II

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné)

ROZHODNUTIA

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 26. novembra 2008

o štátnej pomoci C 3/08 (ex NN 102/05) – Česká republika, pokiaľ ide o náhrady za služby vo verejnom záujme pre dopravné podniky v Juhomoravskom kraji

[oznámené pod číslom K(2008) 7032]

(Iba české znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2009/325/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES [1], a najmä na jeho článok 6 ods. 1 a článok 14,

po vyzvaní zainteresovaných tretích strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami [2],

keďže:

1. **POSTUP**

(1) Listom z 28. júna 2005 Komisia dostala podnet od českej spoločnosti ČAS – SERVICE, a. s. (ďalej len „navrhovateľ“). Tento podnet sa týkal štátnej pomoci, ktorú údajne poskytli regionálne orgány rôznym konkurentom navrhovateľa v rokoch 2003 až 2005.

(2) Komisia listami z 20. júla 2005, zo 14. marca 2006 a zo 7. decembra 2006 požiadala české orgány o ďalšie informácie týkajúce sa otázok, ktoré nastolil navrhovateľ.

(3) České orgány odpovedali 14. septembra 2005, 2. júna 2006, 6. februára 2007 a 18. októbra 2007.

(4) Komisia listom z 15. januára 2008 informovala české orgány o rozhodnutí začať konanie podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES, pokiaľ ide o túto pomoc. České orgány poskytli svoje pripomienky k pomoci listom z 18. februára 2008.

(5) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 16. februára 2008 [3]. Komisia vyzvala všetky zainteresované strany, aby predložili pripomienky k pomoci.

[1] Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1.
[2] Ú. v. EÚ C 43, 16.2.2008, s. 19.
[3] Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

(6) Komisia dostala pripomienky 14. marca 2008 od navrhovateľa ako tretej strany. Tieto pripomienky sa 17. apríla 2008 odoslali českým orgánom s výzvou na pripomienkovanie stanovísk tretej strany. České orgány 13. mája 2008 požiadali o predĺženie lehoty na predloženie svojich pripomienok, s ktorým Komisia súhlasila. České orgány 17. júna 2008 predložili svoje poznámky k pripomienkam tretej strany.

2. **PODROBNÝ OPIS**

(7) Navrhovateľ je akciová spoločnosť pôsobiaca v oblasti pravidelnej autobusovej dopravy, prenajatej dopravy, mestskej autobusovej dopravy na území Znojma a medzinárodnej dopravy.

(8) Do septembra 2004 prevádzka regionálnej verejnej autobusovej dopravy na južnej Morave bola hlavnou činnosťou navrhovateľa, najmä na základe zmlúv uzatvorených s regionálnymi orgánmi. Tieto služby sa poskytovali v regióne južnej Moravy (okresy Znojmo a Moravský Krumlov).

(9) Navrhovateľ uvádza, že orgány južnej Moravy poskytli v rokoch 2003 až 2005 neoprávnenú štátnu pomoc spoločnostiam Bítešská dopravní společnost, s. r. o. (ďalej len „Bítešská“), BK Bus, s. r. o., Březanská dopravní společnost s. r. o. („Březanská společnost“), Znojemská dopravní společnost – PSOTA s. r. o. („PSOTA“), TREDOS, spol. s r. o. („TREDOS“). To by bolo dôsledkom udeľovania licencií, ktoré by neboli ani transparentné ani objektívne.

(10) Podľa českých orgánov licencia predstavuje povolenie, ktoré orgány udeľujú na prevádzkovanie služby pravidelnej verejnej dopravy. Cieľom licencie je zaručiť, aby autobusovú dopravu vykonávali iba dopravcovia, ktorí spĺňajú určité kvalitatívne požiadavky. V súvislosti s tým podľa článku 18 zákona č. 111/1994 Zb. o cestnej doprave (ďalej len „zákon o cestnej doprave“) ([4]) medzi tieto požiadavky patrí najmä povinnosť poskytovať služby v súlade so schváleným cestovným poriadkom, zabezpečovať určitú úroveň bezpečnosti cestujúcich, uverejňovať cestovné poriadky a autobusy označiť názvami liniek.

(11) V ustanovení článku 19 zákona o cestnej doprave sa uvádza, že záväzok služby vo verejnom záujme sa rozumie ako „záväzok dopravcu vo verejnom záujme, ktorý by dopravca inak neprijal vôbec alebo len čiastočne pre jeho ekonomickú nevýhodnosť. Záväzok služby vo verejnom záujme dohodne vláda s dopravcom a vláda takisto uhradí dopravcovi preukázateľnú stratu, ktorá mu vznikne plnením tohto záväzku. Záväzok služby vo verejnom záujme spočíva v záväzku prevádzkovať […], v záväzku poskytovať dopravu […], tarifnom záväzku […]. Záväzok služby vo verejnom záujme v osobnej verejnej linkovej doprave vzniká na základe písomnej zmluvy“ (uzatvorenej medzi príslušnými orgánmi a prevádzkovateľom) ([5]).

(12) Okrem toho v ustanoveniach článku 19 b ods. 2 a 4 zákona o cestnej doprave sa ustanovuje, že „predbežný odborný odhad preukázanej straty za celé obdobie, na ktoré sa služba vo verejnom záujme ukladá, je povinnou neoddeliteľnou súčasťou zmluvy o záväzku služby vo verejnom záujme“. Príslušné orgány „uhradia preukázanú stratu maximálne vo výške tohto predbežného odborného odhadu so zvýšením iba o nepredvídané náklady. […] Ak dopravca poskytuje aj dopravné služby iné ako vyplývajúce zo záväzku služby vo verejnom záujme alebo vykonáva iné činnosti, vedie osobitné účty pre záväzok služby vo verejnom záujme.“

(13) Podľa paragrafu 19b ods. 5 zákona o cestnej doprave „určenie preukázateľnej straty, metódu výpočtu predbežného odborného odhadu preukázateľnej straty, pravidlá pre prideľovanie prostriedkov z príslušných rozpočtov, doklady, ktorými sa musia podložiť výpočty preukázateľnej straty, a metódu vykonávania odborného vládneho dohľadu nad financovaním dopravných služieb určuje vykonávacie nariadenie“. V tejto vyhláške – vyhláška ministerstva dopravy a komunikácií č. 50/1998 z 13. marca 1998 o preukázateľnej strate vo verejnej linkovej osobnej doprave (ďalej len „vyhláška“) – sa vymedzuje preukázateľná strata vo verejnej linkovej osobnej doprave ako: „rozdiel medzi sumou ekonomicky opodstatnených nákladov a primeraným ziskom a medzi dosiahnutými príjmami a výnosmi“ (ďalej len „straty“).

