II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 26 november 2008

om statligt stöd C 3/08 (ex NN 102/05) – Republiken Tjeckien rörande ersättning för allmän trafikplikt till bussföretag i Sydmähren

[delgivet med nr K(2008) 7032]

(Endast den tjeckiska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2009/325/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget [1], särskilt artiklarna 6.1 och 14,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [2], och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 28 juni 2005 mottog kommissionen ett klagomål från det tjeckiska företaget ČAS – SERVICE a.s. (nedan: klaganden). Klagomålet gällde statligt stöd som de regionala myndigheterna enligt klaganden skulle ha beviljat flera av detta företags konkurrenter mellan 2003 och 2005.

(2) Genom skrivelser av den 20 juli 2005, 14 mars 2006 och 7 december 2006 bad kommissionen de tjeckiska myndigheterna att skicka ytterligare information rörande de frågor som togs upp av klaganden.

(3) De tjeckiska myndigheterna svarade den 14 september 2005, 2 juni 2006, 6 februari 2007 och den 18 oktober 2007.

(4) Genom en skrivelse av den 15 januari 2008 underrättade kommissionen de tjeckiska myndigheterna om sitt beslut att inleda förfarandet i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende detta stöd. De tjeckiska myndigheterna lämnade sina synpunkter på stödet i en skrivelse av den 18 februari 2008.

(5) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* av den 16 februari 2008 [3]. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.

[1] EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.
[2] EUT C 43, 16.2.2008, s. 19.
[3] Se fotnot 2.

(6) Den 14 mars mottog kommissionen synpunkter från klaganden i egenskap av tredjepart. Den 17 april 2008 vidarebefordrades synpunkterna till de tjeckiska myndigheterna som uppmanades att uttala sig om tredjepartens ståndpunkter. Den 13 maj 2008 begärde Tjeckien en förlängning av sin frist för att lämna in synpunkter, vilket beviljades av kommissionen. Den 17 juni 2008 lade Tjeckien fram sina synpunkter på tredjepartens kommentarer.

2. DETALJERAD BESKRIVNING

(7) Klaganden är ett aktiebolag på området reguljära busstransporter, chartertransporter och stadsbusstransporter i Znojmo-regionen och internationellt.

(8) Fram till september 2004 utgjorde den regionala kollektiva busstrafiken i Sydmähren klagandens huvudverksamhet som främst var grundad på avtal med de regionala myndigheterna. Tjänsterna tillhandahölls i regionen Sydmähren (distrikten Znojmo och Moravsky Krumlov).

(9) Klaganden anför att myndigheterna i Sydmähren under perioden 2003–2005 beviljade otillåtet statligt stöd till Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. (nedan kallat *Bítešská*), BK Bus s.r.o. (nedan kallat *BK Bus*), Březanská dopravní společnost s.r.o. (nedan kallat *Březanská společnost*), Znojemská dopravnì společnost – PSOTA s.r.o. (*PSOTA*), TREDOS, spol. s.r.o. (nedan kallat *TREDOS*). Detta skulle vara följden av ett förfarande för beviljande av licenser som varken varit öppet eller objektivt.

(10) Enligt de tjeckiska myndigheterna är licensen ett tillstånd som beviljas av myndigheterna och ger rätt att bedriva reguljär kollektivtrafik. Licensen har till syfte att garantera att busstransporterna endast kommer att utföras av företag som uppfyller vissa kvalitetskrav. Enligt punkt 18 i lag nr 111/1994 om vägtransporter (nedan kallad *vägtransportlagen*) ([4]) omfattar dessa krav särskilt en skyldighet att tillhandahålla tjänster i enlighet med den godkända tidtabellen, att garantera passagerarna en viss säkerhetsnivå och att offentliggöra tidtabeller samt att märka bussarna med busslinjernas namn.

(11) Enligt punkt 19 i vägtransportlagen ska trafikplikten betraktas som ”en skyldighet i det allmännas intresse som transportföretaget annars inte alls eller endast delvis skulle godta, med tanke på att det är ekonomiskt ofördelaktigt. Den allmänna trafikplikten avtalas mellan regeringen och transportföretaget och regeringen ska också fastställa den påvisbara förlust trafikplikten innebär för transportföretaget. Den allmänna trafikplikten består i skyldigheten att bedriva busstrafik (…), transportskyldigheten (…) och skyldigheten att följa taxebestämmelserna (…). Den allmänna trafikplikten inom kollektiva linjetransporter grundar sig på ett skrivet avtal” (som sluts mellan berörda myndigheter och transportföretaget) ([5]).

(12) Enligt punkterna 19 b.2 och 4 i vägtransportlagen anges vidare att ”*den preliminära sakkunniguppskattningen av den bevisade förlusten för hela den period under vilken den allmänna trafikplikten kommer att gälla utgör en obligatorisk del av avtalet om allmän trafikplikt*”. De berörda myndigheterna ska ”*fastställa den bevisade förlusten i enlighet med den maximala preliminära sakkunniguppskattningen, och den får endast ökas med oförutsedda kostnader. (…) Om transportföretaget tillhandahåller tjänster som inte ingår i den allmänna trafikplikten eller bedriver annan verksamhet, ska det föra separat bokföring för den allmänna trafikplikten*”.

(13) Enligt punkt 19 b.5 i vägtransportlagen ska ”*den påvisbara förlusten, metoden för beräkning av den preliminära sakkunniguppskattningen av den påvisbara förlusten, reglerna för tilldelning av medel ur berörda budgetar, de handlingar med vilka beräkningarna av den påvisbara förlusten ska styrkas samt metoden för regeringens övervakning av finansieringen av trafikplikten fastställas genom genomförandeförordningen*”. I den förordningen – transport- och kommunikationsministeriets förordning 50/1998 av den 13 mars 1998 om påvisbara förluster inom den kollektiva linjetrafiken (”förordningen”) – definieras den påvisbara förlusten inom den kollektiva linjetrafiken som ”*skillnaden mellan de sammanlagda dokumenterade kostnaderna och en skälig vinst samt mellan de intjänade intäkterna och inkomsten*” (nedan kallad *förluster*).

