpojumiem tika noteikta uz statistikas izmaksu pamata, kas nozīmēja, ka labi vadīts un pienācīgi apgādāts uzņēmums, kam rodas izmaksas CZK 23 959 (EUR 0,87) par kilometru, gūtu peļņu CZK 2 041 (EUR 0,08) par kilometru.

(80) Šajā sakarībā Komisija pirmkārt atzīmēja, ka statistikas datu izmantošanas mērķis ir nodrošināt, lai cena tiktu noteikta, ņemot vērā tipiska uzņēmuma izmaksas.

(81) Otrkārt, ņemot vērā to, ka visiem uzņēmumiem, kas piedalījās procedūrā, bija jāsaņem licences darbību veikšanai un ka tiem bija jāatbilst zināmām prasībām, kas viņiem bija noteiktas uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus, tiem bija jābūt pienācīgi apgādātiem ar transportlīdzekļiem, lai atbilstu vajadzīgajām kvalitātes prasībām.

(82) Tomēr, kā minēts lēmumā sākt procedūru, statistikas pārvadājumu datu izmantošana nevar *per se* novest pie secinājuma, ka uzņēmumi, kuri piekrituši sniegt pakalpojumus par CZK 26 par kilometru, būtu jāuzskata par labi vadītiem pārvadātājiem. Statistikas dati, kas kalpoja par pamatu minētās summas noteikšanai, attiecās tikai uz faktiskajām pārvadājumu pakalpojumu izmaksām Čehijā par 2002. gadu. Līdz ar to nav pierādījumu, ka minēto izmaksu vidējais lielums raksturo efektīva uzņēmuma izmaksas. Čehijas iestādes nav sniegušas pietiekamu informāciju par šo punktu, tostarp pēc lēmuma sākt procedūru.

([11]) Jāatgādina, ka zaudējumi ir starpība starp ekonomiski pamatoto izmaksu un pienācīgas peļņas summu, no vienas puses, un gūtajiem ienākumiem un ieņēmumiem, no otras puses.

(83) Līdz ar to, tā kā nav izpildītas visas prasības, kas iekļautas *Altmark* ceturtā nosacījuma otrajā alternatīvā, Komisija nevar secināt, ka reģionālo iestāžu piemēroto procedūru var uzskatīt par procedūru, kas nodrošina, lai kompensācijas līmenis būtu vienāds ar līmeni, kas jāiegūst atklātajā konkursā.

(84) Citiem vārdiem, Komisija nevar izslēgt, ka atklātajā konkursā reģionālās iestādes būtu varējušas atrast uzņēmumus, kas nozīmētu mazākas izmaksas un līdz ar to piedāvātu sniegt pakalpojumus, pieprasot mazāku atlīdzību. Turklāt Komisija nevar secināt, ka kompensācijas summa tika noteikta līmenī, kas garantē, ka atsevišķiem uzņēmumiem netiek piešķirtas priekšrocības.

(85) Tāpēc Komisija uzskata, ka kompensācija ir devusi priekšrocību atsevišķiem sabiedrisko pārvadājumu veicējiem. Rezultātā šajā gadījumā EK līguma 87. panta 1. punkta piemērošanas otrais nosacījums ir izpildīts.