(14) Ako primeraný zisk sa vo vyhláške rozumie „suma, ktorá po zdanení […] nepresiahne 1/8 z ceny autobusov, ktoré sa obvykle používajú na verejnú linkovú osobnú dopravu pri poskytovaní prepravných služieb pri plnení záväzku služby vo verejnom záujme, znížená o sumu celkových skutočných odpisov týchto autobusov a o sumu vyčerpanú na investície súvisiace s prevádzkou verejnej linkovej osobnej dopravy, ak príslušný orgán dal súhlas na investovanie na účely jeho začlenenia do výpočtu preukázateľnej straty“.

([4]) Na účely tohto rozhodnutia sa odkazuje na ustanovenia zákona v znení, ktoré sa uplatňuje na tento prípad.

([5]) V českom zákone je náhrada za zmluvy o službách vo verejnom záujme rovnocenná s pojmom preukázateľnej straty. Podobný prípad pozri aj v rozhodnutí Komisie č. 495/07 – Česká republika – Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (Ú. v. EÚ C 152, 18.6.2008, s. 21).

(15) S účinnosťou od 1. januára 2003 regionálne orgány v Českej republike vrátane orgánov južnej Moravy sa stali zodpovednými za uzatváranie zmlúv s prevádzkovateľmi dopravy na poskytovanie dopravných služieb vo verejnom záujme. Orgány južnej Moravy porovnali náklady na poskytovanie dopravných služieb vo verejnom záujme, ktoré vznikli navrhovateľovi, s priemernými nákladmi na prevádzku autobusovej dopravy v Českej republike získanými zo štatistického zisťovania. Dospeli k záveru, že náklady navrhovateľa sú vyššie ako priemerné náklady.

(16) So zreteľom na uvedené posúdenie a po neúspešných rokovaniach s navrhovateľom orgány južnej Moravy 24. marca 2003 rozhodli, že budú rokovať o poskytovaní dopravných služieb s inými prevádzkovateľmi. Obrátili sa na známych dopravcov pôsobiacich v regióne južnej Moravy so žiadosťou o predloženie ponúk na poskytovanie dopravných služieb vo verejnom záujme na území Znojma. Výzva na predloženie ponúk bola zaslaná 41 dopravcom vrátane navrhovateľa. Uvádza sa v nej, že regionálne orgány sú pripravené platiť prevádzkovateľom za poskytovanie tejto služby najviac 26 CZK za kilometer. Okrem toho sa v nej uvádza požiadavka, že prevádzkovatelia musia mať elektronický systém spracovania a dobrý stav v administratíve.

(17) Regionálne orgány dostali odpovede od 9 dopravcov, ktorých následne pozvali na stretnutie s regionálnym orgánom. Výberová komisia, ktorú vymenovala juhomoravská regionálna rada, ponuky posúdila a vyhodnotila. Odporučila, aby sa zmluvy na poskytovanie dopravných služieb uzatvorili so 6 dopravcami vrátane navrhovateľa, a to so spoločnosťami: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS a navrhovateľ (ČAS – Service, a. s.).

(18) Kritériá, ktoré výberová komisia brala do úvahy pri posudzovaní ponúk, boli prehľadnosť a úplnosť. Ďalej orgány južnej Moravy prihliadali okrem iného na kritérium minimalizácie počtu technických prevádzkových kilometrov a na celistvosť vybraného územia.

(19) Podľa českých orgánov posúdenie navrhovateľa bolo také, že výberové kritériá spĺňa iba podmienečne, keďže jednoznačne neuviedol cenu za svoje dopravné výkony. Pri následných stretnutiach sa navrhovateľ vyjadril, že nemôže prijať náhradu vo výške, ktorú navrhujú orgány južnej Moravy vo výzve na predkladanie ponúk.

(20) Pri následných stretnutiach sa navrhovateľ vyjadril, že nemôže prijať náhradu vo výške, ktorú navrhujú orgány južnej Moravy vo výzve na predkladanie ponúk.

(21) Zmluvy sa uzatvorili s tými prevádzkovateľmi, ktorí akceptovali maximálnu cenu za poskytovanie dopravy vo verejnom záujme vo výške 26 CZK za kilometer. Podľa českých orgánov to znamená, že dobre riadená a dobre vybavená spoločnosť s nákladmi vo výške 23 959 CZK za kilometer dosiahne zisk 2 041 CZK za kilometer. Náklady 23 959 CZK za kilometer sa získali zo štatistických zisťovaní, ktoré sa vykonali podľa zákona č. 89/1995 Zb. o štátnej štatistickej službe. Tieto zisťovania sa týkali poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme na území Českej republiky v roku 2002.

(22) Odhadnutá cena za kilometer (ktorá nepresiahla 26 CZK za kilometer) sa ustanovila v zmluve s každým prevádzkovateľom. To slúžilo na určenie celkovej výšky výnosov (cena za kilometer vynásobená počtom kilometrov), ktorá by sa vyplatila jednému prevádzkovateľovi za poskytovanie služieb. Na určenie strát sa od tejto sumy odpočítali skutočné výnosy ([6]).

(23) Prevádzkovateľ musel poskytnúť orgánu doklady na preukázanie skutočných výnosov po poskytnutí služieb. Až potom sa stanoví konečná výška strát a dôjde k vyplateniu náhrady.

(24) Okrem všeobecných požiadaviek, ktoré sa uvádzajú v zákone o cestnej doprave, a vychádzajúc zo skutočnosti, že títo prevádzkovatelia sú držiteľmi licencií, v každej zmluve sa ustanovili konkrétne záväzky pre každého prevádzkovateľa, a to záväzok poskytovať dopravu na určitých linkách v stanovených časoch, ako aj podmienky pre zmeny a doplnenia zmlúv a sankcie pre prípad neplnenia zmlúv.

(25) České orgány informovali Komisiu, že po roku 2003 orgány južnej Moravy súhlasili s uzatvorením ďalších zmlúv na poskytovanie dopravných služieb s tými istými prevádzkovateľmi na roky 2004 a 2005.

(26) České orgány potvrdili, že sa neviedlo žiadne osobitné konanie s cieľom výberu prevádzkovateľov, ktorí budú poskytovať dopravné služby v rokoch 2004 a 2005.

([6]) Podľa českých právnych predpisov sú straty rozdielom medzi sumou ekonomicky opodstatnených nákladov a primeraným ziskom na jednej strane a dosiahnutými príjmami a výnosmi na strane druhej.

