

## II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

## DECYZJE

## KOMISJA

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 26 listopada 2008 r.

**w sprawie pomocy państwa C 3/08 (ex NN 102/05) – Republika Czeska dotyczącej rekompensaty z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej dla przedsiębiorstw autobusowych z Moraw Południowych**

(notyfikowana jako dokument nr C(2008) 7032)

(Jedynie tekst w języku czeskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/325/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 6 ust. 1 oraz art. 14,

po wezwaniu zainteresowanych stron trzecich do składania uwag zgodnie z przepisami przywołanymi powyżej <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

### 1. PROCEDURA

(1) Pismem z dnia 28 czerwca 2005 r. Komisja otrzymała skargę czeskiej spółki ČAS – SERVICE a.s. („Skarżący”).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 43 z 16.2.2008, s. 19.

Skarga dotyczyła pomocy państwa przyznanej rzekomo przez władze regionalne w latach 2003–2005 różnym podmiotom konkurującym ze Skarżącym.

(2) Pismami z dnia 20 lipca 2005 r., 14 marca 2006 r. i 7 grudnia 2006 r. Komisja zwróciła się do władz czeskich o przekazanie dodatkowych informacji dotyczących kwestii poruszonych przez Skarżącego.

(3) Władze czeskie udzieliły odpowiedzi w dniu 14 września 2005 r., 2 czerwca 2006 r., 6 lutego 2007 r. i 18 października 2007 r.

(4) Pismem z dnia 15 stycznia 2008 r. Komisja powiadomiła władze czeskie o decyzji o wszczęciu procedury przewidzianej w art. 88 ust. 2 traktatu WE w odniesieniu do tej pomocy. Władze czeskie przekazały swoje uwagi dotyczące pomocy w piśmie z dnia 18 lutego 2008 r.

(5) Decyzja Komisji o wszczęciu procedury została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 16 lutego 2008 r. <sup>(3)</sup>. Komisja wezwała wszystkie zainteresowane strony do składania uwag dotyczących pomocy.

<sup>(3)</sup> Zob. przypis 2.

(6) W dniu 14 marca 2008 r. do Komisji wpłynęły uwagi zgłoszone przez Skarżącego, występującego w charakterze strony trzeciej. W dniu 17 kwietnia 2008 r. uwagi te zostały przekazane władzom czeskim, które poproszono o przedstawienie komentarza do stanowiska strony trzeciej. W dniu 13 maja 2008 r. władze czeskie wystąpiły z wnioskiem o przedłużenie ostatecznego terminu składania uwag, na co Komisja wyraziła zgodę. W dniu 17 czerwca 2008 r. władze czeskie przedłożyły swoje spostrzeżenia dotyczące uwag strony trzeciej.

## 2. SZCZEGÓŁOWY OPIS

(7) Skarżący to spółka akcyjna, prowadząca działalność w zakresie regularnych przewozów autobusowych, przewozów czarterowych, miejskich przewozów autobusowych na terenie Znojmo oraz przewozów międzynarodowych.

(8) Do września 2004 r. obsługa regionalnych publicznych przewozów autobusowych na Morawach Południowych stanowiła podstawowy rodzaj działalności Skarżącego, zwłaszcza na podstawie umów zawartych z władzami regionalnymi. Usługi były świadczone w regionie Moraw Południowych (w okręgach Znojmo i Moravsky Krumlov).

(9) Skarżący utrzymuje, że władze Moraw Południowych przyznały, w latach 2003–2005, nielegalną pomoc państwa przedsiębiorstwom Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. („Bítešská”), BK Bus s.r.o. („BK Bus”), Břežanská dopravní společnost s.r.o. („Břežanská společnost”), Znojemská dopravní společnost – PSOTA s.r.o. („PSOTA”), TREDOS, spol. s.r.o. („TREDOS”). Miałyby to być rezultatem przyznania koncesji, co nie było ani przejrzyste, ani obiektywne.

(10) Według władz czeskich koncesja stanowi udzielone przez władze zezwolenie na świadczenie regularnych publicznych usług przewozowych. Celem koncesji jest zagwarantowanie, że przewozy autobusowe będą obsługiwane jedynie przez przewoźników spełniających określone wymogi jakości. W tym względzie, zgodnie z ust. 18 ustawy nr 111/1994 Sb. o transporcie drogowym („ustawa o transporcie drogowym”) <sup>(4)</sup>, wspomniane wymogi obejmują w szczególności zobowiązanie do świadczenia usług stosownie do zatwierdzonego rozkładu jazdy, do zapewnienia określonego poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz do publikowania rozkładów jazdy i oznakowania autobusów nazwami linii.

(11) Przepis ust. 19 ustawy o transporcie drogowym stanowi, że przez pojęcie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych rozumie się „zobowiązanie podjęte przez przewoźnika z uwagi na interes publiczny, którego przewoźnik w innym wypadku nie podjąłby się wcale ani w części ze względu na jego niekorzystne skutki ekonomiczne. Zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych jest uzgadniane przez władze publiczne z przewoźnikiem, przy czym władze publiczne ustalają także wysokość możliwej do udowodnienia straty przewoźnika będącej skutkiem jego wypełniania. Zobowiązanie

z tytułu świadczenia usług publicznych obejmuje zobowiązanie do prowadzenia działalności [...], zobowiązanie do przewozów [...], zobowiązanie taryfowe [...]. Zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie publicznych przewozów liniowych wynika z pisemnej umowy” (zawartej pomiędzy właściwymi władzami a przewoźnikiem) <sup>(5)</sup>.

(12) Ponadto przepisy ust. 19b pkt 2) i 4) ustawy o transporcie drogowym stanowią, że „wstępny specjalistyczny szacunek wysokości możliwej do udowodnienia straty za cały okres, w odniesieniu do którego nałożone jest zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych, stanowi obowiązkową, integralną część umowy o świadczenie usług publicznych”. Właściwe władze „ustalają wysokość możliwej do udowodnienia straty na najwyższym poziomie wspomnianego wstępnego specjalistycznego szacunku, powiększonym jedynie o nieprzewidywalne koszty. [...] Jeżeli przewoźnik świadczy również usługi przewozowe inne niż usługi wynikające ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych lub wykonuje inne rodzaje działalności, jest zobowiązany do prowadzenia odrębnej rachunkowości dla zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych”.

(13) Na mocy ust. 19b pkt 5) ustawy o transporcie drogowym „ustalenie wstępnej możliwej do udowodnienia straty, metoda wyliczenia wstępnego specjalistycznego szacunku wysokości możliwej do udowodnienia straty, przepisy odnoszące się do przydzielania środków finansowych ze stosownych budżetów, dokumenty, które muszą stanowić potwierdzenie wyliczenia wysokości możliwej do udowodnienia straty, a także metoda sprawowania przez władze publiczne specjalistycznego nadzoru nad finansowaniem usług związanych z ruchem, określone są w rozporządzeniu wykonawczym”. Wspomniane rozporządzenie, tzn. rozporządzenie 50/1998 Ministerstwa Transportu i Komunikacji z dnia 13 marca 1998 r. w sprawie możliwej do udowodnienia straty w dziedzinie publicznych liniowych przewozów pasażerskich („rozporządzenie”) – określa możliwą do udowodnienia stratę w dziedzinie publicznych liniowych przewozów pasażerskich jako: „różnicę pomiędzy sumą ekonomicznie uzasadnionych kosztów i odpowiedniego zysku a pomiędzy uzyskanymi wpływami i dochodami” (zwaną dalej „stratami”).