6.2.3. *Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm*

(86) Attiecībā uz šo nosacījumu jāpārbauda, vai no valsts līdzekļiem piešķirtā priekšrocība var izkropļot konkurenci tik lielā mērā, lai tas ietekmētu tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(87) Lēmumā sākt procedūru Komisija šajā sakarībā atzīmēja, ka *Altmark* spriedumā ir paredzēts, ka: "Nav neiespējami, ka valsts subsīdijai, kas piešķirta uzņēmumam, kurš sniedz tikai vietējos vai reģionālos pārvadājumu pakalpojumus un nesniedz pārvadājumu pakalpojumus ārpus savas izcelsmes valsts, tomēr var būt ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm. Ja dalībvalsts piešķir valsts subsīdiju uzņēmumam, tad tāds uzņēmums minētā iemesla dēļ var turpināt sniegt pārvadājumu pakalpojumus vai palielināt to sniegšanas apjomu, kā rezultātā citās dalībvalstīs reģistrētiem uzņēmumiem ir mazāk izredžu sniegt pārvadājumu pakalpojumus minētās dalībvalsts tirgū (skatīt tālab Lietu 102/87 Francija pret Komisiju [1988] *ECR* 4067, 19. punktu; Lietu C-305/89 Itālija pret Komisiju [1991] *ECR* I-1603, 26. punktu; un Spānija pret Komisiju, 40. punktu). Konkrētajā gadījumā minētais atzinums nav tikai hipotētisks, jo, kā šķiet īpaši no Komisijas apsvērumiem, vairākas dalībvalstis kopš 1995. gada ir sākušas atvērt zināmus pārvadājumu tirgus konkurencei uzņēmumiem, kas reģistrēti citās dalībvalstīs, tā ka vairāki uzņēmumi jau piedāvā pilsētas, piepilsētas vai reģionālos pārvadājumu pakalpojumus dalībvalstīs, kas nav to izcelsmes valsts. Visbeidzot, atbilstīgi Tiesas praksei nav tāda sliekšņa vai procentuālās daļas, zem kura/kuras var uzskatīt, ka tirdzniecība starp dalībvalstīm nav ietekmēta. Salīdzinoši mazā atbalsta summa vai salīdzinoši mazais tā uzņēmuma izmērs, kas saņem atbalstu, pats par sevi neizslēdz iespēju, ka varētu tikt ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm (skatīt *Tubemeuse*, 43. punktu, un Spānija pret Komisiju, 42. punktu). Līguma 92. panta 1. punkta piemērošanas otrais nosacījums, proti, ka atbalstam jāspēj ietekmēt tirdzniecība starp dalībvalstīm, līdz ar to nav atkarīgs no sniegto pārvadājumu pakalpojumu vietējā vai reģionālā rakstura vai no konkrētās darbības jomas mēroga" ([12]).

(88) Līdz ar to Komisija secina, ka konkrētajā gadījumā ir izpildīts nosacījums, ka atbalstam jākropļo konkurence un jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm.

(89) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija secina arī, ka ieviestie pasākumi ir valsts atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē.

6.3. **Atbalsta saderība**

(90) EK līguma 73. pantā ir paredzēti tā atbalsta saderības nosacījumi, kas piešķirts pārvadājumu saskaņošanas jomā un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma pārvadājumos jomā. Minētais pants ir *lex specialis* attiecībā uz EK līguma 86. panta 2. punktu un 87. panta 2. un 3. punktu.

(91) Atbilstīgi *Altmark* spriedumam ([13]) EK līguma 73. pantu nevar piemērot tieši, bet tikai, pamatojoties uz Padomes regulām, jo īpaši Padomes 1969. gada 26. jūnija Regulu (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē ([14]).

(92) Ievērojot Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 1. punktu, to var piemērot tikai attiecībā uz valsts atbalstu, kas piešķirts pārvadājumu veicējiem dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē.

(93) Tomēr dalībvalstis var izslēgt no minētās regulas darbības jomas jebkurus uzņēmumus, kuru darbības ir ierobežotas un ietver tikai pilsētas, piepilsētas vai reģionālo pakalpojumu sniegšanu.

(94) Lēmumā sākt procedūru Komisija jau atzīmēja, ka Čehijas iestādes nav izdarījušas tādu atbrīvojumu. Līdz ar to ir piemērojami Regulas (EEK) Nr. 1191/69 attiecīgie noteikumi.

([12]) Lieta C-280/00, *Altmark*, 77. līdz 82. punkts.
([13]) Lieta C-280/00, *Altmark*, minēta iepriekš.
([14]) OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp.

(95) Ievērojot Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 4. punktu, lai nodrošinātu pienācīgus pārvadājumu pakalpojumus, dalībvalstu kompetentās iestādes var noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus ar pārvadājumu uzņēmumu.

(96) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantā ir noteikts, ka sabiedrisko pakalpojumu līgums ir līgums, kas noslēgts starp dalībvalsts kompetentajām iestādēm un pārvadājumu uzņēmumu, lai sniegtu sabiedrībai pienācīgus pārvadājumu pakalpojumus.

(97) Atbilstīgi Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punktam sabiedrisko pakalpojumu līgums ietver *inter alia* šādus punktus:

a) sniedzamā pakalpojuma raksturojums, proti, nepārtrauktības, regularitātes, nodrošinājuma un kvalitātes standarti,

b) līgumā ietverto pakalpojumu cena, ko vai nu pieskaita tarifu ieņēmumiem vai iekļauj ieņēmumos, un sīka informācija par finansiālajām attiecībām starp abām pusēm,

c) noteikumi līguma grozīšanai, jo īpaši, lai ņemtu vērā neparedzamās izmaiņas,

d) līguma spēkā esības laiks,

e) soda sankcijas līguma neizpildes gadījumā.