(27) V tabuľke sú údaje o výškach náhrady, ktoré sa predpokladajú v zmluvách na rok 2004 (tabuľka 1):

Názov prevádzkovateľa	Dátum zmluvy	Maximálna výška náhrady, ktorá sa predpokladá v zmluve
TREDOS	21/01/2004	7 364 733 CZK
	zmenený:	
	31/08/2004	7 399 733 CZK
BK Bus	22/01/2004	4 349 779 CZK
Bítešská	21/01/2004	4 780 000 CZK
PSOTA	20/01/2004	18 924 849 CZK
	zmenený:	
	31/08/2004	18 956 769 CZK
	17/09/2004	18 979 733 CZK
Březanská společnost	26/01/2004	10 615 611 CZK

(28) Okrem toho zmluvy uzatvorené na rok 2004 boli predĺžené na rok 2005 (tabuľka 2):

Názov prevádzkovateľa	Dátum zmluvy	Maximálna výška náhrady, ktorá sa predpokladá v zmluve
TREDOS	04/03/2005	11 457 527 CZK
	Zmenený:	
	31/03/2005	11 593 799 CZK
BK Bus	04/03/2005	5 244 124 CZK
Bítešská	04/03/2005	6 000 000 CZK
PSOTA	04/03/2005	20 999 640 CZK
Březanská společnost	04/03/2005	11 953 423 CZK

(29) Podľa českých orgánov, pokiaľ ide o dopravné služby v regióne južnej Moravy, uvedené podniky nezískali v rokoch 2004 a 2005 žiadne iné financovanie od štátu ani prostredníctvom štátnych zdrojov.

3. DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA

(30) Komisia sa rozhodla začať konanie z dôvodov uvedených v odôvodneniach 31 až 38.

3.1. **Existencia pomoci**

(31) Komisia má pochybnosti o tom, či bola splnená tretia podmienka stanovená v rozsudku Altmark ([7]).

(32) Keďže náhrady sa vypočítali na základe parametra stanoveného vopred (26 CZK za kilometer) a keďže konečná odmena vychádzala z dôkazu strát, ktoré skutočne vznikli a nepresiahli výšku predpokladanú vopred v zmluvách, Komisia najprv zastávala názor, že výška náhrady nemôže presiahnuť skutočné straty. Okrem toho Komisia posúdila zisk zahrnutý do sumy 26 CZK za kilometer ako primeraný.

(33) Komisia však vyjadrila pochybnosti o pojme nepredvídateľných nákladov v českých právnych predpisoch, ktorý by mohol slúžiť na odôvodnenie mimoriadneho zvýšenia stropu pre náhrady.

(34) Okrem toho Komisia dospela k záveru, že nebola splnená ani štvrtá podmienka stanovená v rozsudku Altmark. Komisia poukázala na to, že konanie, ktoré uplatnili české orgány, nemožno považovať za postup verejného obstarávania ani za postup, ktorým sa zabezpečí, že výška náhrady sa určí na základe analýzy nákladov, ktoré by vznikli reprezentatívnemu podniku dobre fungujúcemu a primerane vybavenému dopravnými prostriedkami, ako sa vyžaduje v rozsudku Altmark.

(35) V dôsledku týchto skutočností sa Komisia domnieva, že neexistuje žiadny jednoznačný dôkaz, ktorým by sa dalo preukázať, že náhrada neznamenala selektívne zvýhodnenie, a teda, ak boli splnené podmienky článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES, nešlo o štátnu pomoc v zmysle tohto ustanovenia.

3.2. **Zlučiteľnosť**

(36) Komisia poukázala na to, že zlučiteľnosť takejto štátnej pomoci so spoločným trhom by sa mala posudzovať z hľadiska všeobecných zásad vyplývajúcich zo Zmluvy o ES, judikatúry Súdneho dvora a Súdu prvého stupňa a rozhodovacej praxe Komisie v iných oblastiach ako verejná doprava ([8]).

([7]) Rozsudok súdu z 24. júla 2003, C-280/00 Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkhersgesellschaft Altmark GmbH, a Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht Zb. 2003, s. I-07747, body 88 až 93.

([8]) Pozri rozhodnutia Komisie: C 16/07 – Rakúsko – Oficiálna podpora pre Postbus v okrese Lienz (Ú. v. EÚ C 162, 14.7.2007, s. 19), C 31/07 – Írsko – Štátna pomoc pre autobusové spoločnosti Córas Iompair Éireann (Dublin Bus a Irish Bus) (Ú. v. EÚ C 217, 15.9.2007, s. 44); C 47/2007 – Nemecko – DB Regio AG – Contrat de service public (Ú. v. EÚ C 35, 8.2.2008, s. 13); C 41/08 – Dánsko – Zmluva o službách vo verejnom záujme medzi ministerstvom dopravy a Danske Statsbaner (zatiaľ neuverejnená).

(37) Po preskúmaní dostupných informácií Komisia dospela k záveru, že všeobecné zásady, ktorými sa riadi posudzovanie zlučiteľnosti pomoci, boli v tomto prípade splnené. Predbežným rozhodnutím vo výberovom konaní na maximálnu cenu náhrady na základe vnútroštátnej štatistickej analýzy sa zaručilo, že náhrada pre prevádzkovateľov nebude nadmerná.

(38) Keďže však v tomto prípade nebol žiadny postup verejného obstarávania a navrhovateľ tvrdí, že spoločnosti Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS dostali neoprávnenú štátnu pomoc, Komisia usúdila, že musí navrhovateľovi a tretím stranám poskytnúť možnosť vyjadriť sa k metodike, ktorú orgány južnej Moravy uplatnili pri určovaní výšky náhrady, a až potom bude môcť s istotou dospieť k záveru, že pomoc je zlučiteľná s článkom 73 Zmluvy o ES na základe článku 14 nariadenia (ES) č. 659/1999.

4. PRIPOMIENKY ČESKÝCH ORGÁNOV

(39) Česká republika konštatovala, že pojem nepredvídateľných nákladov sa riadi zákonom o cestnej doprave, pokiaľ ide o predbežný odborný odhad preukázateľnej straty za celé obdobie, na ktoré sa uzatvorí zmluva o záväzku služby vo verejnom záujme. Tento odhad, ktorý predkladá dopravca, je povinnou súčasťou zmluvy na službu vo verejnom záujme.

(40) V paragrafe 19b ods. 3 tohto zákona sa ustanovuje, že región musí následne uhradiť preukázateľnú stratu do výšky, ktorá nepresiahne odborný odhad, zvýšenú iba o nepredvídateľné preukázateľné náklady. V zákone o cestnej doprave sa však neustanovuje žiadne podrobnejšie vymedzenie nepredvídateľných preukázateľných nákladov a vymedzenie tohto pojmu sa ponecháva na jednotlivých nákupcov dopravných služieb.

(41) Česká republika pripomenula, že v zmluvách na služby vo verejnom záujme, ktoré uzatvoril región južnej Moravy, sa ustanovil predbežný odhad strát. Ak je suma skutočnej preukázateľnej straty za príslušné obdobie vyššia ako predbežný odborný odhad preukázateľnej straty, región južnej Moravy uhradí preukázateľnú stratu iba do výšky predbežného odborného odhadu. V tejto súvislosti riziko vyšších skutočných nákladov a nižších skutočných výnosov v pomere k predbežnému odhadu preukázateľnej straty niesli prevádzkovatelia, s výnimkou nepredvídateľných preukázaných nákladov.