(14) Den skäliga vinsten utgörs enligt förordningen av ”den summa som – efter avdrag för skatt (…) – inte överstiger 1/8 av priset för de bussar som vanligen används för den kollektiva linjetrafik som står för trafiken enligt den allmänna trafikplikten minskad med summan av bussarnas totala faktiska värdeminskning och det kapital som använts till investeringar i driften av den kollektiva linjetrafiken, förutsatt att den behöriga myndigheten har godkänt att investeringarna tas med i beräkningen av den påvisbara förlusten”.

([4]) I detta beslut hänvisas till lagens bestämmelser i den version som gäller för det föreliggande fallet.

([5]) I tjeckisk lagstiftning grundar sig ersättningen för avtal om allmän trafikplikt på begreppet påvisbar förlust. För jämförelse med ett liknande ärende, se kommissionens beslut N 495/07 – Republiken Tjeckien – Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (EUT C 152, 18.6.2008, s. 21).

(15) Från och med den 1 januari 2003 är det de regionala myndigheterna, däribland myndigheterna i Sydmähren, som i Tjeckien har ansvaret för att sluta avtal om allmänna transporttjänster med transportföretagen. Myndigheterna i Sydmähren jämförde klagandens kostnader för att tillhandahålla kollektivtransporter med uppgifter om genomsnittskostnaderna för busstransporter i hela Tjeckien tagna från en statistisk utredning. De drog slutsatsen att klagandens kostnader var högre än genomsnittskostnaderna.

(16) Mot bakgrund av ovannämnda bedömning och efter icke framgångsrika förhandlingar med klaganden, beslutade regionen Sydmähren att föra förhandlingar med andra företag i syfte att få till stånd transporttjänster. De kontaktade kända transporföretag med verksamhet i regionen Sydmähren och bad dem lämna in anbud avseende kollektivtrafiktjänster i Znojmo-området. Inbjudan att lämna anbud skickades ut till 41 företag, inklusive klaganden. Enligt inbjudan var de regionala myndigheterna villiga att betala transportföretagen högst 26 CZK per km för tjänsten. Enligt inbjudan krävdes också att företagen måste ha ett databehandlingssystem och vara i gott administrativt skick.

(17) De regionala myndigheterna fick svar från nio företag som därefter bjöds in till ett möte med den regionala myndigheten. En urvalskommitté som utsetts av Sydmährens regionalnämnd bedömde och betygsatte anbuden. Den rekommenderade att avtal om att tillhandahålla transporttjänster skulle slutas med sex företag, däribland klaganden: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS och klaganden (ČAS-Service a.s.).

(18) De kriterier som urvalskommittén stödde sig på vid bedömningen av anbuden var tydlighet och fullständighet. De sydmähriska myndigheterna tog även hänsyn till bland annat kriterier som ett så lågt antal tekniska driftkilometer som möjligt och ett sammanhållet geografiskt område.

(19) Enligt de tjeckiska myndigheterna bedömdes klaganden endast villkorligt uppfylla urvalskriterierna, eftersom denne inte tydligt hade angett priset för sin transportverksamhet. Under därpå följande möten uttryckte klaganden att det var omöjligt att godta den ersättning som de sydmähriska myndigheterna erbjöd i anbudsinfordran.

(20) Därför fastställde de regionala myndigheterna att klaganden inte uppfyllde urvalsförfarandets villkor och att avtal om att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster inte kunde slutas med denne.

(21) Avtal slöts med de företag som godtog att maximiersättningen för tillhandahållande av kollektivtrafiktjänster var 26 CZK per km. Enligt de tjeckiska myndigheterna innebar detta att vinsten för ett väl förvaltat och väl utrustat företag med kostnader på 23 959 CZK per km skulle uppgå till 2 041 CZK per km. Kostnaden på 23 959 CZK per km togs från statistiska utredningar som utförts i enlighet med lag nr 89/1995 om statens statistikorgan. Utredningarna rörde tillhandahållandet av kollektiva busstrafiktjänster i Tjeckien under perioden 2002.

(22) Det beräknade priset per km (som inte får överstiga 26 CZK per km) specificerades i avtalet med varje enskilt företag. Detta tjänade till att fastställa ett övergripande inkomstbelopp (priset per kilometer multiplicerat med ett antal kilometer) som skulle komma betalas ut till ett företag för tillhandahållande av tjänsterna. Från detta belopp drogs sedan de faktiska inkomsterna i syfte att fastställa förlusterna ([6]).

(23) Transportföretaget var skyldigt att ge myndigheten handlingar som styrkte de faktiska inkomsterna efter tillhandahållandet av tjänsterna. Först då skulle det slutliga förlustbeloppet fastställas och ersättningen betalas ut.

(24) Förutom de allmänna krav som enligt vägtransportlagen gäller för transportföretagen och undantaget det faktum att dessa företag innehade licenser, innehöll varje avtal mer specifika skyldigheter för varje företag, däribland skyldigheten att tillhandahålla transporter på särskilda linjer och vid fastställda tidpunkter samt villkor för ändringar i avtalen och sanktioner vid underlåtelse att följa avtalet.

(25) De tjeckiska myndigheterna har informerat kommissionen om att de sydmähriska myndigheterna efter 2003 hade samtyckt till att sluta nya avtal om tillhandahållande av transportjänster med samma företag för 2004 och 2005.

(26) De tjeckiska myndigheterna har bekräftat att inget särskilt förfarande tillämpades vid utseendet av de företag som skulle tillhandahålla transporttjänster under 2004 och 2005.

([6]) Enligt den tjeckiska lagstiftningen består förlusterna i skillnaden mellan summan av de ekonomiskt dokumenterade kostnaderna och den rimliga vinsten å ena sidan och de intjänade intäkterna och inkomsten å den andra.

(27) Tabellen innehåller uppgifter om de ersättningsbelopp som föreskrivs i avtalen för 2004 (Tabell 1):

Transportföretagets namn	Datum för avtalet	Maximalt belopp för den ersättning som föreskrivs i avtalet
TREDOS	21.1.2004	CZK 7 364 733
	Ändrat:	
	31.8.2004	CZK 7 399 733
BK Bus	22.1.2004	CZK 4 349 779
Bítešská	21.1.2004	CZK 4 780 000
PSOTA	20.1.2004	CZK 18 924 849
	Ändrat:	
	31.8.2004	CZK 18 956 769
	17.9.2004	CZK 18 979 733
Břežanská společnost	26.1.2004	CZK 10 615 611

(28) Avtalen för 2004 förlängdes sedan till 2005 (Tabell 2):

Transportföretagets namn	Datum för avtalet	Maximalt belopp för den ersättning som föreskrivs i avtalet
TREDOS	4.3.2005	CZK 11 457 527
	Ändrat:	
	31.3.2005	CZK 11 593 799
BK Bus	4.3.2005	CZK 5 244 124
Bítešská	4.3.2005	CZK 6 000 000
PSOTA	4.3.2005	CZK 20 999 640
Břežanská společnost	4.3.2005	CZK 11 953 423

(29) Enligt de tjeckiska myndigheterna erhöll de ovannämnda företagen under 2004–2005 inte någon annan finansiering från staten eller genom statliga resurser med avseende på transporttjänster i regionen Sydmähren.

3. SKÄLEN TILL ATT FÖRFARANDET INLEDDES

(30) Kommissionen beslutade att inleda förfarandet på de grunder som anges i skälen 31–38.

3.1 Förekomsten av stöd

(31) Kommissionen hyste tvivel om att det tredje villkoret enligt domstolens beslut i målet Altmark ([7]) var uppfyllt.

(32) Eftersom ersättningen beräknades på grundval av i förväg fastställda parametrar (26 CZK per km) och den slutliga ersättningen baserades på dokumentation av de förluster som verkligen uppstått, vilka inte fick överstiga vad som i förväg fastställts i avtalet, ansåg kommissionen preliminärt att ersättningsbeloppet inte kunde överstiga de faktiska förlusterna. Vidare uppfattade kommissionen den vinst som ingick i summan på 26 CZK per km som skälig.

(33) Kommissionen ställde sig emellertid tvekande till begreppet oförutsedda kostnader i den tjeckiska lagstiftningen, vilket skulle kunna användas som underlag för en omfattande ökning av ersättningstaket.

(34) Vidare drog kommissionen slutsatsen att inte heller det fjärde villkoret enligt domstolens beslut i målet Altmark var uppfyllt. Kommissionen ansåg att det förfarande som tillämpats av de tjeckiska myndigheterna inte kunde betraktas som ett förfarande för offentlig upphandling eller ett förfarande som garanterar att ersättningsnivån fastställts på grundval av en analys av vilka kostnader som skulle uppstå för ett genomsnittligt välförvaltat företag som innehar de för uppgiften nödvändiga transportmedlen.

(35) Kommissionen ansåg därför att det inte på ett tydligt sätt kunde styrkas att ersättningen inte hade inneburit en selektiv förmån och därmed statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget, med tanke på att de övriga villkoren i den artikeln var uppfyllda.

3.2 Förenlighet

(36) Kommissionen noterade att bedömningen av ett sådant statligt stöds förenlighet med den gemensamma marknaden bör bedömas mot bakgrund av de allmänna principer som följer av EG-fördraget, EG-domstolens och förstainstansrättens rättspraxis och kommissionens beslutpraxis på andra områden än kollektivtransporter ([8]).

([7]) Domstolens beslut av den 24 juli 2003, C-280/00 Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkhersgesellschaft Altmark GmbH, och Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht (2003) REG I-07747, punkterna 88–93.

([8]) Se kommissionens beslut: Statliga stöd – Österrike – Statligt stöd C 16/07 (f.d. NN 55/06) – Offentligt stöd till Postbus i distriktet Lienz (EUT C 162, 14.7.2007, s. 19); Statligt stöd C 31/07 – Irland – Statligt stöd till bussbolag som drivs av Córas Iompair Éireann (Dublin Bus och Irish Bus) (EUT C 217, 15.9.2007, s. 44); Statligt stöd C 47/07 – Tyskland – Avtal om allmänna trafiktjänster mellan Deutsche Bahn Regio och delstaterna Berlin och Brandenburg (EUT C 35, 8.2.2008, s. 13); Statligt stöd C 41/08 – Danmark – Avtal om allmän trafikplikt mellan transportministeriet och Danske Statsbaner (ännu ej offentliggjort).

(37) Efter att ha granskat tillgänglig information drog kommissionen slutsatsen att de allmänna principer som styr bedömningen av stödets förenlighet var uppfyllda i det föreliggande fallet. Att ett maximibelopp för ersättningen baserat på den nationella statistiska utredningen fastställts i förväg i urvalsförfarandet garanterade att det inte förekom någon överkompensation till förmån för företagen.

(38) Eftersom det i det föreliggande fallet inte förekom någon offentlig upphandling och klaganden hävdar att Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA och TREDOS mottagit otillåtet statligt stöd fann kommissionen dock att den måste ge klaganden och tredjeparter möjlighet att lämna synpunkter på de metoder som de sydmähriska myndigheterna tillämpade för att fastställa stödbeloppen, innan den med visshet kunde fastslå att stödet är förenligt med artikel 73 i EG-fördraget med stöd av artikel 14 i förordning (EG) nr 659/1999.

4. DE TJECKISKA MYNDIGHETERNAS SYNPUNKTER

(39) Tjeckien hävdade att konceptet oförutsedda kostnader styrs av vägtransportlagen mot bakgrund av den preliminära sakkunniguppskattningen av den påvisbara förlusten för hela den period för vilken avtalet om allmän trafikplikt ingåtts. Uppskattningen, som lämnas in av transportföretaget, utgör en obligatorisk del av avtalet om allmän trafikplikt.

(40) Enligt avsnitt 19b.3 i nämnda lag måste regionen därefter ersätta den påvisbara förlusten upp till ett belopp som inte får överstiga sakkunniguppskattningen och som endast får höjas med oförutsedda dokumenterade kostnader. Vägtransportlagen ger emellertid inte någon mer ingående definition av oförutsedda dokumenterade kostnader och det är upp till de enskilda köparna av transporttjänster att definiera begreppet.

(41) Tjeckien erinrade om att de avtal om allmän trafikplikt som ingåtts av regionen Sydmähren omfattade krav på en preliminär förlustuppskattning. Om det faktiska dokumenterade förlustbeloppet för den aktuella perioden översteg den preliminära sakkunniguppskattningen av påvisbar förlust, ersatte inte regionen Sydmähren den påvisbara förlusten med mer än det förlustbelopp som blev resultatet av den preliminära sakkunniguppskattningen. Här var det alltså transporföretagen som tog på sig risken för högre faktiska kostnader och en lägre faktisk inkomst jämfört med den preliminära uppskattningen av påvisbara förluster, med undantag för oförutsedda dokumenterade kostnader.

(42) Begreppet oförutsedda kostnader förklarades mer ingående i de avtal om allmän trafikplikt som regionen Sydmähren ingick med de enskilda transportföretagen. Oförutsedda kostnader avser situationer som är oberoende av företagsförvaltningen, som t.ex. naturkatastrofer, statliga prisingripanden, avvikelser eller ändringar i fråga om accisavgifter, moms etc. Tjeckien överlämnade de aktuella utdragen ur avtalen om allmän trafikplikt till kommissionen.

5. TREDJEPARTERNAS SYNPUNKTER OCH DE TJECKISKA MYNDIGHETERNAS ANMÄRKNINGAR

(43) Klaganden var den enda tredjepart som inkom med synpunkter till följd av kommissionens beslut att inleda förfarandet.

(44) Klagandens kommentarer rörde följande:

— Klaganden påstår att de aktuella transporterna inte upphandlades som avtal om allmännyttiga tjänster utan inom ramen för den allmänna trafikplikt som följer av vägtransportlagen.

— Klaganden påstår att domstolens beslut i målet Altmark inte skulle ha tillämpats i detta fall.

— Klaganden invänder mot att beloppet 26 CZK per km skulle vara det maximipris för transporttjänsterna som bör tillämpas för fastställandet av ersättningen. Klaganden ansåg att detta belopp snarare bara borde utgöra en del av den preliminära sakkunnigvärdering med stöd av vilken ersättning för den påvisbara förlusten ska betalas ut till transporföretaget i enlighet med vägtrafiklagen.

— Klaganden påstår att de lokala förhållandena där de planerade kollektivtrafiktjänsterna ska utföras inte beaktats vid fastställandet av det pris som ska betalas för dessa transporttjänster (dvs. CZ 26 per km). Om de lokala förhållandena hade beaktats skulle beloppet ha blivit högre.

— Ersättningen för den allmänna trafikplikten var ett sätt för de andra transportföretagen att byta ut sin bussflotta.

— Kommissionen borde även ha granskat det klagomål som rörde perioden före den 1 maj 2004.

— Klaganden påstår att avtalen om allmän trafikplikt ledde till att det uppstod en konkurrenssituation mellan statsstödda och icke statsstödda transporter, vilket lett till snedvridning av konkurrensen.

(45) Klaganden kommenterade inte begreppet oförutsedda kostnader. Klaganden kommenterade inte heller det faktum att det är den i förväg fastställda maximala ersättningen baserad på en nationell statistisk analys som garanterar att det inte sker någon överkompensation till transportföretagen. I stället anförde klaganden att de tjeckiska myndigheterna inte borde ha betraktat referensbeloppet på 26 CZK per km som det maximala priset för transporttjänster.

(46) Klagandens kommentarer rörde sålunda inte de tvivel som kommissionen uttryckte i sitt beslut om att inleda förfarandet. Tjeckien har överlämnat sina synpunkter på klagandens kommentarer till kommissionen. Dessa synpunkter bekräftade kommissionens bedömning av de särskilda frågor som tagits upp av klaganden.

(47) Klagandens kommentarer leder därför inte till någon ändring av den rättsliga bedömning som kommissionen lade fram i sitt beslut att inleda förfarandet.

6. RÄTTSLIG BEDÖMNING

6.1 Kommissionens behörighet att granska åtgärder som beviljas av länder som anslöt till Europeiska unionen den 1 maj 2004

(48) Genom bestämmelserna i kapitel 3 i bilaga IV till 2003 års anslutningsakt skapas en rättslig ram för bedömning av åtgärder som verkställdes av de anslutande medlemsstaterna före anslutningen till EU och som fortfarande är tillämpliga efter anslutningen.

(49) Med särskild hänvisning till transportsektorn anges i bilaga IV att stödordningar och individuellt stöd (…) som *införts* i en ny medlemsstat *före* anslutningsdagen och *fortfarande tillämpas efter* denna vid anslutningen ska betraktas som befintligt stöd enligt artikel 88.1 i EG-fördraget på följande villkor: Stödåtgärderna ska meddelas kommissionen inom fyra månader räknat från anslutningsdagen.

(50) Enligt fast beslutspraxis kan [9] ”stöd som beviljats före anslutningen men som inte längre tillämpas efter denna inte granskas av kommissionen i enlighet med reglerna om statligt stöd, vare sig enligt de förfaranden som avses i artikel 88 i fördraget eller enligt det interimistiska förfarandet. Endast åtgärder som efter anslutningen kan ge upphov till ytterligare stöd eller en ökning av redan beviljat stöd kan kvalificeras som befintligt stöd enligt det interimistiska förfarandet (om de uppfyller de relevanta kraven) och därmed omfattas av detta förfarande. Å andra sidan fyller det interimistiska förfarandet inget syfte i förhållande till stödåtgärder som har blivit slutligt och ovillkorligt beviljade för ett visst belopp före anslutningen. (…) För att avgöra om så är fallet är det relevanta kriteriet här återigen den rättsligt bindande handling varigenom de behöriga nationella myndigheterna åtar sig att bevilja stöd. Om ingen sådan handling existerar, har åtgärden inte beviljats före anslutningen och utgör sålunda nytt stöd vars förenlighet med den gemensamma marknaden granskas av kommissionen mot bakgrund av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget. En ny åtgärd måste bedömas vid den tidpunkt då stödet beviljas; Stödet beviljas när staten gör sitt rättsligt bindande åtagande. Det räcker inte med att stödet utbetalas för att det ska anses beviljat. En utbetalning som görs eller kommer att göras enligt ett rättsligt åtagande är en ren genomförandeåtgärd och kan inte tolkas som nytt eller kompletterande stöd. Därför är kommissionen av uppfattningen att för att en åtgärd ska anses tillämplig efter anslutningen måste det visas att det kan leda till en fördel som var okänd, eller inte exakt känd, när stödet beviljades.”

(51) Kommissionen noterar först att de tjeckiska myndigheterna inte meddelade kommissionen avtalen i tabell 1 (som alla trädde i kraft före den 1 maj 2004) inom ramen för förfarandet enligt bilaga IV.3 i 2003 års anslutningsakt.

(52) Kommissionen noterar vidare, vilket också förklaras i samband med beslutet att inleda förfarandet, att åtgärderna mot bakgrund av definitionen av oförutsedda kostnader potentiellt kunde leda till en kompletterande förmån vars storlek inte var exakt känd vid den tidpunkt då stödet beviljades.

(53) I den mån de involverar statligt stöd avser alla de avtal som anges i tabell 1 sådant statligt stöd som var tillämpligt efter anslutningen men inte räknas som befintligt stöd, vilket innebär att kommissionen har granskningsbehörighet.

(54) Avtalen i tabell 2 ingicks alla efter den 1 maj 2004, vilket innebär att kommissionen har granskningsbehörighet.

6.2 Förekomsten av stöd

(55) I artikel 87.1 i EG-fördraget anges att om inte annat föreskrivs i fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

[9] Kommissionens beslut C 3/05 – Polen – Omstruktureringsstöd till Fabryka Samochodow Osobowych SA (f.d. Daewoo – FSO Motor SA) (EUT C 100, 26.4.2005, s. 2 (punkterna 40–43).

6.2.1 *Statliga medel*

(56) Kommissionen noterar att de sydmähriska myndigheterna betalade ut ersättningarna via den offentliga budgeten. De finansierades således med statliga medel.

6.2.2 *Selektiv ekonomisk förmån*

(57) Det måste fastställas om åtgärden innebär en selektiv ekonomisk förmån.

(58) Av domen i målet Altmark följer att ”en statlig åtgärd inte omfattas av artikel 92.1 i fördraget i den mån som åtgärden ska anses utgöra ersättning som motsvarar ett vederlag för tjänster som det mottagande företaget har tillhandahållit för att fullgöra skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster, när åtgärden i själva verket inte innebär att dessa företag gynnas ekonomiskt och således inte har som verkan att dessa företag får en mer fördelaktig konkurrensställning än konkurrerande företag.” För att det i ett konkret fall ska kunna anses att en sådan ersättning inte utgör statligt stöd måste dock ett antal villkor uppfyllas ([10]).

(59) Enligt ovannämnda dom måste det först fastställas om det mottagande företaget faktiskt har ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och om dessa skyldigheter blivit klart definierade.

(60) I sitt beslut att inleda förfarandet ställde sig kommissionen inte tvivlande till att detta villkor var uppfyllt.

(61) Kommissionen noterar att vägtransportlagen med avseende på detta krav innehåller en definition av allmän trafikplikt samt föreskrifter om att den allmänna trafikplikten inom kollektivtransporter följer av det skriftliga avtalet mellan myndigheterna och transportföretaget. De tjeckiska myndigheterna tillhandahöll kommissionen kopior av avtalen med tillhörande bilagor som ingåtts med transportföretagen.

(62) Kommissionen noterade även att den allmänna trafikplikten var tydligt och specifikt angiven i avtalen, dvs. de förbindelser och de perioder med avseende på vilka transportjänsterna skulle tillhandahållas var tydligt definierade för de berörda företagen.

(63) Enligt det andra villkoret måste det kunna visas att de parametrar på grundval av vilka ersättningen beräknas har fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt.

([10]) Dom i mål C-280/00 Altmark, punkterna 87 och 88.

(64) I sitt beslut att inleda förfarandet ställde sig kommissionen inte tvivlande till att detta villkor var uppfyllt.

(65) Kommissionen noterade att myndigheterna på grundval av kriterier i punkt 19b i vägtransportlagen och i förordningen fastställt maximipriset för transporttjänsterna till 26 CZK per km. Detta pris var angivet i den anbudsinfordran som skickades ut till alla potentiellt berörda transportföretag 2003. Kommissionen noterade att priset fastställts på grundval av statistiska uppgifter.

(66) Priset hade sålunda fastställts i förväg, dvs. innan valet av transportföretag skedde, på ett objektivt och öppet sätt. Parametrarna ändrades inte i de bilagor som tillkom efter Tjeckiens anslutning till Europeiska unionen.

(67) Enligt det tredje villkoret som anges i domen i målet Altmark får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter.

(68) I sitt beslut att inleda förfarandet noterade kommissionen att de regionala myndigheterna i anbudsinfordran uppgav att priset på högst 26 CZK per km var det pris de var villiga att betala transportföretagen för att tillhandahålla transporttjänsterna.

(69) Den noterade också att alla avtal innehåller en uppskattning av de förluster som kommer att uppstå för det berörda transportföretaget i samband med de tjänster som föreskrivs i avtalet. Förlustskattningen sker på följande sätt: Först beräknas förlusterna enligt scenariot att företaget erhåller 26 CZK per km plus inkomsterna från biljettförsäljningen till passagerarna. Därefter beräknas förlusterna enbart på grundval av inkomsterna från biljettförsäljningen. I priset på 26 CZK per km ingår också en rimlig vinst, som beräknas på grundval av objektiva parametrar enligt förordningen med beaktande av värdet av företagets tillgångar. Den slutliga utbetalningen av ersättningen sker först när det enskilda transportföretaget har lämnat in den dokumentation som styrker de faktiska förlusterna. Om de faktiska förlusterna är lägre än beräknat ersätts bara de faktiska förlusterna. Om de faktiska förlusterna är högre än beräknat uppgår ersättningen till högst den preliminära uppskattningen. Detta tak kan endast höjas om det förekommit oförutsedda kostnader.

(70) I sitt beslut att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel rörande begreppet oförutsedda kostnader, men det bör nämnas att begreppet styrs av vägtransportlagen. Det beskrivs närmare i de avtal om allmän trafikplikt som ingåtts mellan regionen Sydmähren och de enskilda transportföretagen. Oförutsedda kostnader avser situationer som är oberoende av företagsförvaltningen, som t.ex. naturkatastrofer, statliga prisingripanden, avvikelser eller ändringar i fråga om accisavgifter, moms etc. Företagen måste kunna bevisa att dessa oförutsedda kostnader uppstått. Detta undantag från det maximala transportpriset hindrar inte ersättningsmekanismen från att garantera att den ersättning som betalas ut inte överstiger de faktiska förlusterna ([11]).

(71) Eftersom ersättningen beräknades på grundval av den i förväg fastställda parametern (26 CZK per km) och den slutliga ersättningen grundade sig på dokumenterade förluster, dvs. de faktiska kostnaderna inklusive oförutsedda kostnader, anser kommissionen att ersättningsbeloppet inte kan ha överstigit de faktiska förlusterna, och därmed inte heller de faktiska kostnaderna. Kommissionen anser vidare den vinst på 2 041 CZK per km som ingår i beloppet 26 CZK per km vara rimlig, då den motsvarar en marginal på 7,85 %.

(72) Därmed drar kommissionen slutsatsen att det tredje villkoret enligt domen i målet Altmark är uppfyllt.

(73) Slutligen föreskrivs i Altmark-domen att ”när det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande, ska storleken av den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten”.

(74) Kommissionen måste först och främst undersöka om det förfarande som tillämpades av de tjeckiska myndigheterna kunde betraktas som ett förfarande för offentlig upphandling. I sitt beslut att inleda förfarandet noterade kommissionen att regionen Sydmähren skickade ut anbudsinfordringar för att utföra transporttjänster i Znojmo-distriktet till de kända transportföretagen (41 stycken) i regionen

(75) Transportföretag i andra regioner eller distrikt informerades sålunda inte om förfarandet och fick inte möjlighet att lämna anbud. Förfarandet gjorde det in heller möjligt för transportföretag i andra medlemsstater att komma i fråga vid valet av det företag som skulle tillhandahålla tjänsterna. Kommissionen noterade också att de tjeckiska myndigheterna inte tillämpade något nytt förfarande vid utseendet av tranportföretag för perioden 2004–2005, utan helt enkelt förlängde kontrakten med de företag som redan utsetts till att utföra tjänsterna under 2003.

(76) Dessa faktum kvarstår. Kommissionen kan därför dra slutsatsen att det förfarande som tillämpades av de tjeckiska myndigheterna inte kan betraktas som ett förfarande för offentlig upphandling som uppfyller kraven enligt Altmark-domen.

(77) Denna slutsats föregriper inte den ståndpunkt som kommissionen kan komma att inta vad gäller de aktuella åtgärdernas förenlighet med reglerna för offentlig upphandling.

(78) Kommissionen måste därför granska det andra alternativ som anges i det fjärde Altmark-villkoret.

(79) Ersättningsnivån måste fastställas på grundval av en analys av kostnaderna för ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med lämpliga transportmedel, vilket skulle vara ett alternativ till den analys av ersättningsnivån som fastställdes genom anbudsförfarandet. Enligt de tjeckiska myndigheterna (detta nämndes också i beslutet att inleda förfarandet) fastställdes avtalspriset för tjänsterna på grundval av statistiska kostnader, vilket innebar att ett välskött och lämpligt utrustat företag med kostnader på 23 959 CZK (0,87 EUR) per km skulle få en vinst på 2 041 CZK (0,08 EUR) per km.

(80) Här noterade kommissionen först att man använt statistiska uppgifter i syfte att se till att priset fastställdes med hänsyn till kostnaderna för ett genomsnittligt företag.

(81) I och med att alla aktörer som deltog i förfarandet måste ha utverkat en licens för att kunna bedriva verksamhet och måste ha uppfyllt vissa krav som fastställdes i anbudsinfordran, måste de också ha varit utrustade med de transportmedel som krävdes för att uppfylla kvalitetskraven.

(82) Såsom nämndes i beslutet att inleda förfarandet leder emellertid inte det faktum att man baserade urvalet på de statistiska transporkostnaderna i sig till att man kan dra slutsatsen att de transportföretag som var villiga att tillhandahålla tjänsterna för 26 CZK per km också var att betrakta som välskötta företag. De statistiska uppgifter som låg till grund för beloppet rörde endast de faktiska kostnaderna för transporttjänster i Tjeckien under år 2002. Det finns därför inget som styrker att genomsnittet av dessa kostnader är representativa för kostnaderna för ett välskött företag. De tjeckiska myndigheterna har inte lämnat tillräcklig information på denna punkt, inte heller efter beslutet att inleda förfarandet.

([11]) Förlusterna utgörs alltså av skillnaden mellan summan av de ekonomiskt dokumenterade kostnaderna och den rimliga vinsten å ena sidan och de intjänade intäkterna och inkomsten å den andra.

(83) Eftersom inte alla krav enligt det andra alternativet i det fjärde Altmark-villkoret är uppfyllda, anser kommissionen inte att det förfarande som tillämpats av de regionala myndigheterna kan betraktas som ett förfarande som garanterar att ersättningsnivån skulle komma att motsvara den nivån enligt det öppna anbudsförfarandet.

(84) Kommissionen kan med andra ord inte utesluta att de regionala myndigheterna genom det öppna anbudsförfarandet kunde ha hittat aktörer med lägre kostnader som därför kunnat erbjuda tjänsterna till lägre ersättning. Kommissionen kan inte heller utesluta att ersättningsbeloppet verkligen fastställdes till en nivå som garanterar att ingen som helst förmån beviljades vissa transportföretag.

(85) Kommissionen anser därför att ersättningen har inneburit en förmån för vissa kollektivtransportföretag. Därmed är det andra villkoret för tillämpningen av artikel 87.1 i EG-fördraget uppfyllt i detta fall.

6.2.3 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstater*

(86) När det gäller detta villkor behöver det fastställas om den förmån som beviljats genom statliga medel kan snedvrida konkurrensen i en utsträckning om påverkar handeln mellan medlemsstater.

(87) I sitt beslut att inleda förfarandet noterade kommissionen att Altmark-domen förskriver följande: Det kan inte ”uteslutas att ett offentligt stöd som beviljas ett företag som endast tillhandahåller lokala eller regionala trafiktjänster och som inte tillhandahåller några trafiktjänster utanför sin ursprungsstat ändå kan påverka handeln mellan medlemsstaterna. När en medlemsstat beviljar offentligt stöd till ett företag, kan nämligen detta företags tillhandahållande av trafiktjänster komma att upprätthållas eller ökas, med följden att möjligheterna för företag som är etablerade i andra medlemsstater att tillhandahålla sina trafiktjänster på marknaden i denna stat minskas (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 juli 1988 i mål 102/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1988, s. 4067, punkt 19, av den 21 mars 1991 i mål C-305/89, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1603, punkt 26, och domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 40). I förevarande fall är detta antagande inte bara hypotetiskt, eftersom flera medlemsstater – såsom bland annat framgår av kommissionens yttrande – sedan år 1995 har börjat öppna vissa trafikmarknader för konkurrens från företag som är etablerade i andra medlemsstater, vilket innebär att flera företag redan tillhandahåller stads-, förorts- och regional trafik i andra medlemsstater än deras ursprungsstat. Slutligen finns det enligt domstolens rättspraxis inte någon gräns eller procentsats under vilken man kan anse att handeln mellan medlemsstaterna inte påverkas. Ett relativt litet stöd eller en relativt liten storlek på det stödmottagande företaget innebär inte att det omedelbart kan uteslutas att handeln mellan medlemsstaterna påverkas (se domarna i de ovannämnda målen Tubemeuse, punkt 43, och Spanien mot kommissionen, punkt 42). Det andra villkoret för tillämpning av artikel 92.1 i fördraget, enligt vilket stödet skall kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna, är således inte beroende av om de tillhandahållna trafiktjänsterna är av lokal eller regional art eller är beroende av det aktuella trafikområdets betydelse.” ([12])

(88) Kommissionen drar därför slutsatsen att det villkor som säger att stödet måste snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna är uppfyllt i det förevarande fallet.

(89) Med hänsyn till ovanstående drar kommissionen även slutsatsen att de genomförda åtgärderna innebär statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

6.3 **Stödets förenlighet**

(90) Enligt artikel 73 i EG-fördraget är stöd förenligt om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt. Den artikeln utgör *lex specialis* i förhållande till artikel 86.2 och artikel 87.2 och 87.3 i EG-fördraget.

(91) Enligt Altmark-domen ([13]) kan artikel 73 inte tillämpas direkt utan att vissa rådsförordningar, särskilt rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar ([14]), därvid beaktas.

(92) Enligt artikel 1.1 i förordning (EEG) nr 1191/69 kan förordningen endast tillämpas med avseende på statligt stöd som beviljas transportföretag som utför transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar.

(93) Medlemsstaterna får emellertid från den förordningens tillämpningsområde undanta företag vilkas verksamhet är begränsad uteslutande till stads-, förorts- eller regional trafik.

(94) Kommissionen noterade redan i sitt beslut om att inleda förfarandet att de tjeckiska myndigheterna inte gjort något sådant undantag. Därför är relevanta bestämmelser i förordning (EEG) nr 1191/69 tillämpliga.

([12]) Mål C-280/00, Altmark, punkterna 77–82.
([13]) Mål C-280/00, Altmark, som citeras ovan.
([14]) EGT L 156, 28.6.1969, s. 1.

(95) Enligt artikel 1.4 i förordning (EEG) nr 1191/69 får medlemsstaternas behöriga myndigheter ingå avtal med ett transportföretag om trafiktjänster på grundval av allmän trafikplikt för att säkerställa en tillräcklig tillgång till transporttjänster.

(96) I artikel 14 i förordning (EEG) nr 1191/69 anges att med avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt avses ett avtal som slutits mellan en medlemsstats behöriga myndigheter och ett transportföretag för att tillhandahålla allmänheten tillräckliga transporttjänster.

(97) Enligt artikel 14.2 i förordning (EEG) nr 1191/69 ska ett avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt bl.a. omfatta följande punkter:

a) Detaljupplysningar om den transporttjänst som ska tillhandahållas, särskilt normerna i fråga om kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet.

b) Priset på de tjänster som omfattas av avtalet, vilket pris antingen ska utgöra ett tillägg till biljettintäkterna eller inkludera dessa intäkter, samt närmare bestämmelser om de finansiella förhållandena mellan de två parterna.

c) Regler om tillägg och ändringar i avtalet, särskilt för att ta hänsyn till oförutsebara förändringar.

d) Avtalets giltighetstid.

e) Påföljder vid avtalsbrott.

(98) Såsom redan nämnts i beslutet om att inleda förfarandet noterar kommissionen att det i punkt 19 i vägtransportlagen föreskrivs att ”allmän trafikplikt inom kollektiv linjetrafik följer av det skriftliga avtalet” mellan de behöriga myndigheterna och transportföretagen. Kommissionen noterar även att de villkor som tillhandahållandet av transporttjänsterna grundade sig på inte fastställdes av myndigheterna utan avtalades mellan transportföretagen och de regionala myndigheterna. Kommissionen drar därför slutsatsen att bestämmelserna i avsnitt V (Avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt) i förordning (EEG) nr 1191/69 kan tillämpas trots vägtransportlagens lydelse (”allmän trafikplikt”).

(99) Kommissionen noterar för det andra att beskrivningen av tjänsten i avtalen sker både uttryckligen och med hänvisning till det faktum att trafikföretagen innehade licenser för att tillhandahålla allmänna transporttjänster.

(100) För det tredje innehöll avtalen uppgifter om priset per km och det övergripande ersättningsbelopp som skulle betalas ut för tjänsterna.

(101) För det fjärde innehöll avtalen villkor och förfaranden för ändring, uppgifter om giltighetsperioden samt sanktioner i den händelse avtalets bestämmelser inte efterlevs.

(102) Kommissionen drar därför slutsatsen att det grundläggande innehållet i ett avtal, vilket fastställs i artikel 14.2 i förordning (EEG) nr 1191/69, täcktes av avtalen med Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS

(103) Kommissionen noterar vidare att lagstiftarens mål vid antagandet av förordning (EEG) nr 1191/69 var att definiera under vilka villkor stöd som innebär ersättning för allmän trafikplikt enligt artikel 73 i fördraget är förenligt med den gemensamma marknaden. Både tillämpningen av artikel 73 i fördraget och tillämpningen av förordning (EEG) nr 1191/69 förutsätter förekomst av stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget. Om innehållet i avtalen kan täckas av artikel 73, dvs. att det ”innebär ersättning för allmän trafikplikt”, bör valet av instrument, dvs. ett avtal eller en unilateralt påförd skyldighet, i sig inte hindra att ett potentiell statligt stöd som är inbyggt i avtalspriset förklaras vara förenligt med den gemensamma marknaden. Det som avgör om en tjänst ska kunna betraktas som allmän trafikplikt i den mening som avses i artikel 73, vare sig den införts av en medlemsstat eller överenskommits genom ett avtal, måste vara innehållet i tjänsten och inte formen för dess utövande ([15]).

([15]) I artikel 4 i kommissionens beslut 2005/842/EG av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 312, 29.11.2005, s. 67) används konceptet ”anförtroende genom en eller flera officiella handlingar”, vars form varje medlemsstat själv kan fastställa. Se även Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

(104) Mot bakgrund av ovanstående och ur ett rättsligt perspektiv drar kommissionen slutsatsen att det inte finns något som säger att ett statligt stöd som är inbyggt i det pris som betalas enligt ett avtal om allmän trafikplikt inte kan vara förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 73. Kommissionen noterar att detta var en lösning som lagstiftarna valde att tillämpa i förordning (EG) nr 1370/2007. Enligt förordningens artikel 12 kommer den dock att träda i kraft först den 3 december 2009. Eftersom de aktuella avtalen undertecknades före detta datum kan förordning (EG) nr 1370/2007 inte tillämpas på dem.

(105) Eftersom artikel 14 i förordning (EEG) nr 1191/69 inte innehåller några uttryckliga villkor enligt vilka ett statligt stöd som är inbyggt i det pris som betalas enligt ett avtal om allmän trafikplikt kan förklaras förenligt med den gemensamma marknaden, anser kommissionen att de allmänna principer som följer av EG-fördraget, EG-domstolens och förstainstansrättens rättspraxis och kommissionens beslutpraxis på andra områden än kollektivtransporter ska tillämpas vid fastställandet av huruvida ett sådant statligt stöd kan förklaras förenligt med den gemensamma marknaden ([16]).

(106) I Gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster ([17]) erinrar kommissionen om dessa principer ur ett generellt perspektiv. När det gäller ersättning för offentliga tjänster som utgör statligt stöd (dvs. när det statliga stödet är inbyggt i det pris som betalas för tjänsten) föreskrivs följande i gemenskapens rambestämmelser: ”Ersättningen får inte vara större än vad som är nödvändigt för att täcka de kostnader som orsakats av fullgörandet av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av offentliga tjänster, med hänsyn till intäkterna i samband med detta och till en rimlig vinst för att fullgöra dessa skyldigheter. Ersättningsbeloppet omfattar alla fördelar som har beviljats av staten eller genom statliga medel i någon form”.

(107) Kommissionen noterar att de sydmähriska myndigheterna, genom att redan i anbudsförfarandet ange att det pris som de var villiga att betala var högst 26 CZK per km (se skälen 12–20) och sedan tillämpa denna parameter och lägga till de oförutsedda kostnaderna i syfte att beräkna transportföretagens inkomster, kunnat säkerställa att ersättningen inte skulle komma att överstiga transportföretagens kostnader.

([16]) Se kommissionens beslut: C 16/07 – Österrike – Offentligt stöd till Postbus i distriktet Lienz, C 31/07 – Irland – Statligt stöd till bussbolag som drivs av Cùoras Iompair Eireann (Dublin Bus and Irish Bus); C 47/2000 – Tyskland – DB Regio AG – Avtal om allmänna trafiktjänster; C 41/08 – Danmark – Avtal om allmän trafikplikt mellan transportministeriet och Danske Statsbaner.

([17]) EUT C 297, 29.11.2005, s. 4.

(108) Kommissionen noterar att klaganden, trots att denne bestred den parameter som användes för att beräkna ersättningen, inte lade fram något som visar att ersättningen kunde komma att överstiga transportföretagens kostnader. Klaganden framhöll i stället att det aktuella beloppet snarare bara var en del av en preliminär sakkunniguppskattning enligt vilken den påvisbara kostnaden skulle ersättas transportföretaget och borde ha fastställas till en ännu högre nivå.

(109) Kommissionen noterar vidare att utöver ersättningen från de regionala myndigheterna erhöll transportföretagen under perioden 2004–2005 inte någon annan förmån från staten eller genom statliga resurser med avseende på de tjänster som tillhandahölls i regionen Sydmähren.

(110) Kommissionen anser därför att de allmänna principer som styr bedömningen av det ovan beskrivna stödet förenlighet har uppfyllts i det aktuella fallet.

(111) Kommissionen drar därför slutsatsen att stödet är förenligt med artikel 73 i fördraget.

7. **SLUTSATS**

(112) Mot bakgrund av den rättsliga bedömningen drar kommissionen slutsatsen att Tjeckien har brutit mot artikel 88.3 i EG-fördraget och därmed olagligen har beviljat stöd enligt den aktuella stödordningen.

(113) Kommissionen anser att det stöd som beviljats Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS genom avtal om allmän trafikplikt avseende vägtransporter i Sydmähren är förenligt med artikel 73 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Tjeckien har genomfört genom de avtal om allmän trafikplikt för vägtransporter i Sydmähren som ingåtts med 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. och TREDOS, spol. s r.o. är förenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Tjeckien.

Utfärdat i Bryssel den 26 november 2008.

På kommissionens vägnar
Antonio TAJANI
Vice ordförande