(98) Pirmkārt, kā jau minēts lēmumā sākt procedūru, Komisija atzīmē, ka atbilstīgi Autopārvadājumu likuma 19. pantam "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums sabiedriskos līniju pārvadājumos rodas uz rakstiska līguma pamata", kas noslēgts starp attiecīgajām iestādēm un uzņēmumiem. Turklāt Komisija atzīmē, ka iestādes neuzspieda pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas nosacījumus, bet minētos nosacījumus apsprieda un saskaņoja uzņēmumi un reģionālās iestādes. Līdz ar to Komisija secina, ka, neraugoties uz Autopārvadājumu likuma formulējumu ("sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums"), var piemērot Regulas (EEK) Nr. 1191/69 V iedaļas – "Sabiedrisko pakalpojumu līgumi" – noteikumus.

(99) Otrkārt, Komisija atzīmē, ka pakalpojuma raksturojums līgumos definēts gan *expressis verbis*, gan atsaucoties uz to, ka uzņēmumiem ir licences sabiedrisko transporta pakalpojumu sniegšanai.

(100) Treškārt, līgumos iekļauta cena par kilometru un kopējās atlīdzības summa, kas jāmaksā par pakalpojuma sniegšanu.

(101) Ceturtkārt, līgumos paredzēti nosacījumi un procedūra to grozīšanai, spēkā esības termiņš un soda sankcijas līguma neizpildes gadījumā.

(102) Līdz ar to Komisija secina, ka līguma pamatelementi, kas uzskaitīti Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 2. punktā, ietverti līgumos, kas noslēgti ar *Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS*.

(103) Turklāt Komisija pirmkārt atzīmē, ka likumdevēja mērķis, pieņemot Regulu (EEK) Nr. 1191/69, bija noteikt, ar kādiem nosacījumiem Līguma 73. pantā minētais "atbalsts […], ja tā ir atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem" ir saderīgs ar kopējo tirgu. Gan Līguma 73. panta piemērošana, gan Regulas (EEK) Nr. 1191/69 piemērošana pieņem kā priekšnoteikumu to, ka pastāv atbalsts Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē. Ja uz līgumu saturu var attiecināt 73. panta jēdzienu "saistības, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem", tad instrumenta veidam, kas ir līgums vai vienpusēji noteikts pienākums, pašai par sevi nav jābūt šķērslim, lai potenciālu valsts atbalstu, kas iekļaujas līguma cenā, pasludinātu par saderīgu ar kopējo tirgu. Tik tiešām, izšķirošajam elementam, lai kvalificētu pakalpojumu, vai to būtu noteikusi dalībvalsts, vai tas būtu saskaņots līgumā, kā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu 73. panta nozīmē, jābūt pakalpojuma būtībai, nevis veidam, kādā tas organizēts ([15]).

([15]) Līdzīgi 4. pantā Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmumā 2005/842/EK par EK Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.), izmantots jēdziens "uzticēšanas darbība", kuras veids jānosaka dalībvalstīm. Skatīt arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.)

(104) Ņemot vērā minētos apsvērumus, Komisija secina, ka no juridiskā viedokļa nav iemesla, kāpēc lai valsts atbalsts, kas iekļaujas par sabiedrisko pakalpojumu līgumu samaksātajā cenā, nebūtu saderīgs ar kopējo tirgu saskaņā ar 73. pantu. Komisija atzīmē, ka minēto risinājumu abi likumdevēji izvēlējās Regulā (EK) Nr. 1370/2007. Tomēr minētā regula atbilstīgi tās 12. pantam stāsies spēkā tikai 2009. gada 3. decembrī. Tā kā pašreizējie līgumi ir noslēgti pirms minētās dienas, Regula (EK) Nr. 1370/2007 līdz ar to nav tiem piemērojama.

(105) Tā kā Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantā nav noteikti precīzi nosacījumi, lai valsts atbalstu, kas iekļaujas par sabiedrisko pakalpojumu līgumu samaksātajā cenā, paziņotu par saderīgu ar kopējo tirgu, Komisija uzskata, ka, lai izlemtu, vai tādu valsts atbalstu var paziņot par saderīgu ar kopējo tirgu ([16]), jāpiemēro vispārīgie principi, kuri izriet no Līguma, Kopienas tiesu prakses un Komisijas lēmumu prakses citās jomās, kas nav sabiedriskie pārvadājumi.

(106) Komisija vispārīgi atgādināja par minētajiem principiem Kopienas nostādnēs par valsts atbalstu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu veidā ([17]). Attiecībā uz tāda valsts atbalsta saderību, kas iekļaujas par sabiedrisko pakalpojumu līgumu samaksātajā cenā, minētās Kopienas nostādnes 14. punktā paredz: "Kompensācijas summa nedrīkst būt lielāka par summu, kas nepieciešama, lai segtu izmaksas, kas rodas, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus, ņemot vērā attiecīgos rēķinus un saprātīgu peļņu, kas iegūta, pildot šos pienākumus. Kompensācijas summā iekļauj visas valsts piešķirtās vai ar jebkāda veida valsts līdzekļiem sniegtās priekšrocības".

(107) Komisija atzīmē, ka, iepriekš nosakot atlases procedūrā, kā aprakstīts 12. līdz 20. apsvērumā, ka cena, ko iestādes ir gatavas maksāt, nepārsniedz CZK 26 par kilometru, un vēlāk piemērojot minēto parametru un pieskaitot neparedzamās izmaksas, lai aprēķinātu pārvadātāju ieņēmumus, Dienvidmorāvijas iestādes nodrošināja, lai kompensācija nevarētu pārsniegt uzņēmumiem radušās izmaksas.

(108) Komisija atzīmē, ka, lai gan sūdzības iesniedzējs apstrīdēja kompensācijas aprēķina parametru, viņš nenorādīja nevienu elementu, kas pierādītu, ka kompensācija varētu pārsniegt uzņēmumiem radušās izmaksas. Gluži pretēji, sūdzības iesniedzējs apgalvoja, ka vērā ņemtā summa drīzāk ir tikai daļa no provizoriskās ekspertu aplēses, atbilstīgi kurai jākompensē pārvadātājam pierādāmais zaudējums, un būtu jānosaka vēl augstākā līmenī.

(109) Turklāt attiecībā uz pakalpojumiem, ko sniedz Dienvidmorāvijas reģionā, Komisija atzīmē, ka papildus kompensācijām no reģionālajām iestādēm, uzņēmumi laikā no 2004. līdz 2005. gadam nav saņēmuši nevienu citu priekšrocību no valsts vai valsts līdzekļiem.

(110) Tāpēc Komisija uzskata, ka vispārīgie principi, kas regulē atbalsta saderības novērtēšanu, kā aprakstīts iepriekš, konkrētajā gadījumā ir ievēroti.

(111) Līdz ar to Komisija secina, ka atbalsts ir saderīgs ar Līguma 73. pantu.

7. **SECINĀJUMS**

(112) Ņemot vērā juridisko novērtējumu, Komisija secina, ka Čehija ir pārkāpusi EK līguma 88. panta 3. punktu un tādējādi nelikumīgi piešķirusi atbalstu atbilstīgi konkrētajai atbalsta shēmai.

(113) Komisija uzskata, ka atbalsts, kas piešķirts *Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS,* noslēdzot sabiedrisko pakalpojumu līgumus par autopārvadājumiem Dienvidmorāvijā, ir saderīgs ar Līguma 73. pantu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, ko Čehija ir īstenojusi, noslēdzot sabiedrisko pakalpojumu līgumus par autopārvadājumiem Dienvidmorāvijā ar *Bítešská dopravní společnost spol. s r.o., BK BUS s.r.o., Březanská dopravní společnost s.r.o., Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o.* un *TREDOS, spol. s r.o.*, ir saderīgs ar kopējo tirgu.

([16]) Skatīt Komisijas lēmumus C 16/07 – Austrija – Oficiāls atbalsts uzņēmumam *Postbus Lienz* rajonā, C 31/07 – Īrija – Valsts atbalsts uzņēmumiem *Córas Iompair Éireann Bus Companies (Dublin Bus and Irish Bus)*; C 47/2007 – Vācija – *DB Regio AG – Contrat de service public*; C 41/08 – Dānija – Sabiedrisko pakalpojumu līgums starp Satiksmes ministriju un uzņēmumu *Danske Statsbaner*.

([17]) OV C 297, 29.11.2005., 4. lpp.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Čehijai.

Briselē, 2008. gada 26. novembrī

Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Antonio TAJANI