(42) Pojem nepredvídateľných nákladov sa podrobnejšie ustanovil v zmluvách na služby vo verejnom záujme, ktoré uzatvoril región južnej Moravy s jednotlivými prevádzkovateľmi dopravy. Nepredvídateľné náklady sa týkajú situácií, ktoré nie sú závislé od riadenia spoločností, ako sú prírodné katastrofy, cenové zásahy štátu, odchýlky alebo zmeny v spotrebných daniach, DPH atď. Česká republika poskytla Komisii príslušné ustanovenia v zmluvách na služby vo verejnom záujme.

5. PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN A POZNÁMKY ČESKÝCH ORGÁNOV

(43) Navrhovateľ bol jedinou treťou stranou, ktorá predložila pripomienky po rozhodnutí Komisie o začatí konania.

(44) Pripomienky navrhovateľa sa týkali týchto hľadísk:

— tvrdil, že uvedená doprava nebola zadaná ako zmluva na službu vo verejnom záujme, ale v rámci pojmu záväzku služby vo verejnom záujme, ktorý vyplýva zo zákona o cestnej doprave,

— tvrdil, že rozsudok v prípade Altmark sa v tomto prípade nemal uplatňovať,

— nesúhlasil s tým, aby sa suma 26 CZK za kilometer považovala za maximálnu cenu dopravného výkonu na určenie náhrady. Navrhovateľ však usúdil, že táto suma je skôr iba časťou predbežného odborného odhadu, podľa ktorého by sa mala dopravcovi nahrádzať preukázateľná strata v súlade so zákonom o cestnej doprave,

— tvrdil, že miestne podmienky pre prevádzku pravidelnej verejnej dopravy sa nebrali do úvahy pri stanovení ceny za poskytovanie dopravných výkonov vo výške 26 CZK za kilometer. Keby sa na tieto miestne podmienky bolo prihliadalo, konečná suma by bola vyššia,

— náhrada za služby vo verejnom záujme bola pre ostatných dopravcov prostriedkom na výmenu ich vozidlového parku,

— Komisia mala posudzovať aj podnet za obdobie pred 1. májom 2004,

— išlo o tvrdenie, že zmluvy na služby vo verejnom záujme viedli ku konkurencii medzi subvencovanou a nesubvencovanou dopravou, ktorou sa narúša hospodárska súťaž.

(45) Navrhovateľ však neuviedol žiadne pripomienky k pojmu nepredvídateľných nákladov. Nepodal pripomienky ani k tomu, že predbežné stanovenie maximálnej výšky náhrady na základe vnútroštátnej štatistickej analýzy by mohlo zabezpečiť vylúčenie nadmerných náhrad pre prevádzkovateľov. Navrhovateľ naopak argumentoval tým, že túto referenčnú sumu 26 CZK za kilometer by české orgány nemali považovať za maximálnu cenu dopravy.

(46) Pripomienky navrhovateľa sa teda konkrétne netýkali pochybností, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania. Okrem toho Česká republika predložila Komisii svoje poznámky k pripomienkam navrhovateľa. Tieto poznámky potvrdili posudok Komisie k určitým otázkam, ktoré predložil navrhovateľ.

(47) V dôsledku pripomienok navrhovateľa sa nemení právny posudok uvedený v rozhodnutí o začatí konania.

6. PRÁVNE POSÚDENIE

6.1. Právomoc Komisie na prešetrenie opatrení prijatých krajinami, ktoré pristúpili k Európskej únii 1. mája 2004

(48) Ustanovenia prílohy IV kapitola 3 Aktu o pristúpení z roku 2003 tvoria právny rámec na posudzovanie opatrení, ktoré nadobudli účinnosť v pristupujúcich členských štátoch pred ich pristúpením k EÚ a aj po pristúpení sa stále uplatňujú.

(49) S osobitným odkazom na odvetvie dopravy sa v ustanoveniach prílohy IV ustanovuje, že „schémy pomoci a individuálna pomoc […], ktoré *nadobudli účinnosť* v novom členskom štáte *pred* dátumom pristúpenia a *stále sa uplatňujú aj po* tomto dátume, sa považujú za existujúcu pomoc a v zmysle článku 88 ods. 1 Zmluvy o ES podliehajú tejto podmienke: opatrenia pomoci sa oznámia Komisii do štyroch mesiacov od dátumu pristúpenia.“

(50) Podľa zavedenej praxe rozhodovania ([9]) „opatrenia pomoci, ktoré sa poskytnú pred pristúpením a ktoré sa po pristúpení neuplatňujú, Komisia nemôže prešetrovať ani na základe postupov ustanovených v článku 88 Zmluvy o ES, ani na základe dočasného mechanizmu. Iba také opatrenia, ktoré môžu aj po pristúpení viesť k poskytnutiu ďalšej pomoci alebo k zvýšeniu sumy na pomoc, ktorá už bola poskytnutá, sa môžu hodnotiť ako existujúca pomoc na základe dočasného mechanizmu – ak spĺňajú príslušné podmienky – a teda prešetrovaniu podliehajú. Na druhej strane dočasnému mechanizmu chýba akýkoľvek účel vzhľadom na opatrenia pomoci, ktoré už boli s konečnou platnosťou a bezpodmienečne poskytnuté na danú sumu pred pristúpením. […] Na zistenie, či ide o takýto prípad, je dôležitým kritériom právne záväzný akt, podľa ktorého oprávnené vnútroštátne orgány prevezmú zodpovednosť za poskytnutie pomoci. Ak takýto akt neexistuje, opatrenie nebolo poskytnuté pred pristúpením a predstavuje novú pomoc, ktorej zlučiteľnosť so spoločným trhom posudzuje Komisia na základe článkov 87 a 88 Zmluvy o ES. Nové opatrenie sa musí posúdiť v čase, keď sa pomoc poskytne; je to právny záväzok štátu, ktorý znamená to isté ako poskytnutie pomoci a nie iba jej vyplatenie. Každá platba, či už súčasná, alebo budúca, na základe právneho záväzku je aktom na jediné vykonanie a nemôže sa interpretovať ako nová alebo ďalšia pomoc. Komisia sa preto domnieva, že pokiaľ sa má opatrenie považovať za platné po pristúpení, musí sa preukázať, že sa ním môžu po pristúpení vytvoriť ďalšie prínosy, ktoré neboli známe alebo neboli presne známe vtedy, keď sa pomoc poskytla.“

(51) Komisia najprv poznamenáva, že české orgány neoznámili zmluvy z tabuľky 1 (všetky nadobudli účinnosť pred 1. májom 2004) Komisii v rámci konania, ktoré sa ustanovuje v odseku 3 prílohy IV k Aktu o pristúpení z roku 2003.