(14) W rozporządzeniu przyjmuje się, że odpowiedni zysk to „suma, która – po opodatkowaniu [...] – nie przekracza 1/8 ceny autobusów używanych zazwyczaj do celów publicznych liniowych przewozów pasażerskich w ramach świadczenia usług związanych z ruchem w drodze realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, pomniejszonej o sumę łącznej rzeczywistej amortyzacji wspomnianych autobusów oraz o sumę wydatkowaną na inwestycje związane z obsługą publicznych liniowych przewozów pasażerskich, pod warunkiem że właściwe władze wyraziły swoją zgodę na włączenie inwestycji do wyliczenia możliwych do udowodnienia strat”.

<sup>(4)</sup> Do celów niniejszej decyzji czyni się odniesienie do przepisów ustawy w wersji zastosowanej w omawianej sprawie.

<sup>(5)</sup> W prawie czeskim rekompensata z tytułu umów o świadczenie usług publicznych jest równoważna z pojęciem dającej się udowodnić straty. W kwestii podobnej sprawy zob. także decyzja Komisji N495/07 – Republika Czeska – Program pożerzeń a obnova železničních kolejových vozidel (Dz.U. C 152 z 18.6.2008, s. 21).

- (15) Z dniem 1 stycznia 2003 r. władze regionalne, w tym władze Moraw Południowych, stały się odpowiedzialne w Republice Czeskiej za zawieranie z przewoźnikami umów o świadczenie publicznych usług przewozowych. Władze Moraw Południowych porównały koszty świadczenia usług w zakresie przewozów publicznych, poniesione przez Skarżącego, ze średnimi kosztami obsługi przewozów autobusowych w Republice Czeskiej, uzyskanymi z badań statystycznych. Uznały one, że koszty Skarżącego były wyższe niż średnie koszty.
- (16) W dniu 24 marca 2003 r., przy uwzględnieniu wspomnianej powyżej oceny oraz po zakończonych fiaskiem negocjacjach ze Skarżącym, władze regionu Moraw Południowych podjęły decyzję o przeprowadzeniu z innymi przewoźnikami negocjacji w sprawie świadczenia usług przewozowych. Nawiązały one kontakt z określonymi przewoźnikami prowadzącymi działalność w regionie Moraw Południowych i zwróciły się do nich o składanie ofert na świadczenie usług w zakresie przewozów publicznych na terenie Znojmo. Zaproszenie do składania ofert wysłano do 41 przewoźników, w tym do Skarżącego. W zaproszeniu przewidziano, że władze regionalne są skłonne płacić przewoźnikom za świadczenie usługi cenę nie wyższą niż 26 CZK/km. Przewidziano również wymóg, zgodnie z którym przewoźnicy muszą posiadać elektroniczny system przetwarzania danych i cieszyć się nieposzlakowaną opinią w organach administracji.
- (17) Władze regionalne otrzymały odpowiedzi od 9 przewoźników, którzy zostali następnie zaproszeni na spotkanie z władzami regionalnymi. Komisja selekcyjna, powołana przez Regionalną Radę Moraw Południowych, oceniła i sklasyfikowała oferty, po czym zaleciła, aby umowy o świadczenie usług przewozowych zawarto z sześcioma przewoźnikami, w tym ze Skarżącym, a mianowicie z przedsiębiorstwami: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA i TREDOS, oraz ze Skarżącym (ČAS-Service a.s.).
- (18) Kryteriami uwzględnionymi przez komisję selekcyjną przy dokonywaniu oceny ofert były przejrzystość i kompletność. Ponadto władze Moraw Południowych wzięły pod uwagę, między innymi, kryterium zmniejszenia do minimum liczby roboczych kilometrów technicznych oraz spójność wybranego obszaru.
- (19) Jak utrzymują władze czeskie, uznano, że Skarżący spełnia kryteria selekcji jedynie warunkowo, gdyż nie określił w sposób jednoznaczny ceny swoich operacji przewozowych. W trakcie kolejnych spotkań Skarżący wyraził opinię, że nie jest w stanie zgodzić się na rekompensatę w wysokości zaproponowanej przez władze Moraw Południowych w zaproszeniu do składania ofert.
- (20) W rezultacie władze regionalne uznały, że Skarżący nie spełnia warunków procedury selekcji, a tym samym nie ma możliwości zawarcia z nim umowy o świadczenie usług w zakresie przewozów publicznych.
- (21) Umowy zawarto z tymi przewoźnikami, którzy wyrazili zgodę, aby maksymalna cena, jaka będzie płacona z tytułu świadczenia usług w zakresie przewozów publicznych, wynosiła 26 CZK/km. Według władz czeskich oznaczało to, że dobrze zarządzane i dysponujące odpowiednimi środkami przedsiębiorstwo, przy kosztach wynoszących 23 959 CZK/km, osiągnęłoby zysk w wysokości 2 041 CZK/km. Koszt w wysokości 23 959 CZK/km uzyskano z badań statystycznych przeprowadzonych na mocy ustawy nr 89/1995 Sb. o usługach w zakresie statystyk krajowych. Wspomniane badania odnosiły się do świadczenia usług w zakresie publicznych przewozów autobusowych na terytorium Republiki Czeskiej w 2002 r.
- (22) Szacunkowa cena za km (nieprzekraczająca 26 CZK/km) została określona w umowie z każdym z przewoźników. Posłużyło to do określenia ogólnej kwoty dochodów (cena za kilometr pomnożona przez liczbę kilometrów), która zostałaby wypłacona przewoźnikowi za świadczenie usług. Wspomnianą kwotę pomniejszono o rzeczywiste dochody w celu określenia strat <sup>(6)</sup>.
- (23) Przewoźnik był zobowiązany do przedstawienia władzom dowodu w formie dokumentu, zaświadczającego o rzeczywistych dochodach po wykonaniu usług. Dopiero wówczas zostałaby ustalona ostateczna kwota strat i mogłaby zostać dokonana płatność rekompensaty.
- (24) Oprócz ogólnych wymogów przewidzianych w ustawie o transporcie drogowym w odniesieniu do przewoźników oraz wynikających z faktu, że tego rodzaju przewoźnicy byli w posiadaniu koncesji, w każdej umowie ustanowiono bardziej szczegółowe zobowiązania w odniesieniu do każdego z przewoźników, mianowicie zobowiązanie do zapewnienia przewozów na określonych trasach oraz w wyznaczonych godzinach, jak również warunki wprowadzania zmian w umowach oraz kary w przypadku niewywiązania się z umów.
- (25) Władze czeskie powiadomiły Komisję, że po 2003 r. władze Moraw Południowych wyraziły zgodę na zawarcie dalszych umów o świadczenie usług przewozowych z tymi samymi przewoźnikami na lata 2004 i 2005.
- (26) Władze czeskie potwierdziły, że nie przyjęto żadnej szczególnej procedury do celów selekcji przewoźników, którzy mieliby świadczyć usługi przewozowe w latach 2004 i 2005.

<sup>(6)</sup> Zgodnie z ustawodawstwem czeskim straty stanowią różnicę pomiędzy sumą ekonomicznie uzasadnionych kosztów i odpowiedniego zysku, z jednej strony, a uzyskanymi wpływami i dochodami, z drugiej strony.