(52) Ďalej Komisia poukazuje na to, že pokiaľ ide o vymedzenie nepredvídateľných nákladov, ako sa vysvetľuje po rozhodnutí o začatí konania, opatrenia mohli viesť k vytvoreniu ďalších prínosov, ktoré neboli presne známe vtedy, keď sa pomoc poskytla.

(53) V dôsledku toho všetky zmluvy uvedené v tabuľke 1, pokiaľ zahŕňajú štátnu pomoc, týkajú sa štátnej pomoci uplatniteľnej po pristúpení, ktorá nie je existujúcou pomocou a na ktorú je oprávnená Komisia.

(54) Pokiaľ ide o zmluvy uvedené v tabuľke 2, ktoré boli všetky uzatvorené po 1. máji 2004, Komisia je oprávnená ich prešetriť.

6.2. Existencia pomoci

(55) Podľa článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES každá pomoc, ktorú poskytne členský štát, alebo pomoc prostredníctvom štátnych zdrojov v akejkoľvek forme, ktorá narúša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže zvýhodňovaním určitých podnikov alebo poskytovaním určitého tovaru, nie je zlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi, ak sa v zmluve neustanovuje inak.

([9]) Rozhodnutie Komisie C 3/2005 – Poľsko – Pomoc na reštrukturalizáciu pre DAEWOO-FSO (Ú. v. EÚ C 100, 26.4.2005, s. 2, body 40 až 43).

6.2.1. *Štátne zdroje*

(56) Komisia poukazuje na to, že orgány južnej Moravy vyplácali náhrady z verejného rozpočtu. Poskytovali ich teda zo štátnych zdrojov.

6.2.2. *Selektívna ekonomická výhoda*

(57) Je potrebné zistiť, či sa opatrením poskytuje selektívna ekonomická výhoda.

(58) Z rozsudku Altmark vyplýva, že „keďže sa opatrenie štátu považuje za náhradu za poskytovanie služieb zo strany podnikov – príjemcov pomoci za účelom plnenia záväzkov služby vo verejnom záujme, takže daným spoločnostiam sa neposkytuje skutočné finančné zvýhodnenie a opatrenie nemá za následok, že sa dostanú do výhodnejšej pozície v hospodárskej súťaži voči konkurenčným spoločnostiam, na takéto opatrenie sa nevzťahuje článok 92 ods. 1 zmluvy. Aby sa však v konkrétnom prípade takáto finančná náhrada nepovažovala za štátnu pomoc, musí sa splniť niekoľko podmienok“ ([10]).

(59) Po prvé, podľa uvedeného rozsudku sa musí zistiť, či „od podniku – príjemcu pomoci sa skutočne vyžaduje plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme a (či) tieto záväzky boli jednoznačne vymedzené“.

(60) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia nevyjadrila žiadne pochybnosti v súvislosti s plnením tejto podmienky.

(61) Pokiaľ ide o túto požiadavku Komisia poukazuje na to, že v zákone o cestnej doprave sa ustanovuje vymedzenie záväzku služby vo verejnom záujme a ustanovuje sa, že záväzok služby vo verejnom záujme vo verejnej linkovej doprave vzniká na základe písomnej zmluvy medzi orgánmi a dopravcom. České orgány poskytli Komisii kópie zmlúv a následných dodatkov uzatvorených s prevádzkovateľmi dopravy.

(62) Komisia tiež poukázala na to, že záväzok služby vo verejnom záujme bol jasne a osobitne vymedzený v zmluvách, a to linky a obdobia, v ktorých sa tieto dopravné služby majú poskytovať, boli jasne vymedzené pre konkrétnych prevádzkovateľov.

([10]) Rozsudok C-280/00 Altmark, body 87 a 88.

(63) Po druhé, je potrebné poukázať na to, že „údaje, na základe ktorých sa vypočíta náhrada, sa stanovili vopred objektívnym a transparentným spôsobom“.

(64) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia nevyjadrila žiadne pochybnosti v súvislosti s plnením tejto podmienky.

(65) Komisia poukázala na to, že maximálnu cenu za dopravné služby stanovili orgány na základe kritérií uvedených v odseku 19b zákona o cestnej doprave a vo vyhláške na úrovni 26 CZK za kilometer. Táto cena bola uvedená aj vo výzve na predkladanie ponúk, ktorá bola v roku 2003 zaslaná všetkým potenciálnym záujemcom spomedzi prevádzkovateľov. Komisia poukázala na to, že cena sa stanovila na základe štatistických údajov.

(66) Cena sa teda stanovila vopred, t. j. prv ako sa uskutočnil výber prevádzkovateľov, objektívnym a transparentným spôsobom. Tento údaj sa nezmenil v dodatkoch schválených po pristúpení Českej republiky k Európskej únii.

(67) Tretia podmienka uvedená v rozsudku Altmark je, že „náhrada nepresiahne výšku potrebnú na pokrytie celých nákladov alebo časti nákladov, ktoré vzniknú pri plnení záväzkov služby vo verejnom záujme, pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov“.

(68) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia poukázala na to, že regionálne orgány vo výzve na predkladanie ponúk uviedli, že maximálna cena 26 CZK za kilometer je cena, ktorú sú pripravení platiť dopravcom za poskytovanie dopravných služieb.

(69) Okrem toho sa tiež poukazuje na to, že všetky zmluvy obsahujú odhad strát, ktoré vzniknú konkrétnemu prevádzkovateľovi autobusov pri poskytovaní dopravných služieb tak, ako sa predpokladá v zmluve. Odhad strát sa vykoná takto: po prvé, straty sa vypočítajú pre taký scenár, že spoločnosť dostane 26 CZK za kilometer plus výnosy z cestovných lístkov. Straty sa potom vypočítajú tak, že sa berú do úvahy len výnosy z cestovných lístkov. Cena 26 CZK za kilometer zahŕňa aj primeraný zisk vypočítaný na základe objektívnych údajov stanovených vo vyhláške s odkazom na hodnotu majetku podnikov. Konečné úhrady a platby náhrady sa uskutočnia až vtedy, keď konkrétny prevádzkovateľ autobusov poskytne doklady, ktoré preukazujú skutočné straty. Ak sú skutočné straty nižšie ako predpokladané, poskytne sa náhrada len za skutočné straty. Ak sú skutočné straty vyššie ako predpokladané, vtedy maximálna výška náhrady je na úrovni predbežného odhadu. Zvýšenie tohto stropu je možné, len ak vzniknú nepredvídateľné náklady.

(70) Pokiaľ ide o pojem nepredvídateľných nákladov, o ktorom Komisia vyslovila pochybnosti vo svojom rozhodnutí o začatí konania, treba pripomenúť, že tento pojem sa riadi zákonom o cestnej doprave. Podrobnejšie sa ustanovuje v zmluvách na služby vo verejnom záujme, ktoré uzatvoril región južnej Moravy s jednotlivými prevádzkovateľmi dopravy. Nepredvídateľné náklady sa týkajú situácií, ktoré sú nezávislé od riadenia spoločností, ako sú prírodné katastrofy, cenové zásahy štátu, odchýlky alebo zmeny v spotrebných daniach, DPH atď. Prevádzkovatelia musia preukázať reálnosť týchto nepredvídateľných nákladov. Existenciou tejto výnimky na maximálnu cenu dopravy sa nespochybňuje spôsobilosť mechanizmu náhrad zabezpečiť, aby náhrady nepresiahli skutočné straty ([11]).

(71) Keďže sa teda výpočet náhrady robil na základe údaja stanoveného vopred (26 CZK za kilometer) a keďže konečná odmena vychádzala z preukázania strát, a teda nákladov, ktoré skutočne vznikli, vrátane nepredvídateľných nákladov, Komisia sa domnieva, že výška náhrady nemôže presiahnuť skutočné straty, a teda ani skutočné náklady. Okrem toho Komisia sa domnieva, že zisk 2 041 CZK za kilometer, zahrnutý do sumy 26 CZK za kilometer, je primeraný, keďže predstavuje rozpätie 7,85 %.

(72) V dôsledku uvedeného Komisia dospela k záveru, že tretia podmienka z rozsudku Altmark je splnená.

(73) A nakoniec, v rozsudku Altmark sa predpokladá, že ak „podnik, ktorý má plniť záväzky služby vo verejnom záujme, sa nevyberie v konaní verejného obstarávania, potrebná výška náhrady sa určí na základe analýzy nákladov, ktoré reprezentatívnemu podniku dobre fungujúcemu a primerane vybavenému dopravnými prostriedkami na to, aby bol schopný plniť potrebné požiadavky služby vo verejnom záujme, vzniknú pri plnení týchto záväzkov, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk z plnenia tohto záväzku“.

(74) Komisia musí najprv prešetriť, či postup, ktorý uplatnili české orgány, možno považovať za konanie verejného obstarávania. Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia poukázala na to, že región južnej Moravy zaslal známym dopravcom (41 dopravcom) v regióne výzvu na predloženie ponúk na poskytovanie dopravných služieb v okrese Znojmo.

(75) Tým sa z konania vylúčila možnosť, aby prevádzkovatelia z iných regiónov alebo okresov boli informovaní o tomto konaní a mali možnosť predložiť svoje ponuky. Okrem toho sa týmto postupom znemožnilo, aby sa s dopravcami z iných členských štátov mohlo uvažovať pri výbere prevádzkovateľa na poskytovanie týchto služieb. Komisia tiež poukázala na to, že české orgány nepočítali so žiadnym konaním na výber dopravcov na roky 2004 a 2005, ale jednoducho predĺžili zmluvy s tými dopravcami, ktorí boli vybratí na poskytovanie týchto služieb v roku 2003.

(76) Tieto skutočnosti zostávajú v platnosti. Komisia teda môže urobiť záver, že postup, ktorý uplatnili české orgány, nemožno považovať za konanie verejného obstarávania, ako sa to vyžaduje v rozsudku Altmark.

(77) Týmto záverom nie je dotknuté stanovisko, ktoré Komisia môže zaujať k zlučiteľnosti príslušných opatrení s pravidlami verejného obstarávania.

(78) V dôsledku toho Komisia musí prešetriť druhú možnosť ustanovenú v štvrtej podmienke rozsudku Altmark.

(79) Výška náhrady sa musí určiť na základe analýzy nákladov reprezentatívneho, dobre fungujúceho a primerane vybaveného podniku, ktorá by mala byť alternatívou k analýze výšky náhrady stanovenej prostredníctvom ponukového konania. Ako sa uviedlo v rozhodnutí o začatí konania, podľa českých orgánov sa zmluvná cena za služby stanovila na základe štatistických nákladov, čo znamená, že dobre riadená a dobre vybavená spoločnosť, ktorá má náklady vo výške 23 959 CZK (0,87 EUR) za kilometer, by mala zisk 2 041 CZK (0,08 EUR) za kilometer.

(80) V tejto súvislosti Komisia poukázala na to, že, po prvé, použitie štatistických údajov má za cieľ zabezpečiť, aby sa cena stanovila s prihliadnutím na náklady reprezentatívneho podniku.

(81) Po druhé, vzhľadom na to, že všetci prevádzkovatelia, ktorí sa zúčastnili na konaní, museli získať licencie na vykonávanie svojej činnosti a museli splniť určité požiadavky, ktoré sa na nich kládli vo výzve na predloženie ponúk, museli sa im primerane poskytnúť dopravné prostriedky, aby splnili potrebné kvalitatívne požiadavky.

(82) Ako sa však uvádza v rozhodnutí o začatí konania, použitie štatistických nákladov na dopravu nemôže samo osebe viesť v záveru, že prevádzkovatelia, ktorí súhlasili s poskytovaním služieb za 26 CZK za kilometer, by sa mali považovať za dobre riadených dopravcov. Štatistické údaje, ktoré slúžili ako základ na stanovenie tejto sumy, sa týkali iba skutočných nákladov dopravných služieb v Českej republike v roku 2002. Neexistuje teda žiadny dôkaz, že priemer týchto nákladov predstavuje náklady dobre fungujúceho podniku. České orgány k tomu neposkytli dostatočné informácie, a to ani po rozhodnutí o začatí konania.

([11]) Treba pripomenúť, že straty predstavujú rozdiel medzi sumou ekonomicky opodstatnených nákladov a primeraným ziskom na jednej strane a získanými príjmami a výnosmi na strane druhej.

(83) Keďže teda nie sú splnené všetky požiadavky z druhej možnosti štvrtej podmienky rozsudku Altmark, Komisia nemôže dospieť k takému záveru, že postup, ktorý uplatnili regionálne orgány, možno považovať za postup, ktorým sa zabezpečí, aby sa výška kompenzácie rovnala úrovni, ktorá sa dosiahne v otvorenom verejnom ponukovom konaní.

(84) Inými slovami, Komisia nemôže vylúčiť, že v otvorenom ponukovom konaní by regionálne orgány vedeli nájsť prevádzkovateľov s nižšími nákladmi, ktorí by následne ponúkli poskytovanie služieb za nižšiu odmenu. Ďalej Komisia nemôže urobiť záver, že výška náhrady sa stanovila na úrovni, ktorá zaručuje, že určití prevádzkovatelia nie sú zvýhodnení.

(85) Komisia sa teda domnieva, že s náhradou sa poskytla výhoda určitým prevádzkovateľom verejnej dopravy. V dôsledku toho druhá podmienka pre uplatnenie článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES je v tomto prípade splnená.