- (27) W poniższej tabeli zamieszczono dane dotyczące kwot rekompensaty przewidzianych w umowach na 2004 r. (tabela 1):

Nazwa przewoźnika	Data zawarcia umowy	Maksymalna kwota rekompensaty przewidziana w umowie
TREDOS	21.1.2004	CZK 7 364 733
	Zmieniono w dniu: 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
	Zmieniono w dniu: 31.8.2004	CZK 18 956 769
	17.9.2004	CZK 18 979 733
Břežanská společnost	26.01.2004	CZK 10 615 611

- (28) Ponadto kontrakty zawarte na 2004 r. zostały przedłużone na 2005 r. (tabela 2):

Nazwa przewoźnika	Data zawarcia umowy	Maksymalna kwota rekompensaty przewidziana w umowie
TREDOS	4.3.2005	CZK 11 457 527
	Zmieniono w dniu: 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) Jak utrzymują władze czeskie, jeżeli chodzi o usługi przewozowe w regionie Moraw Południowych, wymienione wyżej przedsiębiorstwa nie otrzymały w latach 2004–2005 żadnego innego finansowania ze strony państwa lub przy użyciu zasobów państwowych.

### 3. PODSTAWY WSZCZĘCIA PROCEDURY

- (30) Komisja podjęła decyzję o wszczęciu procedury ze względów przedstawionych w motywach 31–38.

### 3.1. Obecność pomocy

- (31) Komisja miała wątpliwości, czy spełniony został trzeci warunek określony w orzeczeniu w sprawie Altmark<sup>(7)</sup>.
- (32) Z racji iż wyliczenia rekompensaty dokonano w oparciu o wcześniej ustalony parametr (26 CZK/km) oraz ponieważ ostateczne wynagrodzenie oparte było na dowodzie poświadczającym faktycznie poniesione straty, nieprzekraczające tego, co przewidziano uprzednio w umowach, Komisja wyraziła wstępną opinię, że kwota rekompensaty nie może przewyższyć wysokości faktycznych strat. Ponadto Komisja uznała zysk ujęty w sumie 26 CZK/km za rozsądny.
- (33) Komisja wyraziła jednak wątpliwości w odniesieniu do istniejącego w ustawodawstwie czeskim pojęcia nieprzewidywalnych kosztów, które mogłyby służyć jako usprawiedliwienie nadzwyczajnego podniesienia pułapu rekompensaty.
- (34) Ponadto Komisja doszła do wniosku, że nie został spełniony także czwarty warunek określony w orzeczeniu w sprawie Altmark. Komisja uznała, że procedury zastosowanej przez władze czeskie nie można uznać za procedurę udzielania zamówień publicznych ani za procedurę zapewniającą określenie poziomu rekompensaty na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby typowe przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i dysponujące odpowiednimi środkami transportu, zgodnie z wymogami orzeczenia w sprawie Altmark.
- (35) W rezultacie Komisja uznała, że nie istnieją jednoznaczne dowody poświadczające, iż rekompensata nie zapewniła selektywnej korzyści oraz, tym samym, przy uwzględnieniu, że spełnione zostały pozostałe warunki art. 87 ust. 1 traktatu WE, pomocy państwa w rozumieniu tego przepisu.

### 3.2. Zgodność

- (36) Komisja zwróciła uwagę, że zgodność tego rodzaju pomocy państwa ze wspólnym rynkiem należy oceniać w świetle ogólnych zasad wynikających z traktatu WE, z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości i Sądu Pierwszej Instancji, jak również z praktyki decyzyjnej Komisji w dziedzinach innych niż transport publiczny<sup>(8)</sup>.

<sup>(7)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r., C-280/00 *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, przy udziale *Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, Rec. 2003, I-07747, pkt 88–93.

<sup>(8)</sup> Zob. decyzje Komisji: C 16/07 – Austria – Oficjalna pomoc dla Postbus w powiecie Lienz (Dz.U. C 162 z 14.7.2007, s. 19); C 31/07 – Irlandia – Pomoc państwa dla przedsiębiorstw autobusowych *Córas Iompair Éireann* (Dublin Bus i Irish Bus) (Dz.U. C 217 z 15.9.2007, s. 44); C 47/07 – Niemcy – DB Regio AG – Umowa o świadczenie usług publicznych (Dz.U. C 35 z 8.2.2008, s. 13); C 41/08 – Dania – Umowa o świadczenie usług publicznych pomiędzy Ministerstwem Transportu i Danske Statsbaner (dotychczas nieopublikowana).

- (37) Po przeanalizowaniu dostępnych informacji Komisja uznała, że ogólne zasady określające ocenę zgodności pomocy zostały w rozpatrywanej sprawie zachowane. Wstępne ustalenie w ramach procedury selekcji maksymalnej ceny w odniesieniu do rekompensaty w oparciu o krajową analizę statystyczną zagwarantowało, że nie doszło do nadmiernej kompensacji dla przewoźników.
- (38) Biorąc jednakże pod uwagę, że w rozpatrywanej sprawie nie przeprowadzono procedury udzielania zamówień publicznych, oraz uwzględniając, że Skarżący argumentuje, iż przedsiębiorstwa Bítešská, BK Bus, Brežská společnost, PSOTA i TREDOS otrzymały nielegalną pomoc państwa, Komisja uznała, że jest zobowiązana zapewnić Skarżącemu i stronom trzecim możliwość przedstawienia uwag dotyczących metody zastosowanej przez władze Moraw Południowych do celów ustalenia kwoty rekompensaty, zanim będzie w stanie stwierdzić z całą pewnością, iż pomoc jest zgodna z art. 73 traktatu WE na mocy art. 14 rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

#### 4. UWAGI WŁADZ CZESKICH

- (39) Republika Czeska oświadczyła, że pojęcie nieprzewidywalnych kosztów jest określone ustawą o transporcie drogowym w odniesieniu do wstępnego eksperckiego szacunku możliwej do udowodnienia straty za cały okres, na jaki została zawarta umowa o świadczenie usług publicznych. Wspomniany szacunek, który jest przedkładany przez przewoźnika, stanowi obowiązkową część umowy o świadczenie usług publicznych.
- (40) Sekcja 19b ust. 3 wspomnianej ustawy stanowi, że władze regionalne muszą w terminie późniejszym zwrócić kwotę możliwej do udowodnienia straty w wysokości do kwoty nieprzekraczającej eksperckiego szacunku, powiększonej jedynie o nieprzewidywalne, możliwe do udowodnienia koszty. Ustawa o transporcie drogowym nie zawiera jednak bardziej szczegółowej definicji nieprzewidywalnych, możliwych do udowodnienia kosztów, zaś określenie tego pojęcia pozostawia się poszczególnym nabywcom usług przewozowych.
- (41) Republika Czeska przypomniała, że umowy o świadczenie usług publicznych, zawarte przez władze regionu Moraw Południowych, przewidywały wstępny szacunek strat. Jeżeli kwota rzeczywistej, możliwej do udowodnienia straty za przedmiotowy okres była wyższa niż wstępny ekspercki szacunek możliwej do udowodnienia straty, władze regionu Moraw Południowych zwracały kwotę możliwej do udowodnienia straty jedynie w wysokości do kwoty określonej we wstępnym eksperckim szacunku. W tym kontekście ryzyko wyższych rzeczywistych kosztów i niższych rzeczywistych dochodów w stosunku do wstępnego szacunku możliwej do udowodnienia straty ponosili przewoźnicy, z wyjątkiem nieprzewidywalnych, możliwych do udowodnienia kosztów.
- (42) Pojęcie nieprzewidywalnych kosztów zostało sformułowane w bardziej szczegółowy sposób w umowach o świadczenie usług publicznych, zawartych przez władze regionu Moraw Południowych z poszczególnymi przewoźnikami. Nieprzewidywalne koszty odnoszą się do sytuacji niezależnych od zarządu przedsiębiorstw, takich jak klęski żywiołowe, interwencje cenowe ze strony państwa, rozbieżności lub zmiany w zakresie akcyzy, VAT itd. Republika Czeska udostępniła Komisji stosowne streszczenia umów o świadczenie usług publicznych.