6.2.3. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi*

(86) Vzhľadom na túto podmienku je potrebné overiť, či výhoda, ktorá sa poskytla zo štátnych zdrojov, môže narušiť hospodársku súťaž do takej miery, že to bude mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

(87) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia v tejto súvislosti poukázala na to, že v rozsudku Altmark sa ustanovuje, že: „Nie je vylúčené, že štátna pomoc poskytnutá jednému podniku, ktorý poskytuje dopravné služby iba na miestnej alebo regionálnej úrovni, a neposkytuje dopravné služby mimo členského štátu, v ktorom má sídlo, má napriek tomu vplyv na obchod medzi členskými štátmi. Keď členský štát poskytne podniku štátnu pomoc, poskytovanie dopravných služieb zo strany tohto podniku sa tým môže udržiavať alebo zvyšovať, a v dôsledku toho podniky založené v iných členských štátoch majú menšiu možnosť poskytovať svoje dopravné služby na trhu v tomto členskom štáte (pozri aj vec 102/87 Francúzsko/Komisia, Zb. 1988, s. 4067, bod 19; vec C-305/39 Taliansko/Komisia Zb. 1991, s. I-1603, bod 26; a Španielsko/Komisia, bod 40). V tomto prípade takéto zistenie nie je iba hypotetické, keďže, ako vyplýva najmä z poznámok Komisie, niekoľko členských štátov od roku 1995 začalo otvárať určité trhy s dopravou za účelom hospodárskej súťaže s podnikmi založenými v iných členských štátoch, takže mnohé podniky už ponúkajú svoje služby v oblasti mestskej, prímestskej alebo regionálnej dopravy v iných členských štátoch, mimo štátu, v ktorom boli založené. A napokon, podľa judikatúry Súdneho dvora, neexistuje žiadna hraničná ani percentuálna hodnota, pod ktorou sa možno domnievať, že obchodovanie medzi členskými štátmi nie je ovplyvnené. Pomerne malá výška pomoci alebo pomerne malá veľkosť podniku, ktorý ju dostáva, sama osebe nevylučuje možnosť, že obchodovanie medzi členskými štátmi môže byť ovplyvnené (pozri Tubemeuse, bod 43 a Španielsko/Komisia, bod 42). Druhá podmienka na uplatnenie článku 92 ods. 1 zmluvy, a to, že pomoc musí byť schopná ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, teda nezávisí od miestneho alebo regionálneho charakteru dopravných služieb, ktoré sa poskytujú, ani od príslušného rozsahu činností“ ([12]).

(88) Komisia preto dospela k záveru, že podmienka, že pomoc určite narúša hospodársku súťaž a ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi, je v tomto prípade splnená.

(89) So zreteľom na uvedené hľadiská Komisia dospela k záveru, že zavedené opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES.

6.3. **Zlučiteľnosť pomoci**

(90) V článku 73 Zmluvy o ES sa uvádzajú podmienky zlučiteľnosti pomoci poskytnutej v oblasti koordinácie dopravy a služieb vo verejnom záujme v doprave. Týmto článkom sa zakladá *lex specialis* vo vzťahu k článku 86 ods. 2 a k článku 87 ods. 2 a 3 Zmluvy o ES.

(91) Podľa rozsudku Altmark ([13]) sa článok 73 Zmluvy o ES nemôže uplatňovať priamo, ale len na základe nariadení Rady, najmä nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy ([14]).

(92) Podľa článku 1 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 1191/69 ho možno uplatňovať iba vo vzťahu k štátnej pomoci poskytnutej prevádzkovateľom v železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave.

(93) Členské štáty však môžu vyňať z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia všetky podniky, ktorých činnosť sa obmedzuje výlučne na prevádzkovanie služieb na mestskej, prímestskej a regionálnej úrovni.

(94) Už vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia poukázala na to, že české orgány takúto výnimku neurobili. Preto možno uplatniť príslušné ustanovenia nariadenia (EHS) č. 1191/69.

([12]) Vec C-280/00, Altmark, body 77 až 82.
([13]) Vec C-280/00, Altmark, body 77 až 82.
([14]) Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1.

(95) Podľa článku 1 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 1191/69 na zabezpečenie primeraných dopravných služieb môžu oprávnené orgány členských štátov uzatvoriť zmluvy na služby vo verejnom záujme s dopravným podnikom.

(96) V článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa ustanovuje, že zmluva na službu vo verejnom záujme je zmluva uzatvorená medzi oprávnenými orgánmi členského štátu a dopravným podnikom za účelom poskytovania primeraných dopravných služieb verejnosti.

(97) Podľa článku 14 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 zmluva na službu vo verejnom záujme zahŕňa okrem iného tieto body:

a) charakter služby, ktorá sa má poskytovať, najmä normy nepretržitosti, pravidelnosti, kapacity a kvality;

b) cenu služieb zahrnutých do zmluvy, ktorá sa pripočíta k tarifným výnosom alebo zahŕňa výnosy, a podrobné údaje o finančných vzťahoch medzi obidvoma zmluvnými stranami;

c) pravidlá týkajúce sa zmien, doplnení a úprav zmluvy, najmä so zreteľom na nepredvídateľné zmeny;

d) doba platnosti zmluvy;

e) sankcie pre prípad neplnenia zmluvy.

(98) Po prvé, ako sa už uviedlo v rozhodnutí o začatí konania, Komisia poukazuje na to, že podľa článku 19 zákona o cestnej doprave „záväzok služby vo verejnom záujme vo verejnej linkovej doprave vzniká na základe písomnej zmluvy“ medzi príslušnými orgánmi a prevádzkovateľmi. Okrem toho Komisia poznamenáva, že podmienky poskytovania dopravných služieb neuložili orgány, ale ich spolu dohodli a schválili prevádzkovatelia a regionálne orgány. Komisia preto dospela k záveru, že napriek zneniu zákona o cestnej doprave („záväzok služby vo verejnom záujme“) možno uplatňovať ustanovenia oddielu V nariadenia (EHS) č. 1191/69 – Zmluvy na služby vo verejnom záujme.

(99) Po druhé, Komisia poznamenáva, že charakter tejto služby bol vymedzený v zmluvách *expressis verbis* aj odkazom na skutočnosť, že prevádzkovatelia sú držiteľmi licencií na poskytovanie verejných dopravných služieb.

(100) Po tretie, zmluvy obsahovali cenu za kilometer a celkovú výšku odmeny, ktorá sa má vyplatiť za poskytovanie tejto služby.

(101) Po štvrté, v zmluvách sa uvádzali podmienky a postup na ich zmenu a doplnenie, doba platnosti a sankcie pre prípad neplnenia zmluvy.

(102) Preto Komisia dospela k záveru, že základné prvky zmluvy uvedené v článku 14 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 boli zahrnuté v zmluvách uzatvorených so spoločnosťami Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA a TREDOS.