#### 5. UWAGI STRON TRZECICH ORAZ SPOSTRZEŻENIA WŁADZ CZESKICH

- (43) Skarżący był jedyną stroną trzecią, która przedłożyła uwagi w następstwie podjęcia przez Komisję decyzji o wszczęciu procedury.
- (44) Uwagi Skarżącego odnosiły się do następujących aspektów:
- twierdzenie, że przewozy, o których mowa, nie zostały zlecone na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, ale w ramach pojęcia zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, wynikającego z ustawy o transporcie drogowym,
  - twierdzenie, że orzeczenie w sprawie Altmark nie powinno być stosowane w przedmiotowej sprawie,
  - przeciwstawienie się uznaniu kwoty 26 CZK/km za maksymalną cenę operacji przewozowej do celów określenia rekompensaty. Skarżący uznał w istocie, że wspomniana kwota stanowi raczej jedynie część wstępnego eksperckiego szacunku, zgodnie z którym możliwa do udowodnienia strata powinna zostać zrekompensowana na rzecz przewoźnika zgodnie z ustawą o transporcie drogowym,
  - twierdzenie, że lokalne warunki publicznych planowych operacji przewozowych nie zostały uwzględnione przy ustalaniu ceny wypłacanej z tytułu świadczenia usług przewozowych, wynoszącej 26 CZK/km. Gdyby uwzględniono wspomniane lokalne warunki, kwota byłaby w rezultacie wyższa,
  - rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych stanowiła dla pozostałych przewoźników sposób na wymianę swojego parku samochodowego,
  - Komisja powinna była ocenić skargę również w odniesieniu do okresu poprzedzającego dzień 1 maja 2004 r.,
  - twierdzenie, że umowy o świadczenie usług publicznych doprowadziły do sytuacji, w której dochodzi do konkurencji pomiędzy przewozami subsydiowanymi i niesubsydiowanymi, co jest źródłem zakłócenia konkurencji.

- (45) Skarżący nie przedstawił jednak uwag co do pojęcia nieprzewidywalnych kosztów. Skarżący nie przedstawił również uwag co do faktu, że wstępne ustalenie maksymalnej ceny w odniesieniu do rekompensaty w oparciu o krajową analizę statystyczną mogło zagwarantować, iż nie dojdzie do nadmiernej kompensacji dla przewoźników. Przeciwnie, Skarżący utrzymywał, że owa kwota referencyjna w wysokości 26 CZK/km nie powinna być zostać uznana przez władze czeskie za maksymalną cenę przewozu.
- (46) Tym samym uwagi Skarżącego nie odnosiły się konkretnie do wątpliwości wyrażonych przez Komisję w jej decyzji o wszczęciu procedury. Ponadto Republika Czeska przedłożyła Komisji swoje spostrzeżenia dotyczące uwag Skarżącego. Owe spostrzeżenia stanowiły potwierdzenie oceny Komisji dotyczącej poszczególnych zagadnień przedstawionych przez Skarżącego.
- (47) W rezultacie uwagi Skarżącego nie wpływają na zmianę oceny prawnej Komisji, opracowanej w decyzji o wszczęciu procedury.

## 6. OCENA PRAWNA

### 6.1. Kompetencje Komisji do badania środków przyznanych przez kraje, które przystąpiły do Unii Europejskiej w dniu 1 maja 2004 r.

- (48) Przepisy rozdziału 3 załącznika IV do Aktu przystąpienia z 2003 r. tworzą ramy prawne dla oceny środków, które zostały wprowadzone w życie przez przystępujące państwa członkowskie przed ich przystąpieniem do UE i mają nadal zastosowanie po ich przystąpieniu.
- (49) Ze szczególnym odniesieniem do sektora transportowego przepisy załącznika IV stanowią, że „programy pomocowe oraz pomoc indywidualna wprowadzone w życie w nowym państwie członkowskim przed dniem przystąpienia i mające nadal zastosowanie po tym dniu uznaje się za istniejącą pomoc w rozumieniu artykułu 88 ustęp 1 Traktatu WE [...] pod warunkiem, iż Komisja zostanie o nich powiadomiona w ciągu czterech miesięcy od dnia przystąpienia”.
- (50) Zgodnie z przyjętą praktyką decyzyjną<sup>(9)</sup> „środki pomocy przyznane przed przystąpieniem i niemające zastosowania po przystąpieniu nie mogą być badane przez Komisję ani w ramach procedur określonych w art. 88 Traktatu WE, ani w ramach mechanizmu przejściowego. Jedynie takie środki, które mogą w dalszym ciągu doprowadzić, już po przystąpieniu, do przyznania dodatkowej pomocy lub do zwiększenia kwoty pomocy już przyznanej, można zakwalifikować jako istniejącą pomoc na mocy mechanizmu przejściowego, o ile spełniają one stosowne warunki i tym samym mu podlegają. Z drugiej strony mechanizm przejściowy jest pozba-
- wiony jakiegokolwiek celu w odniesieniu do środków pomocy, które zostały już ostatecznie i bezwarunkowo przyznane w określonej kwocie przed przystąpieniem. [...] W celu określenia, czy zaistniała taka właśnie sytuacja, stosownym kryterium jest wiążący akt prawny, w którym właściwe organy krajowe zobowiązują się do przyznania pomocy. W przypadku gdy tego rodzaju akt prawny nie istnieje, środek nie został przyznany przed przystąpieniem i stanowi nową pomoc, której zgodność ze wspólnym rynkiem jest oceniana przez Komisję na podstawie art. 87 i 88 Traktatu WE. Nowy środek musi zostać oceniony w czasie, gdy pomoc jest przyznawana; jest to prawne zobowiązanie państwa, które jest równoznaczne z przyznaniem pomocy, a nie wyłącznie z jej płatnością. Wszelkiego rodzaju płatność, bieżąca lub przyszła, zgodnie z prawnym zobowiązaniem stanowi akt prostego wprowadzenia w życie i nie może być interpretowana jako nowa lub dodatkowa pomoc. Tym samym Komisja jest zdania, że aby środek mógł zostać uznany za mający zastosowanie po przystąpieniu, należy wykazać, iż jest on w stanie wygenerować, już po przystąpieniu, dodatkową korzyść, które nie była określona, lub nie była dokładnie określona, w czasie, kiedy pomoc była przyznawana”.
- (51) Komisja w pierwszej kolejności zwraca uwagę, że władze czeskie nie przedstawiły Komisji umów przedstawionych w tabeli 1 (wszystkie wprowadzono w życie przed dniem 1 maja 2004 r.) w ramach procedury określonej przepisami rozdziału 3 załącznika IV do Aktu przystąpienia z 2003 r.
- (52) Ponadto Komisja zwraca uwagę, że uwzględniając definicję nieprzewidywalnych kosztów, wyjaśnioną w następstwie decyzji o wszczęciu procedury, środki były w stanie wygenerować dodatkowe korzyści, które nie były dokładnie określone w czasie przyznawania pomocy.
- (53) W rezultacie wszystkie umowy wyszczególnione w tabeli 1, w zakresie, w jakim pociągają za sobą pomoc państwa, dotyczą pomocy państwa mającej zastosowanie po przystąpieniu, która nie jest istniejącą pomocą i w odniesieniu do której Komisja jest właściwa.
- (54) Co się tyczy umów ujętych w tabeli 2, z których wszystkie zostały zawarte przed dniem 1 maja 2004 r., Komisja jest właściwa do przeprowadzenia badania.

### 6.2. Obecność pomocy

- (55) Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu WE, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi, z zastrzeżeniem innych postanowień Traktatu.

<sup>(9)</sup> Decyzja Komisji C 3/05 – Polska – Pomoc restrukturyzacyjna dla Fabryki Samochodów Osobowych SA (Dawniej Daewoo-FSO Motor SA) (Dz.U. C 100 z 26.4.2005, s. 2, pkt 40–43).

## 6.2.1. Zasoby państwowe

- (56) Komisja zwraca uwagę, że rekompensaty zostały wypłacone przez władze Moraw Południowych z budżetu publicznego. Tym samym zostały one przyznane przy użyciu zasobów państwowych.

## 6.2.2. Selekttywne korzyści ekonomiczne

- (57) Należy ustalić, czy dany środek zapewnia selektywną korzyść ekonomiczną.
- (58) Z orzeczenia w sprawie Altmark wynika, że „w przypadku gdy środek państwowy należy uznać za rekompensatę z tytułu wypełniania przez przedsiębiorstwa będące beneficjentami zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, w związku z czym wspomniane przedsiębiorstwa nie czerpią rzeczywistych korzyści finansowych, a środek nie powoduje uprzywilejowania pod względem konkurencyjności takich podmiotów względem przedsiębiorstw z nimi konkurujących, tego rodzaju środek nie podlega art. 92 ust. 1 Traktatu. Jednakże, aby tego rodzaju rekompensata mogła uniknąć zaklasyfikowania jako pomocy państwa w określonej sprawie, musi być spełnionych wiele warunków”<sup>(10)</sup>.
- (59) Po pierwsze, zgodnie z orzeczeniem, o którym mowa powyżej, konieczne jest ustalenie, czy „przedsiębiorstwo będące beneficjentem jest rzeczywiście zobowiązane do wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz (czy) zobowiązania te zostały wyraźnie określone”.
- (60) Komisja, w swojej decyzji o wszczęciu procedury, nie wyraziła wątpliwości co do spełnienia wspomnianego warunku.
- (61) Co się tyczy tego wymogu, Komisja zwraca uwagę, że ustawa o transporcie drogowym zawiera definicję zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych oraz stanowi, że zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych w dziedzinie publicznych przewozów liniowych wynika z pisemnej umowy zawartej pomiędzy władzami a przewoźnikiem. Władze czeskie udostępniły Komisji kopie umów zawartych z przewoźnikami, wraz z późniejszymi załącznikami.
- (62) Komisja zwróciła również uwagę, że zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych zostało w sposób jednoznaczny i ścisły określone w umowach, a mianowicie połączenia oraz okresy, w których usługi przewozowe miały być świadczone, zostały jasno określone w odniesieniu do poszczególnych przewoźników.
- (63) Po drugie, należy wykazać, że „parametry, na podstawie których wyliczana jest rekompensata, zostały ustalone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób”.

- (64) Komisja, w swojej decyzji o wszczęciu procedury, nie wyraziła wątpliwości co do spełnienia wspomnianego warunku.
- (65) Komisja zwróciła uwagę, że maksymalna cena za usługi przewozowe została ustalona przez władze w oparciu o kryteria określone w ust. 19b ustawy o ruchu drogowym oraz w rozporządzeniu na poziomie 26 CZK/km. Wspomniana cena została wykazana w zaproszeniu do składania ofert, wysłanym do wszystkich potencjalnie zainteresowanych przewoźników w 2003 r. Komisja zwróciła uwagę, że cena została ustalona w oparciu o dane statystyczne.
- (66) Tym samym cena została ustalona z wyprzedzeniem, tj. zanim doszło do selekcji przewoźników, w obiektywny i przejrzysty sposób. Parametr nie został zmieniony w załącznikach uzgodnionych po przystąpieniu Republiki Czeskiej do Unii Europejskiej.
- (67) Trzeci warunek wyszczególniony w orzeczeniu w sprawie Altmark jest następujący: „rekompensata nie wykracza poza to, co jest niezbędne do objęcia wszystkich, lub części, kosztów poniesionych w ramach wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu stosownych wpływów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań”.
- (68) W swojej decyzji o wszczęciu procedury Komisja zwróciła uwagę, że władze regionalne wykazały w zaproszeniu do składania ofert, iż maksymalna cena w wysokości 26 CZK/km jest ceną, którą są skłonne zapłacić przewoźnikom za świadczenie usług przewozowych.
- (69) Ponadto Komisja zwróciła również uwagę, że wszystkie umowy zawierają szacunek strat, jakie dany przewoźnik autobusowy poniesie w przypadku świadczenia usług przewozowych przewidzianych w umowie. Szacunek strat dokonywany jest w następujący sposób: W pierwszej kolejności wylicza się straty na okoliczność scenariusza, zgodnie z którym przedsiębiorstwo otrzymuje 26 CZK/km oraz dochody z biletów pasażerskich. Następnie wylicza się straty przy uwzględnieniu jedynie dochodów z biletów pasażerskich. Cena w wysokości 26 CZK/km obejmuje również rozsądny zysk, wyliczony w oparciu o obiektywne parametry ustalone w rozporządzeniu w odniesieniu do wartości aktywów przedsiębiorstw. Do ostatecznego rozliczenia i płatności rekompensaty dochodzi dopiero po przedstawieniu przez danego przewoźnika autobusowego udokumentowanych dowodów potwierdzających rzeczywiste straty. Jeżeli rzeczywiste straty są mniejsze niż prognoza, wtedy ma miejsce jedynie rekompensata z tytułu rzeczywiście poniesionych strat. Jeżeli rzeczywiste straty są większe niż prognoza, wtedy maksymalny poziom rekompensaty jest równy poziomowi wstępnego szacunku. Podniesienie owego pułapu jest możliwe jedynie w przypadku, gdy występują nieprzewidywalne koszty.

<sup>(10)</sup> Wyrok C-280/00 w sprawie Altmark, pkt 87 i 88.

- (70) Co się tyczy tego ostatniego pojęcia, w odniesieniu do którego Komisja wyraziła wątpliwości w swojej decyzji o wszczęciu procedury, należy wspomnieć, że pojęcie nieprzewidywalnych kosztów jest określone ustawą o transporcie drogowym. Zostało ono sformułowane w bardziej szczegółowy sposób w umowach o świadczenie usług publicznych, zawartych przez władze regionu Moraw Południowych z poszczególnymi przewoźnikami. Nieprzewidywalne koszty odnoszą się do sytuacji niezależnych od zarządu przedsiębiorstw, takich jak klęski żywiołowe, interwencje cenowe ze strony państwa, rozbieżności lub zmiany w zakresie akcyzy, VAT itd. Przewoźnicy muszą udowodnić, że owe nieprzewidywalne koszty są realne. Istnienie wspomnianego wyjątku w odniesieniu do maksymalnej ceny przewozu nie narusza zdolności mechanizmu kompensacyjnego do zagwarantowania, że rekompensata nie przekracza wysokości rzeczywistych strat<sup>(11)</sup>.
- (71) Tym samym, z racji iż wyliczenia rekompensaty dokonano w oparciu o ustalony wcześniej parametr (26 CZK/km) oraz ponieważ ostateczne wynagrodzenie oparte było na dowodzie poświadczającym straty, a tym samym rzeczywiście poniesione koszty, włącznie z kosztami nieprzewidywalnymi, Komisja jest zdania, że kwota rekompensaty nie mogła przekroczyć wysokości rzeczywistych strat, a tym samym rzeczywistych kosztów. Ponadto Komisja uznaje zysk w wysokości 2 041 CZK/km, ujęty w sumie wynoszącej 26 CZK/km, za rozsądny, gdyż stanowi on marżę w wysokości 7,85 %.
- (72) W rezultacie Komisja uznaje, że trzeci warunek wyszczególniony w orzeczeniu w sprawie Altmark jest spełniony.
- (73) Co więcej, orzeczenie w sprawie Altmark przewiduje, że jeżeli „przedsiębiorstwo, które ma wywiązać się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, nie zostaje wybrane w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, poziom niezbędnej rekompensaty zostaje określony w oparciu o analizę kosztów, jakie typowe przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i dysponujące odpowiednimi środkami transportu, a tym samym zdolne do spełnienia niezbędnych wymogów w zakresie usług publicznych, poniosłoby z tytułu wywiązywania się z tych zobowiązań, przy uwzględnieniu stosownych wpływów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania zobowiązania”.
- (74) Komisja musi w pierwszej kolejności zbadać, czy procedurę zastosowaną przez władze czeskie można uznać za procedurę udzielania zamówień publicznych. W swojej decyzji o wszczęciu procedury Komisja zwróciła uwagę, że władze regionu Moraw Południowych rozproszdziły wśród określonych przewoźników (w liczbie 41) w regionie zaproszenie do składania ofert na świadczenie usług przewozowych na terenie Znojmo.
- (75) Tym samym procedura wykluczyła możliwość, że przewoźnicy z innych regionów lub okręgów zostali poinformowani o procedurze oraz że mieli możliwość przedłożenia swoich ofert. Ponadto wspomniana procedura wykluczyła możliwość, że przy wyborze przewoźnika świadczącego usługi mogli zostać uwzględnieni przewoźnicy z innych państw członkowskich. Komisja zwróciła również uwagę, że władze czeskie nie przewidziały żadnej procedury w zakresie wyboru przewoźników na lata 2004–2005, ale po prostu przedłużyły umowy z tymi przewoźnikami, którzy zostali wybrani w celu świadczenia usług w 2003 r.
- (76) Wspomniane fakty zachowują swoją ważność. Komisja może tym samym wnioskować, iż procedury zastosowanej przez władze czeskie nie można uznać za procedurę udzielania zamówień publicznych zgodnie z wymogami wyszczególnionymi w orzeczeniu w sprawie Altmark.
- (77) Wniosek ten nie narusza stanowiska, które Komisja mogłaby zająć w odniesieniu do zgodności stosownych środków z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych.
- (78) W konsekwencji Komisja musi zbadać drugą opcję przewidzianą w czwartym warunku wyszczególnionym w orzeczeniu w sprawie Altmark.
- (79) Poziom rekompensaty należy określić w oparciu o analizę kosztów typowego, prawidłowo zarządzanego i dysponującego wystarczającymi środkami przedsiębiorstwa, która powinna stanowić alternatywę dla analizy poziomu rekompensaty ustalonej w drodze przetargu. Jak określono w decyzji o wszczęciu procedury, według władz czeskich określona w umowie cena z tytułu świadczenia usług została ustalona w oparciu o koszty statystyczne, co oznaczało, że prawidłowo zarządzane i dysponujące wystarczającymi środkami przedsiębiorstwo, ponoszące koszty w wysokości 23 959 CZK (0,87 EUR) za km, osiągnęłoby zysk w wysokości 2 041 CZK (0,08 EUR) za km.
- (80) W tym kontekście Komisja zwróciła w pierwszej kolejności uwagę, że wykorzystanie danych statystycznych ma na celu zagwarantowanie, iż cena została ustalona w odniesieniu do kosztów ponoszonych przez typowe przedsiębiorstwo.
- (81) Po drugie, biorąc pod uwagę, że wszyscy przewoźnicy uczestniczący w procedurze byli zobowiązani do uzyskania koncesji na prowadzenie swojej działalności oraz do spełnienia określonych wymogów, nałożonych na nie w zaproszeniu do składania ofert, musieli oni dysponować wystarczającymi środkami transportu, aby móc spełnić niezbędne wymogi jakości.
- (82) Jednakże, jak określono w decyzji o wszczęciu procedury, wykorzystanie statystycznych kosztów przewozu nie może samo przez się prowadzić do wniosku, że przewoźników, którzy podjęli się świadczenia usług za kwotę 26 CZK/km, należy uznać za prawidłowo zarządzanych przewoźników. Dane statystyczne, które posłużyły jako podstawa do ustalenia wspomnianej kwoty, dotyczyły jedynie rzeczywistych kosztów usług przewozowych w Republice Czeskiej za okres 2002 r. Tym samym nie ma dowodu, że średnia wielkość tych kosztów stanowi koszty ponoszone przez wydajne przedsiębiorstwo. Władze czeskie nie udostępniły dostatecznych informacji dotyczących tej kwestii nawet po podjęciu przez Komisję decyzji o wszczęciu procedury.

<sup>(11)</sup> Należy przypomnieć, że straty stanowią różnicę pomiędzy sumą ekonomicznie uzasadnionych kosztów i odpowiedniego zysku, z jednej strony, a uzyskanymi wpływami i dochodami, z drugiej strony.



- (83) W związku z powyższym, z racji iż nie wszystkie wymogi wynikające z drugiej opcji czwartego warunku zawartego w orzeczeniu w sprawie Altmark zostały spełnione, Komisja nie może wnioskować, że procedurę zastosowaną przez władze regionalne można uznać za procedurę gwarantującą, iż poziom rekompensaty był równy poziomowi, jaki zostałyby osiągnięty w otwartej procedurze przetargowej.
- (84) Innymi słowy, Komisja nie może wykluczyć, że w otwartej procedurze przetargowej władze regionalne byłyby w stanie znaleźć przewoźników wykazujących niższe koszty i tym samym oferujących świadczenie usług wymagających niższego wynagrodzenia. Ponadto Komisja nie może wnioskować, że kwota rekompensaty została ustalona na poziomie gwarantującym, iż określonym przewoźnikom nie przyznano żadnych korzyści.
- (85) Tym samym Komisja jest zdania, że rekompensata zapewniła korzyść określonym podmiotom świadczącym usługi transportu publicznego. Tym samym drugi warunek w odniesieniu do stosowania art. 87 ust. 1 traktatu WE został w przedmiotowej sprawie spełniony.

#### 6.2.3. Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi

- (86) W odniesieniu do wspomnianego warunku niezbędne jest sprawdzenie, czy korzyści przyznane przy użyciu zasobów państwowych mogą zakłócić konkurencję w stopniu mającym wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi.
- (87) W swojej decyzji o wszczęciu procedury Komisja zwróciła w tym względzie uwagę, że orzeczenie w sprawie Altmark stanowi, iż: „Nie jest wykluczone, że dotacja publiczna przyznana przedsiębiorstwu, które świadczy jedynie lokalne lub regionalne usługi transportowe i nie świadczy żadnych usług transportowych poza swoim krajem pochodzenia, może wywierać wpływ na handel pomiędzy państwami członkowskimi. W przypadku gdy państwo członkowskie przyznaje dotację ze środków publicznych przedsiębiorstwu, podaż usług przewozowych świadczonych przez to przedsiębiorstwo może, z tej przyczyny, być utrzymana lub zwiększona, dzięki czemu przedsiębiorstwa mające siedzibę w innych państwach członkowskich mają mniejszą szansę świadczenia swoich usług przewozowych na rynku w tym państwie członkowskim (w tym celu zob. sprawa 102/87 *Francja przeciwko Komisji*, Rec. 1988, 4067, pkt 19; sprawa C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji*, Rec. 1991, I-1603, pkt 26; oraz *Hiszpania przeciwko Komisji*, pkt 40). W rozważanej sprawie powyższe stwierdzenie nie jest jedynie hipotetyczne, gdyż, jak wynika w szczególności ze spostrzeżeń Komisji, wiele państw członkowskich zaczęło po 1995 r. otwierać niektóre rynki przewozowe na konkurencję ze strony przedsiębiorstw mających siedzibę w innych państwach członkowskich, dlatego też pewna liczba przedsiębiorstw oferuje już swoje miejskie, podmiejskie lub regionalne usługi przewozowe w państwach członkowskich innych niż ich państwo pochodzenia. Ponadto, zgodnie z orzecznictwem Trybunału, nie istnieje próg ani odsetek,

poniżej którego można uznać, że wymiana handlowa pomiędzy państwami członkowskimi nie jest naruszona. Stosunkowo niewielka kwota pomocy lub stosunkowo niewielkie rozmiary przedsiębiorstwa, które tę pomoc otrzymuje, nie wykluczają, jako takie, możliwości, że wymiana handlowa pomiędzy państwami członkowskimi może być naruszona (zob. *Tubemeuse*, pkt 43, oraz *Hiszpania przeciwko Komisji*, pkt 42). Drugi warunek w odniesieniu do stosowania art. 92 ust. 1 Traktatu, stanowiący, że pomoc musi być w stanie wpływać na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi, nie opiera się tym samym na lokalnym lub regionalnym charakterze świadczonych usług przewozowych ani na skali dziedziny działalności, której to dotyczy”<sup>(12)</sup>.

- (88) Tym samym Komisja dochodzi do wniosku, że warunek, zgodnie z którym pomoc musi zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi, jest w rozpatrywanej sprawie spełniony.
- (89) Biorąc pod uwagę przedstawione powyżej okoliczności, Komisja dochodzi również do wniosku, że środki wprowadzone w życie stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu WE.

#### 6.3. Zgodność pomocy

- (90) Artykuł 73 traktatu WE przewiduje warunki określające zgodność pomocy przyznanej w dziedzinie koordynacji transportu oraz zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych związanych z transportem. Wspomniany artykuł stanowi *lex specialis* w odniesieniu do art. 86 ust. 2 i art. 87 ust. 2 i 3 traktatu WE.
- (91) Zgodnie z orzeczeniem w sprawie Altmark<sup>(13)</sup> art. 73 traktatu WE nie może być stosowany bezpośrednio, ale jedynie na mocy rozporządzeń Rady, w szczególności rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej<sup>(14)</sup>.
- (92) Na mocy art. 1 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 może być on stosowany jedynie w odniesieniu do pomocy państwa przyznanej przewoźnikom w dziedzinie transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej.
- (93) Państwa członkowskie mogą jednakże wyłączyć z zakresu wspomnianego rozporządzenia wszelkiego rodzaju przedsiębiorstwa, których działalność jest ograniczona wyłącznie do świadczenia usług miejskich, podmiejskich lub regionalnych.
- (94) W swojej decyzji o wszczęciu procedury Komisja zwróciła już uwagę, że władze czeskie nie dokonały takiego wyłączenia. Tym samym zastosowanie mają stosowne przepisy rozporządzenia (EWG) nr 1191/69.

<sup>(12)</sup> Sprawa C-280/00, Altmark, pkt 77–82.

<sup>(13)</sup> Sprawa C-280/00, Altmark, przytoczona powyżej

<sup>(14)</sup> Dz.U. L 156 z 28.6.1969, s. 1

- (95) Na mocy art. 1 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, w celu zapewnienia odpowiednich usług transportowych właściwe organy państw członkowskich mogą zawierać umowy o świadczenie usług publicznych z przedsiębiorstwem transportowym.
- (96) Artykuł 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 stanowi, że umowa o świadczenie usług publicznych jest umową zawartą pomiędzy właściwymi organami państwa członkowskiego a przedsiębiorstwem transportowym w celu świadczenia na rzecz ogółu społeczeństwa wystarczających usług transportowych.
- (97) Zgodnie z art. 14 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 umowa o świadczenie usług publicznych obejmuje, między innymi, następujące punkty określające:
- charakter świadczonej usługi, z podaniem normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości;
  - ceny usług objętych umową, które będą albo dodane do dochodów taryfowych, albo dochody będą w nie wliczone. W umowach zawarte będą także szczegółowe dane dotyczące stosunków finansowych między obydwoma stronami;
  - przepisy dotyczące trybu wprowadzania poprawek lub zmian do warunków umów, w szczególności zmian, które nie były wcześniej do przewidzenia;
  - okres obowiązywania warunków umowy;
  - kary w przypadku niewywiązania się z warunków określonych w umowie.
- (98) Po pierwsze, jak już wspomniano w decyzji o wszczęciu procedury, Komisja zwraca uwagę, że zgodnie z ust. 19 ustawy o transporcie drogowym „zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych w dziedzinie publicznych przewozów liniowych wynika z pisemnej umowy” pomiędzy właściwymi władzami a przewoźnikami. Ponadto Komisja zwraca uwagę, że warunki świadczenia usług przewozowych nie zostały nałożone przez władze, lecz były negocjowane i uzgodnione pomiędzy przewoźnikami i władzami regionalnymi. Tym samym Komisja dochodzi do wniosku, że mimo sformułowania ujętego w ustawie o transporcie drogowym („zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych”) mogą być zastosowane przepisy sekcji V – „Umowy o świadczenie usług publicznych” – rozporządzenia (EWG) nr 1191/69.
- (99) Po drugie, Komisja zwraca uwagę, że charakter usługi został określony *expressis verbis* w umowach oraz poprzez odniesienie do faktu, że przewoźnicy byli w posiadaniu koncesji na świadczenie publicznych usług przewozowych.
- (100) Po trzecie, w umowach ujęto cenę za km oraz ogólną kwotę wynagrodzenia, jakie ma zostać wypłacone za świadczenie usługi.
- (101) Po czwarte, w umowach przewidziano warunki i procedurę w odniesieniu do wprowadzenia w nich zmian, okres ważności oraz kary w przypadku niewywiązania się z umowy.
- (102) Tym samym Komisja uznaje, że podstawowe elementy umowy, wyszczególnione w art. 14 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, zostały objęte umowami zawartymi z przedsiębiorstwami Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA i TREDOS.
- (103) Ponadto Komisja stwierdza w pierwszej kolejności, że celem prawodawcy, w czasie przyjmowania rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, było określenie, na jakich warunkach „pomoc, która [...] stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej”, o której mowa w art. 73 Traktatu, jest zgodna ze wspólnym rynkiem. Zarówno zastosowanie art. 73 Traktatu, jak i zastosowanie rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 zakłada istnienie pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Jeżeli treść umów może być objęta pojęciem zawartym w art. 73 „świadczenie nierozzerwalnie związane z pojęciem usługi publicznej”, forma instrumentu, to jest umowa lub jednostronnie nałożone zobowiązanie, nie powinna być, sama w sobie, przeszkodą w uznaniu potencjalnej pomocy państwa, nierozzerwalnie związanej z ceną zawartą w umowie, za zgodną ze wspólnym rynkiem. W rzeczywistości rozstrzygającym elementem w przypadku zakwalifikowania usługi – czy to nałożonej przez państwo członkowskie, czy też uzgodnionej w umowie – za zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu art. 73 musi być istota usługi, a nie forma, w jakiej jest ona zorganizowana <sup>(15)</sup>.

<sup>(15)</sup> Podobnie art. 4 decyzji Komisji z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67), odwołuje się do pojęcia „aktu nałożenia zobowiązania”, którego formę pozostawia się do określenia państwu członkowskiemu. Zob. także rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

- (104) W świetle wymienionych okoliczności Komisja uznaje, że z prawnego punktu widzenia nie istnieje przyczyna, dla której pomoc publiczna nierozdzielnie związana z ceną płaconą z tytułu umowy o świadczenie usług publicznych nie mogłaby być zgodna ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 73. Komisja zwraca uwagę, że tego rodzaju rozwiązanie zostało wybrane przez współprawodawców w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007. Zgodnie z jego art. 12 rozporządzenie to wejdzie jednak w życie dopiero w dniu 3 grudnia 2009 r. Z racji iż bieżące umowy zostały podpisane przed tą datą, rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 nie ma tym samym wobec nich zastosowania.
- (105) Z racji iż art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 nie zawiera żadnych dokładnie określonych warunków w odniesieniu do uznania pomocy państwa nierozdzielnie związanej z ceną płaconą z tytułu umowy o świadczenie usług publicznych za zgodną ze wspólnym rynkiem, Komisja jest zdania, że zasady ogólne wynikające z Traktatu, orzecznictwa trybunałów Wspólnoty oraz praktyki decyzyjne Komisji w dziedzinach innych niż transport publiczny mają zastosowanie do celów rozstrzygnięcia, czy tego rodzaju pomoc państwa można uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem<sup>(16)</sup>.
- (106) Wspomniane zasady zostały przypomniane przez Komisję w sposób ogólny we wspólnotowych ramach dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych<sup>(17)</sup>. W odniesieniu do zgodności pomocy państwa nierozdzielnie związanej z ceną płaconą z tytułu umowy o świadczenie usług publicznych wspomniane wspólnotowe zasady ramowe przewidują w pkt 14, co następuje: „Kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów wynikających z wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu odpowiednich wpływów i rozsądnego zysku z wywiązywania się z tych zobowiązań. Kwota rekompensaty obejmuje wszystkie korzyści przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie”.
- (107) Komisja zwraca uwagę, że dzięki wstępnemu ustaleniu w ramach procedury selekcji, zgodnie z opisem przedstawionym w motywach 12–20, cena, jaką władze były skłonne płacić, nie była wyższa niż 26 CZK/km, a następnie, dzięki zastosowaniu tego parametru i dodaniu nieprzewidywalnych kosztów w celu wyliczenia dochodów przewoźników, władze Moraw Południowych zagwarantowały, że rekompensata nie mogła przekraczać kosztów ponoszonych przez przewoźników.
- (108) Komisja zwraca uwagę, że chociaż Skarżący zakwestionował parametr służący do wyliczenia rekompensaty, nie wniósł żadnego elementu wykazującego, iż rekompensata mogła przekraczać koszty ponoszone przez przewoźników. Przeciwnie, Skarżący dowodził, że rozpatrywana kwota stanowiła raczej jedynie część wstępnego eksperckiego szacunku, zgodnie z którym możliwa do udowodnienia strata powinna zostać skompensowana na rzecz przewoźnika, a nawet ustalona na wyższym poziomie.
- (109) Ponadto w odniesieniu do usług świadczonych w regionie Moraw Południowych, Komisja zwraca uwagę, że oprócz rekompensat ze strony władz regionalnych przewoźnicy nie otrzymali w latach 2004–2005 żadnych innych korzyści ze strony państwa ani przy użyciu zasobów państwowych.
- (110) Tym samym Komisja jest zdania, że zasady ogólne określające ocenę zgodności pomocy, opisane powyżej, są w rozpatrywanej sprawie przestrzegane.
- (111) W rezultacie Komisja dochodzi do wniosku, że pomoc jest zgodna z art. 73 Traktatu.

## 7. WNIOSEK

- (112) W świetle oceny prawnej Komisja stwierdza, że Republika Czeska działała z naruszeniem art. 88 ust. 3 traktatu WE, a tym samym bezprawnie przyznała pomoc w ramach omawianego programu pomocy.
- (113) Komisja jest zdania, że pomoc przyznana przedsiębiorstwom Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA i TREDOS na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu drogowego w Morawach Południowych jest zgodna z art. 73 Traktatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

## Artykuł 1

Pomoc państwa, którą Republika Czeska zastosowała przy użyciu umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu drogowego w Morawach Południowych, zawartych z przedsiębiorstwami Bítešská dopravní společnost spol. s r.o., BK BUS s.r.o., Břežanská dopravní společnost s.r.o., Znojemska dopravní společnost – PSOTA, s.r.o. oraz TREDOS, spol. s r.o., jest zgodna ze wspólnym rynkiem.

<sup>(16)</sup> Zob. decyzje Komisji: C 16/07 – Austria – Oficjalna pomoc dla Postbus w powiecie Lienz; C 31/07 – Irlandia – Pomoc państwa dla przedsiębiorstw autobusowych Córas Iompair Éireann (Dublin Bus i Irish Bus); C 47/07 – Niemcy – DB Regio AG – Umowa o świadczenie usług publicznych; C 41/08 – Dania – Umowa o świadczenie usług publicznych pomiędzy Ministerstwem Transportu i Danske Statsbaner.

<sup>(17)</sup> Dz.U. C 297 z 29.11.2005, s. 4.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Czeskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 listopada 2008 r.

*W imieniu Komisji*  
Antonio TAJANI  
*Wiceprzewodniczący*

---