(103) Ďalej Komisia v prvom rade poukazuje na to, že cieľom zákonodarcu pri prijímaní nariadenia (EHS) č. 1191/69 bolo vymedziť, za akých podmienok je „pomoc […], ktorá zodpovedá úhrade určitých záväzkov zahrnutých do pojmu služieb vo verejnom záujme“, uvedená v článku 73 zmluvy, zlučiteľná so spoločným trhom. Uplatňovanie článku 73 zmluvy aj uplatňovanie nariadenia (EHS) č. 1191/69 predpokladá existenciu pomoci v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy. Ak obsah zmlúv možno pokryť pojmom článku 73 „záväzky zahrnuté pod pojem služieb vo verejnom záujme“, forma nástroja, t. j. zmluva alebo jednostranne uložený záväzok, by sám osebe nemal byť prekážkou pre uznanie potenciálnej štátnej pomoci zahrnutej v zmluvnej cene ako zlučiteľnej so spoločným trhom. Rozhodujúcim aspektom pre posúdenie služby ako záväzku služby vo verejnom záujme v zmysle článku 73 bez ohľadu na to, či ju uložil členský štát, alebo bola schválená zmluvou, musí byť podstata služby, nie forma, v akej je organizovaná ([15]).

([15]) Podobne v článku 4 rozhodnutia Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67) sa používa pojem „akt poverenia“, ktorého forma sa ponecháva na rozhodnutie členských štátov. Pozri tiež nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

(104) Vzhľadom na tieto aspekty Komisia dospela k záveru, že z právneho hľadiska neexistuje žiadny dôvod, pre ktorý by štátna pomoc zahrnutá v cene, ktorá sa platí za zmluvu na službu vo verejnom záujme, nemohla byť zlučiteľná so spoločným trhom v súlade s článkom 73. Komisia poznamenáva, že o tomto riešení rozhodli spolutvorcovia zákonov v nariadení (ES) č. 1370/2007. Podľa jeho článku 12 toto nariadenie však nadobudne účinnosť 3. decembra 2009. Keďže súčasné zmluvy boli podpísané pred týmto termínom, nemôže sa v súvislosti s nimi uplatňovať nariadenie (ES) č. 1370/2007.

(105) Keďže článok 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 neobsahuje žiadne presné podmienky na uznanie štátnej pomoci zahrnutej do ceny, ktorá sa platí za zmluvu na službu vo verejnom záujme, ako zlučiteľnej so spoločným trhom, Komisia sa domnieva, že pri rozhodovaní o tom, či sa štátna pomoc môže uznať za zlučiteľnú so spoločným trhom, sa uplatňujú základné zásady vyplývajúce zo zmluvy, judikatúra súdov Spoločenstva a prax rozhodovania Komisie v iných oblastiach ako verejná doprava ([16]).

(106) Tieto zásady Komisia vo všeobecnosti pripomenula v rámci Spoločenstva pre štátnu pomoc vo forme záväzkov služieb vo verejnom záujme ([17]). Vzhľadom na zlučiteľnosť štátnej pomoci zahrnutej v cene, ktorá sa platí za zmluvu na službu vo verejnom záujme, v tomto rámci Spoločenstva sa v bode 14 predpokladá: „Výška náhrady nesmie presiahnuť úroveň potrebnú na pokrytie nákladov, ktoré vzniknú pri plnení záväzkov služby vo verejnom záujme, s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov. Výška náhrady zahŕňa všetky výhody, ktoré poskytuje štát alebo sa poskytujú zo štátnych zdrojov v akejkoľvek forme“.

(107) Komisia poukazuje na skutočnosť, že rozhodnutím vopred vo výberovom konaní, ako sa uvádza v odôvodneniach 12 až 20, o tom, že cena, ktorú sú orgány pripravené platiť, nie je vyššia ako 26 CZK za kilometer, a následne uplatnením tohto údaja a pripočítaním nepredvídateľných nákladov pri výpočte výnosov dopravcov orgány južnej Moravy zabezpečili, že náhrada nemôže presiahnuť náklady, ktoré vzniknú prevádzkovateľom.

(108) Komisia poznamenáva, že hoci navrhovateľ protestoval proti údaju na výpočet náhrady, nepredložil žiadny argument, ktorým by preukázal, že náhrada môže presiahnuť náklady, ktoré vzniknú prevádzkovateľom. Navrhovateľ, naopak, argumentoval tým, že posudzovaná suma je skôr iba časťou predbežného odborného odhadu, podľa ktorého by sa mala dopravcovi poskytovať náhrada za preukázateľné straty a dokonca by mala byť nastavená vyššie.

(109) Okrem toho, pokiaľ ide o služby poskytované v regióne južnej Moravy, Komisia poukazuje na to, že okrem náhrad od regionálnych orgánov prevádzkovatelia nedostávali v rokoch 2004 a 2005 žiadne iné výhody od štátu, ani prostredníctvom štátnych zdrojov.

(110) Komisia sa preto domnieva, že všeobecné zásady, ktorými sa riadi posudzovanie zlučiteľnosti pomoci, ako sa už uviedlo, sa v tomto prípade dodržali.

(111) V dôsledku toho Komisia dospela k záveru, že táto pomoc je zlučiteľná s článkom 73 zmluvy.

7. **ZÁVER**

(112) So zreteľom na právne posúdenie Komisia konštatuje, že Česká republika konala v rozpore s článkom 88 ods. 3 Zmluvy o ES, a teda neoprávnene poskytla pomoc na základe uvedenej schémy pomoci.

(113) Komisia sa domnieva, že pomoc, ktorá sa poskytla spoločnostiam Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA a TREDOS na základe zmlúv na službu vo verejnom záujme v cestnej doprave na južnej Morave, je zlučiteľná s článkom 73 zmluvy,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc, ktorú Česká republika realizovala prostredníctvom zmlúv na služby vo verejnom záujme v cestnej doprave na južnej Morave so spoločnosťami Bítešská dopravní společnost, spol. s r.o., BK BUS, s. r. o., Břežanská dopravní společnost, s. r. o., Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s. r. o., a TREDOS, spol. s r. o., je zlučiteľná so spoločným trhom.

([16]) Pozri rozhodnutia Komisie: C 16/07 – Rakúsko – Oficiálna podpora pre Postbus v okrese Lienz, C 31/07 – Írsko – Štátna pomoc pre autobusové spoločnosti Córas Iompair Éireann (Dublin Bus a Irish Bus); C 47/2007 – Nemecko – DB Regio AG – Contrat de service public; C 41/08 – Dánsko – Zmluva na službu vo verejnom záujme medzi ministerstvom dopravy a Danske Statsbaner.

([17]) Ú. v. EÚ C 297, 29.11.2005, s. 4.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Českej republike.

V Bruseli 26. novembra 2008

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda