

DECYZJA KOMISJI**z dnia 25 czerwca 2014 r.****w sprawie pomocy państwa SA.20350 – (C 17/08) (ex NN 1/06) wdrożonej przez Republikę Czeską na rzecz szeregu regionalnych przewoźników autobusowych prowadzących działalność w kraju uściańskim***(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 4081)***(Jedynie tekst w języku czeskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2014/791/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2,

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

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 14 lutego 2005 r. Komisja otrzymała skargę spółki Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s. (zwanej dalej „DPÚK”) dotyczącą domniemanego udzielenia pomocy państwa regionalnym przewoźnikom autobusowym w kraju uściańskim w Republice Czeskiej. DPÚK to spółka akcyjna prowadząca działalność jako regionalny przewoźnik autobusowy w kraju uściańskim.
- (2) W pismach z dnia 11 maja 2005 r., 23 stycznia 2006 r., 5 października 2006 r. i 19 lipca 2007 r. Komisja zwróciła się do władz czeskich o przekazanie dodatkowych informacji.
- (3) Władze czeskie udzieliły odpowiedzi w pismach z dnia 22 listopada 2005 r., 7 kwietnia 2006 r., 21 grudnia 2006 r., 17 października 2007 r. oraz 25 marca 2008 r.
- (4) W pismach z dnia 21 lutego 2006 r. i 31 października 2006 r. DPÚK przedstawił dodatkowe informacje.
- (5) Komisja zorganizowała spotkanie z przedstawicielami DPÚK w dniu 26 lipca 2007 r. oraz z władzami czeskimi w dniu 28 sierpnia 2007 r.
- (6) Pismem z dnia 16 kwietnia 2008 r. Komisja poinformowała władze czeskie o podjęciu decyzji o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do niektórych środków stanowiących domniemaną pomoc państwa (zwanej dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”). Republika Czeska przekazała swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w dniu 21 sierpnia 2008 r.
- (7) Po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* Komisja wezwała zainteresowane strony do zgłaszania uwag w sprawie domniemanej pomocy państwa ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji z dnia 16 kwietnia 2008 r. (Dz.U. C 187 z 24.7.2008, s. 14).⁽²⁾ Zob. przypis 1.

- (8) Komisja otrzymała uwagi od jednej zainteresowanej strony, tj. DPÚK, w dniu 22 sierpnia 2008 r. Komisja przekazała te uwagi władzom czeskim, które miały możliwość udzielenia na nie odpowiedzi; Komisja otrzymała odpowiedź w piśmie z dnia 4 grudnia 2008 r.
- (9) W dniu 15 lipca 2010 r. Komisja wezwała władze czeskie do przekazania uwag dotyczących zamiaru zbadania zgodności niektórych spośród zaskarżonych środków z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady przez Komisję⁽³⁾. Republika Czeska przekazała swoje uwagi w dniu 12 sierpnia 2010 r.

2. OPIS ŚRODKÓW POMOCY

- (10) W opinii DPÚK władze kraju uściańskiego przyznały niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym rekompensatę z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w latach 2004–2007. Ponadto przewoźnikom tym przyznano szereg domniemanych środków pomocy w różnej formie, tj. w postaci kredytów uprzywilejowanych, dotacji, gwarancji, podwyższenia kapitału własnego, leasingu pojazdów, dzierżawy dworców autobusowych oraz obsługi parkometrów.
- (11) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że nie była w stanie zbadać zgodności wielu środków z postanowieniami Traktatu z uwagi na fakt, że środki te zostały wdrożone przed przystąpieniem Republiki Czeskiej do Unii. Jeżeli chodzi o pozostałe środki, Komisja uznała już w decyzji o wszczęciu postępowania, że nie stanowią one pomocy państwa.
- (12) W związku z powyższym Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności następujących środków:
- a) rekompensat przyznanych przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w sektorze usług transportowych w latach 2005–2006;
 - b) rekompensat przyznanych przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r.;
 - c) rekompensat przyznanych przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.;
 - d) gwarancji udzielonych przez władze gminy Uście nad Łabą na rzecz Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. (zwanego dalej „DP Ústí”) w dniach 23 lipca 2004 r. i 11 kwietnia 2005 r. jako zabezpieczenie kredytów o wartości odpowiednio 35 mln CZK i 5 mln CZK;
 - e) podwyższenia kapitału własnego DP Ústí o 160 mln CZK dokonanego przez gminę Uście nad Łabą w 2006 r.

2.1. RAMY PRAWNE OBOWIĄZUJĄCE W LATACH 2004–2007

- (13) W Republice Czeskiej usługi publicznego transportu autobusowego mogą świadczyć wyłącznie przewoźnicy posiadający odpowiednią licencję. W Republice Czeskiej usługi publicznego transportu autobusowego są świadczone w ramach dwóch systemów. Pierwszy system obejmuje usługi transportowe świadczone na zasadzie komercyjnej w oparciu o licencje przyznane przewoźnikom, którzy są posiadaczami koncesji (*koncese*) na prowadzenie działalności w zakresie publicznego transportu autobusowego. Drugi system obejmuje usługi transportowe objęte obowiązkiem użyteczności publicznej świadczone w oparciu o licencje na poszczególne linie przyznane przewoźnikom, którzy są posiadaczami koncesji (*koncese*) na prowadzenie działalności w zakresie publicznego transportu autobusowego, oraz w oparciu o: (i) umowę o wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej; lub (ii) decyzję właściwego organu o nałożeniu na danego przewoźnika obowiązku użyteczności publicznej⁽⁴⁾.

⁽³⁾ 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 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

⁽⁴⁾ W opinii władz czeskich większość rynku usług autobusowego pasażerskiego transportu publicznego jest obsługiwana na podstawie umów dotyczących obowiązków użyteczności publicznej.

- (14) W Republice Czeskiej usługi publicznego transportu autobusowego mogą świadczyć wyłącznie przewoźnicy posiadający odpowiednią licencję. Zdaniem władz czeskich licencja stanowi udzielone przez odpowiednie organy zezwolenie na regularne świadczenie publicznych usług transportowych. Celem takiej licencji jest zagwarantowanie świadczenia usług transportu autobusowego wyłącznie przez tych przewoźników, którzy spełniają określone wymogi w zakresie jakości. Zgodnie z art. 18 ustawy nr 111/1994 o transporcie drogowym (zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”⁽⁵⁾) wymogi te obejmują w szczególności obowiązek świadczenia usług zgodnie z zatwierdzonym rozkładem jazdy, zapewnienia określonego poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz publikowania rozkładów jazdy i oznakowania autobusów nazwami linii. Usługi regionalnego transportu autobusowego zostały w pełni zliberalizowane w kraju uściańskim w okresie objętym postępowaniem, ponieważ każdy przewoźnik z innego państwa członkowskiego, który spełniał warunki konieczne do uzyskania licencji, mógł świadczyć usługi regionalnego transportu autobusowego w Republice Czeskiej w okresie objętym postępowaniem. System w jego obecnej formie funkcjonuje od 2004 r.
- (15) Zgodnie z art. 19 ustawy o transporcie drogowym obowiązek użyteczności publicznej należy rozumieć jako spoczywający na przewoźniku obowiązek prowadzenia działalności w interesie publicznym, której w przeciwnym razie dany przewoźnik nie zdecydowałby się prowadzić lub zdecydowałby się prowadzić wyłącznie w ograniczonym zakresie z uwagi na wiążące się z nią niekorzystne skutki gospodarcze. Obowiązki użyteczności publicznej powierza się przewoźnikowi na mocy pisemnej umowy zawartej z odpowiednimi organami publicznymi⁽⁶⁾. Obowiązek użyteczności publicznej definiuje się poprzez bezpośrednie odniesienie do treści art. 14 rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69⁽⁷⁾, którego ust. 1 stanowi, że „umowy o usługi publiczne mogą dotyczyć zwłaszcza: – usług przewozowych spełniających określone normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości, – dodatkowych usług przewozowych, – usług przewozowych o określonych stawkach i spełniających określone warunki, w szczególności w odniesieniu do niektórych grup pasażerów lub niektórych dróg, – dostosowania usług do rzeczywistych wymogów”.
- (16) Zgodnie z ustawą o transporcie drogowym odpowiedni organ publiczny jest zobowiązany do zrekompensowania możliwych do udowodnienia strat, które przewoźnik poniósł z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej⁽⁸⁾. Zgodnie z art. 19b tej ustawy możliwe do udowodnienia straty w kontekście publicznego liniowego przewozu osób definiuje się jako „różnicę pomiędzy sumą kosztów uzasadnionych względami ekonomicznymi i rozsądnymi zysków⁽⁹⁾ a wpływami i przychodami uzyskanymi przez przewoźnika w ramach wypełniania obowiązku użyteczności publicznej”.
- (17) Artykuł 19b ust. 3 ustawy o transporcie drogowym stanowi, że przewoźnik ma obowiązek przedłożyć obiektywny szacunek możliwej do udowodnienia straty za cały okres objęty umową o wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej jako jeden z warunków niezbędnych do zawarcia umowy o usługi publiczne. Władze danego kraju rekompensują możliwe do udowodnienia straty do kwoty nieprzekraczającej wysokości obiektywnego oszacowania, powiększonej wyłącznie o niemożliwe do przewidzenia koszty. Taki obiektywny szacunek możliwych do udowodnienia strat odpowiada oczekiwany stratom oszacowanym przez niezależnego eksperta przed wykonaniem usługi. Zgodnie z art. 19b ust. 3 ustawy o transporcie drogowym nawet jeśli przewoźnik będzie ubiegał się o wyższą rekompensatę z tytułu strat po wykonaniu umowy, organy publiczne będą trzymały się wcześniej ustalonego pułapu wyznaczonego w szacunkach. Jeżeli natomiast straty rzeczywiste będą niższe niż obiektywny szacunek możliwych do udowodnienia strat, rekompensata będzie obejmowała wyłącznie straty rzeczywiste. Niemożliwe do przewidzenia koszty poniesione w trakcie wykonywania umowy, których nie dało się przewidzieć w momencie zawierania umowy, również podlegają rekompensacie.

⁽⁵⁾ Niektóre przepisy ustawy o transporcie drogowym, w szczególności przepisy dotyczące obowiązku użyteczności publicznej, zostały uchylone w lipcu 2010 r. ustawą nr 194/2010 o usługach publicznych w sektorze przewozu osób i zastąpione przepisami szczegółowymi zawartymi w tej drugiej ustawie. Ramy prawne opisane w niniejszej sekcji odzwierciedlają jednak stan prawny obowiązujący w okresie objętym oceną dotyczącą domniemanych środków pomocy państwa, tj. w latach 2004–2007.

⁽⁶⁾ Przed przystąpieniem Republiki Czeskiej do Unii rekompensatę za straty wynikające z wypełniania obowiązków świadczenia transportu publicznego zapewniano za pomocą umów zawieranych między władzami gminy a głównym dostawcą usług transportu publicznego. Umowy te, mimo że formalnie nie były umowami dotyczącymi obowiązków użyteczności publicznej, jeżeli chodzi o ich formę, zasadniczo miały charakter typowy dla takich umów. Kwotę rekompensaty obliczano na podstawie ekspertyzy dotyczącej przewidywanych strat wynikających z obsługi linii transportu publicznego określonej w ramach obowiązku użyteczności publicznej. Jeżeli kwota straty rzeczywistej znacznie odbiegała od wysokości straty przewidywanej w ekspertyzie, na zakończenie danego roku kalendarzowego przeprowadzano rozliczenie końcowe. Tę samą zasadę stosowano w przypadku potencjalnego przyznania nadmiernych rekompensat.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie 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 żegludzie śródlądowej (Dz.U. L 156 z 28.6.1969, s. 1).

⁽⁸⁾ Zgodnie z prawem czeskim rekompensata z tytułu umów o usługi publiczne jest równoważna z pojęciem możliwej do udowodnienia straty. Aby uzyskać informacje dotyczące podobnej spraw, zob. również decyzja Komisji C 3/08 (ex NN 102/05) z dnia 26 listopada 2008 r. – Republika Czeska – Rekompensata z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej dla przedsiębiorstw autobusowych z Moraw Południowych (Dz.U. L 97 z 16.4.2009, s. 14) lub decyzja Komisji C(2008) 1627 final N 495/07 z dnia 30 kwietnia 2008 r. – Republika Czeska – Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (Dz.U. C 152 z 18.6.2008, s. 21).

⁽⁹⁾ Przyjmuje się, że rozsądny zysk to »suma, która – po opodatkowaniu [...] – nie przekracza 1/8 ceny autobusów używanych zazwyczaj do celów publicznego liniowego przewozu osób w ramach świadczenia usług transportowych w drodze wypełniania obowiązku użyteczności publicznej, pomniejszonej o sumę łącznej rzeczywistej amortyzacji wspomnianych autobusów oraz o sumę wydatkowaną na inwestycje związane z obsługą publicznego liniowego przewozu osób, pod warunkiem że właściwe władze wyraziły swoją zgodę na włączenie inwestycji do obliczenia możliwych do udowodnienia strat«.

- (18) W rozporządzeniu wykonawczym określono sposób ustalenia możliwych do udowodnienia strat, metodę sporządzenia obiektywnego oszacowania możliwych do udowodnienia strat, zasady przydziału środków finansowych z odpowiednich budżetów, dokumenty na poparcie obliczeń dotyczących kwoty możliwych do udowodnienia strat oraz sposób sprawowania nadzoru przez rząd nad finansowaniem usług transportowych ⁽¹⁰⁾.
- (19) Począwszy od 1 stycznia 2003 r. władze poszczególnych krajów, w tym władze kraju uściańskiego, ponoszą odpowiedzialność za zawieranie umów z przewoźnikami dotyczących świadczenia regionalnych usług transportu publicznego w Republice Czeskiej. Świadczenie ogólnych usług transportu autobusowego w Republice Czeskiej zapewnia się na dwa sposoby. Po pierwsze, odpowiedzialność za zarządzanie podstawowymi usługami transportowymi, które zgodnie z art. 19a i 19b ustawy o transporcie drogowym należy rozumieć jako usługi w zakresie transportu regionalnego, spoczywa na odpowiednich władzach poszczególnych krajów. Poszczególne kraje pokrywają możliwe do udowodnienia straty ze swoich budżetów. Po drugie, odpowiedzialność za zarządzanie pozostałymi usługami transportowymi, które zgodnie z art. 19c ustawy o transporcie drogowym należy rozumieć jako usługi służące zaspokojeniu potrzeb transportowych gmin w zakresie, w jakim wykraczają one poza podstawowe usługi transportowe dostępne w danym kraju, spoczywa na odpowiednich władzach poszczególnych gmin. Jeżeli chodzi o wspomniane pozostałe usługi transportowe, władze gminy zawierają umowę o usługi publiczne z przewoźnikiem i pokrywają możliwe do udowodnienia koszty poniesione przez tego przewoźnika z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej z własnego budżetu. Rekompensaty z tytułu świadczenia podstawowych usług oraz z tytułu świadczenia pozostałych usług transportowych nie mogą się nakładać: jeżeli straty poniesione w związku z obsługą danej linii pokrywają władze kraju, te same straty nie mogą być rekompensowane przez władze gminy i *vice versa*, tak aby uniknąć podwójnego rekompensowania kosztów.

2.2. REKOMPENSATY Z TYTUŁU WYPEŁNIANIA OBOWIĄZKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W LATACH 2005–2006

- (20) W opinii władz czeskich jesienią 2004 r. władze kraju uściańskiego podjęły próbę zastąpienia istniejących wieloletnich umów dotyczących świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego nowymi, potencjalnie tańszymi umowami. W tym celu władze kraju uściańskiego zapowiedziały rozpoczęcie gromadzenia informacji w celu pozyskania dostatecznej wiedzy na temat oczekiwanych cen rynkowych za świadczenie tego rodzaju usług. Wyniki tego działania nie doprowadziły ostatecznie do zawarcia nowych umów.
- (21) Zamiast tego władze kraju uściańskiego podjęły decyzję o przedłużeniu istniejących umów do dnia 30 kwietnia 2005 r. poprzez podpisanie aneksów z następującymi przewoźnikami: ČSAD BUS Ústí nad Labem a.s. (zwanym dalej „ČSAD”) ⁽¹¹⁾, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. (zwanym dalej „DP Ústí”), Dopravní podnik Teplice, s.r.o. (zwanym dalej „DP Teplice”), Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. (zwanym dalej „DP Chomutov”), Dopravní podnik města Děčín, a.s. (zwanym dalej „DP Děčín”), Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s. (zwanym dalej „DP Most”), Autobusová doprava, s.r.o., Podbořany (zwanym dalej „Podbořany”), Miroslav Ohem – SADO (zwanym dalej „Miroslav Ohem”), Petr Frommel – FOBUS (zwanym dalej „Petr Frommel”) oraz Petr Stejskal – SPORTBUS (zwanym dalej „Petr Stejskal”).
- (22) Wiosną 2005 r. podpisano kolejne aneksy, na mocy których przedłużono okres obowiązywania umów do dnia 31 grudnia 2005 r. Aneksy te zostały podpisane z tymi samymi przewoźnikami, którzy zostali wymienieni w powyższym motywie, z wyjątkiem Petra Frommela, który nie był już zainteresowany świadczeniem usług transportowych w regionie. Zamiast tego zawarto nową umowę z przedsiębiorstwem Vilém Graupner, stroj. a stav. údržba (zwanym dalej „Vilém Graupner”).
- (23) W tabeli 1 przedstawiono parametry zawarte w aneksach, na podstawie których w 2005 r. sporządzono obiektywny szacunek możliwych do udowodnienia kosztów w odniesieniu do każdego z tych przewoźników.

Tabela 1 ⁽¹⁾

Przegląd umów obowiązujących w 2005 r.

(Skorygowane dane liczbowe przekazane przez Republikę Czeską po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania)

2005	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych ⁽²⁾ w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody ⁽³⁾ w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w CZK
ČSAD	11 279 177,68	30,59	345 071 757,00	14,47	163 224 589,00	16,12	181 847 168,00
DP Ústí	150 696,60	37,16	5 599 878,00	20,01	3 015 435,00	17,15	2 584 443,00

⁽¹⁰⁾ Dekret Ministerstwa Transportu i Komunikacji nr 50/1998 o możliwych do udowodnienia stratach w sektorze publicznego liniowego przewozu osób został zastąpiony rozporządzeniem nr 493/2004 w dniu 21 września 2004 r. Rozporządzenie nr 493/2004 pozostało w mocy do dnia 1 lipca 2010 r., tj. w okresie, w którym przyznano rekompensaty będące przedmiotem postępowania.

⁽¹¹⁾ Zasiadali i w przeszłości państwowy dostawca usług w zakresie regionalnego transportu autobusowego w kraju uściańskim i w kraju libereckim w 2004 r. DPÚK jest jednym z następców prawnych ČSAD po jego rozbiciu na dwa przedsiębiorstwa świadczące usługi regionalnego transportu autobusowego: jedno w kraju uściańskim (DPÚK), a drugie w kraju libereckim.

2005	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych ⁽²⁾ w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody ⁽³⁾ w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w CZK
DP Teplice	409 412,40	33,35	13 653 903,00	17,56	7 191 006,00	15,79	6 462 897,00
DP Chomutov	1 155 060,00	30,40	35 113 824,00	11,55	13 340 905,00	18,85	21 772 919,00
DP Děčín	636 830,00	29,24	18 619 839,30	13,71	8 729 066,00	15,53	9 890 772,00
DP Most	229 878,90	34,51	7 933 109,00	14,25	3 275 769,00	20,26	4 657 340,00
Podbořany	395 081,00	27,06	10 689 652,00	13,65	5 392 773,00	13,41	5 296 879,00
Miroslav Ohem	68 936,00	29,00	1 999 144,00	11,54	795 642,00	17,46	1 203 502,00
Petr Frommel	14 868,00	24,00	356 832,00	7,27	108 125,00	16,73	248 707,00
Petr Stejskal	11 144,00	21,70	241 825,00	6,92	77 105,00	14,78	164 720,00
Vilém Graupner	20 492,00	21,50	440 578,00	4,63	94 878,00	16,87	345 700,00

(1) Nawet przyjmując dane liczbowe skorygowane przez władze czeskie, kwoty przedstawione w tabeli w niektórych przypadkach nie są w pełni zgodne z wynikami uzyskanymi po zastosowaniu odpowiedniego wzoru (możliwe do udowodnienia straty wyrażone w CZK/km po pomnożeniu przez liczbę kilometrów nie do końca odpowiadają łącznej kwocie możliwych do udowodnienia strat wyrażonych w CZK). Różnice są jednak marginalne i we wszystkich przypadkach kwoty przedstawione w tabeli 2 (faktycznie wypłacona rekompensata) są niższe niż wyniki uzyskane po zastosowaniu wzorów logicznych.

(2) Przewidywana cena usług transportowych stanowi sumę kosztów uznanych za dopuszczalne pod względem ekonomicznym, które przewoźnik powinien ponieść z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w sektorze transportu, oraz rozsądnych zysków związanych z takimi wydatkami.

(3) Oczekiwane przychody odpowiadają wpływom i przychodom, które przewoźnik powinien uzyskać w trakcie wypełniania obowiązku użyteczności publicznej w sektorze transportu, uwzględniając przychody ze sprzedaży biletów.

(24) Przewidywana łączna cena usług transportowych jest pomniejszona o oczekiwane przychody przedsiębiorstwa wyliczone głównie w oparciu o przychody ze sprzedaży biletów i inne źródła przychodu. Wyliczona w ten sposób możliwa do udowodnienia strata, która uwzględnia rozsądny zysk, stanowi obiektywny szacunek możliwej do udowodnienia straty i pełni funkcję obowiązkowego i wiążącego pułapu wyznaczającego wysokość rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej, którą władze kraju uściańskiego mogą wypłacić przewoźnikowi, jak wyjaśniono w motywie 17.

(25) W opinii władz czeskich kwoty rekompensat faktycznie wypłaconych za 2005 r. wyniosły:

Tabela 2

Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone w 2005 r.

Przewoźnik	CZK
ČSAD	181 106 734,73
DP Ústí	2 584 442,98
DP Teplice	5 972 688,46
DP Chomutov	21 024 546,00
DP Děčín	8 792 202,00

Przewoźnik	CZK
DP Most	4 491 342,03
Podbořany	5 189 441,00
Mirotslav Ohem	1 203 502,00
Petr Frommel	248 707,00
Petr Stejskal	95 823,00
Vilém Graupner	338 807,50

- (26) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze czeskie DP Ústí otrzymał dodatkowe rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej za 2005 r. w wysokości 7 335 000 CZK i 4 591 200 CZK. Jak wynika jednak z wyjaśnień udzielonych przez władze czeskie w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania, rekompensaty te zostały wypłacone przez gminę Uście nad Łabą i obejmowały wyłącznie koszty świadczenia usług miejskiego transportu publicznego w tej gminie. Dlatego też rekompensaty te nie są powiązane z rekompensatami z tytułu świadczenia usługi publicznej zapewnionymi przez władze kraju uściańskiego za świadczenie usług regionalnego transportu autobusowego i są wyraźnie odrębne od tych rekompensat, w związku z czym należy je uznać za niepowiązane ze środkami badanymi w ramach niniejszej decyzji.
- (27) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze czeskie DP Teplice również otrzymał dodatkowe rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej w 2005 r. w wysokości 34 500 000 CZK. Ponadto w 2003 r. zawarto dwie umowy leasingu między gminą Teplice a DP Teplice, a w dniach 5 maja 2006 r. i 18 października 2006 r. podpisano aneksy do tych umów dotyczące leasingu nowych trolejbusów na potrzeby wypełniania obowiązków użyteczności publicznej. Jak wynika jednak z wyjaśnień udzielonych przez władze czeskie w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania, wspomniana rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej i wspomniane umowy dotyczące leasingu trolejbusów dotyczyły wyłącznie świadczenia usług miejskiego transportu publicznego w obrębie gminy Teplice. Środki te nie są powiązane z rekompensatami z tytułu świadczenia usługi publicznej zapewnionymi przez władze kraju uściańskiego za świadczenie usług regionalnego transportu autobusowego i są wyraźnie odrębne od tych rekompensat, w związku z czym należy je uznać za niepowiązane ze środkami badanymi w ramach niniejszej decyzji.
- (28) W 2006 r. władze kraju uściańskiego podpisały kolejne aneksy ze wszystkimi przewoźnikami świadczącymi usługi transportowe w okresie od maja do grudnia 2005 r. z wyjątkiem DPÚK. W trakcie negocjacji, które doprowadziły do podpisania tych aneksów, DPÚK wystąpił z wnioskiem o zwiększenie wynagrodzenia, ale władze kraju uściańskiego odrzuciły ten wniosek. W rezultacie w dniu 31 stycznia 2006 r. władze kraju uściańskiego rozwiązały umowę z DPÚK. Przewidziany w umowie trzymiesięczny okres wypowiedzenia upłynął w dniu 1 maja 2006 r. W tym okresie DPÚK świadczył usługi transportowe, za które otrzymał rekompensatę.
- (29) Władze czeskie przekazały Komisji informacje na temat parametrów zawartych w aneksach, które uwzględniono przy sporządzaniu szacunków dotyczących możliwych do udowodnienia strat w odniesieniu do następujących przewoźników w 2006 r.:

Tabela 3 (1)

Przegląd umów obowiązujących w 2006 r.

(Skorygowane dane liczbowe przekazane przez Republikę Czeską po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania)

2006	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w CZK
DP Ústí	151 905,00	40,49	6 150 388,18	20,39	3 097 230,55	17,49	2 657 274,00
DP Teplice	407 085,00	34,54	14 060 716,00	18,43	7 502 577,00	16,11	6 558 140,00

2006	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w CZK
DP Chomutov	1 114 320,00	31,34	34 922 789,00	12,09	13 467 600,00	19,25	21 455 189,00
DP Děčín	648 974,00	32,90	21 351 245,00	14,77	9 582 505,00	16,40	10 640 675,00
DP Most	233 195,00	37,89	8 835 760,00	15,60	3 637 843,00	20,67	4 819 011,00
Podbořany	410 802,00	28,03	11 515 089,00	15,44	6 343 433,00	12,59	5 171 656,00
Mirowslav Ohem	68 322,00	29,00	1 981 338,00	11,50	785 703,00	17,50	1 195 635,00
Petr Stejskal	11 032,00	30,30	334 270,00	12,69	139 996,00	17,34	191 295,00
Vilém Graupner	35 556,00	21,50	764 454,00	4,63	164 624,00	16,87	599 830,00

(¹) W niektórych przypadkach kwoty wskazane w tabeli nie pokrywają się w pełni z wynikami uzyskanymi po zastosowaniu wzorów matematycznych (przewidywana łączna cena usług transportowych obliczona poprzez pomnożenie liczby kilometrów przez przewidywaną łączną cenę usług transportowych; oczekiwane przychody ogółem obliczone poprzez pomnożenie liczby kilometrów przez przewidywaną cenę w CZK/km; możliwe do udowodnienia straty w CZK/km uzyskane w wyniku odjęcia oczekiwanych przychodów w CZK/km od przewidywanej ceny usług transportowych w CZK/km itp.). W opinii władz czeskich z niektórymi dostawcami usług transportowych wynegocjowano niższą kwotę możliwych do udowodnienia strat niż kwota odpowiadająca różnicy między przewidywaną ceną usług transportowych a oczekiwanymi dochodami.

- (30) Faktyczne wynagrodzenie wypłacone na rzecz tych przewoźników z tytułu świadczenia usług w 2006 r. wynosiło:

Tabela 4

Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone w 2006 r.

Przewoźnik	CZK
DP Ústí	2 657 274,00
DP Teplice	6 558 140,00
DP Chomutov	21 455 189,00
DP Děčín	10 640 675,00
DP Most	4 819 011,00
Podbořany	5 035 557,00
Mirowslav Ohem	1 195 635,00
Petr Stejskal	191 294,80
Vilém Graupner	599 830,00

- (31) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze czeskie DP Teplice otrzymał od gminy Teplice dodatkowe rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej w 2006 r. w wysokości 35 514 000 CZK. Jak wynika jednak z wyjaśnień udzielonych przez władze czeskie w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania, wspomniana rekompensata obejmowała wyłącznie koszty świadczenia usług miejskiego transportu publicznego w tej gminie. Dlatego też wspomniana rekompensata nie jest powiązana z rekompensatami z tytułu świadczenia usługi publicznej zapewnionymi przez władze kraju uściańskiego za świadczenie usług regionalnego transportu autobusowego i jest wyraźnie odrębna od tych rekompensat, w związku z czym należy ją uznać za niepowiązaną ze środkami badanymi w ramach niniejszej decyzji.

- (32) Jak wyjaśniono w motywie 28, DPÚK otrzymał rekompensatę z tytułu świadczenia usługi publicznej w okresie od stycznia do kwietnia 2006 r. Zdaniem władz czeskich rekompensata ta wynosiła 92 172 509,24 CZK. Kwotę tę obliczoną na podstawie następujących parametrów określonych w aneksie:

Tabela 5

Rekompensaty wypłacone na rzecz DPÚK w okresie od stycznia do kwietnia 2006 r.

Styczeń – kwiecień 2006 r.	Liczba km	Przewidywana cena w CZK/km	Przewidywana łączna cena w CZK	Oczekiwane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w CZK
DPÚK	3 828 910,45	39,63	151 744 748,24	15,56	59 572 239,00	24,07	92 172 509,24

- (33) Po rozwiązaniu umowy przez DPÚK władze kraju uściańskiego wszczęły postępowanie o udzielenie zamówienia w celu wyłonienia przewoźników zainteresowanych świadczeniem usług regionalnego transportu autobusowego na liniach obsługiwanych wcześniej przez DPÚK. W wyniku tego postępowania wybrano przedsiębiorstwo ČSAD Česká Lípa do obsługi tych linii. W tym samym czasie DPÚK w dalszym ciągu świadczył usługi transportowe, ale w związku z brakiem rekompensaty za ten okres wstrzymał świadczenie usług w kraju uściańskim w dniu 1 sierpnia 2006 r. Ponieważ ČSAD Česká Lípa nie była w stanie natychmiast rozpocząć obsługi wspomnianych linii w tym dniu, właściwe organy jednostronnie nałożyły na DPÚK obowiązek dalszego świadczenia usług transportowych w okresie od dnia 8 sierpnia 2006 r. do dnia 8 września 2006 r. na podstawie przepisów rozporządzenia (EWG) nr 1191/69. Wypłacono zaliczkę na rzecz DPÚK na pokrycie strat poniesionych przy wywiązaniu się z tego obowiązku.

2.3. REKOMPENSATY Z TYTUŁU WYPEŁNIANIA OBOWIĄZKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W OKRESIE OD DNIA 9 WRZEŚNIA 2006 R. DO DNIA 2 CZERWCA 2007 R.

- (34) W dniu 8 września 2006 r. DPÚK ostatecznie zakończył świadczenie usług transportowych w kraju uściańskim. W dniu 9 września 2006 r. ČSAD Česká Lípa miała rozpocząć obsługę linii obsługiwanych wcześniej przez DPÚK, ale ponownie nie wywiązała się z tego obowiązku; dlatego też władze kraju uściańskiego podjęły decyzję o zawarciu umów o świadczenie tych usług z przewoźnikami, którzy nie zostali wybrani w ramach postępowania o udzielenie zamówienia wszczętego w celu wyłonienia następcy DPÚK. Wyboru przewoźników dokonano na podstawie kolejnej najkorzystniejszej oferty, a więc oferty, która uplasowała się na drugim miejscu za ofertą złożoną przez przedsiębiorstwo ČSAD Česká Lípa. Procedurę tę udało się zastosować w przypadku dziesięciu spośród wszystkich 15 obszarów, w których ČSAD Česká Lípa została pierwotnie wyłoniona przez władze kraju uściańskiego jako następcą DPÚK.
- (35) W tabeli 6 przedstawiono informacje na temat przewoźników, z którymi władze kraju uściańskiego podpisały umowy o usługi publiczne w zakresie świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego na liniach obsługiwanych wcześniej przez DPÚK, oraz parametrów branych pod uwagę przy ustalaniu kwoty wynagrodzenia za świadczenie tych usług na podstawie obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty z tytułu świadczenia tych usług w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r.

Tabela 6

Przegląd umów obowiązujących w okresie od września 2006 r. do czerwca 2007 r. (1)

(Skorygowane dane liczbowe przekazane przez Republikę Czeską po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania)

9 września 2006 r. – 2 czerwca 2007 r.	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w CZK
ZDAR, a.s.	391 462,00	31,50	12 331 053,00	16,10	6 300 903,59	15,40	6 030 149,41
DP Most	453 962,00	29,80	13 528 067,60	9,40	4 269 395,10	20,40	9 258 672,50

9 września 2006 r. – 2 czerwca 2007 r.	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczeki- wane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowod- nienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w CZK
DP Most	646 065,00	29,80	19 252 737,00	11,13	7 192 416,86	18,67	12 060 320,14
Autobusy Kavka, a.s.	569 514,00	27,85	15 860 964,90	13,62	7 755 780,81	14,23	8 105 184,09
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	334 582,00	32,30	10 806 998,60	14,68	4 911 462,09	17,62	5 895 536,51
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	199 218,50	32,70	6 514 444,95	12,44	2 479 272,62	20,26	4 035 172,33
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	740 074,00	31,50	23 312 331,00	13,94	10 319 904,50	17,56	12 992 426,50
ČSAD Slaný a.s.	374 460,00	27,90	10 447 434,00	12,36	4 628 845,79	15,54	5 818 588,21
ČSAD Slaný a.s.	798 764,50	28,40	22 684 911,80	13,77	11 002 327,62	14,63	11 682 584,18
ZDAR, a.s.	536 733,00	31,50	16 907 089,50	13,70	7 352 493,40	17,80	9 554 596,10

(1) Niektóre nazwy pojawiają się w tabeli kilkakrotnie, ponieważ z tym samym dostawcą usług podpisano więcej niż jedną umowę. W niektórych przypadkach kwoty przedstawione w tabeli nie są w pełni zgodne z wynikami uzyskanymi po zastosowaniu odpowiedniego wzoru (możliwe do udowodnienia strat wyrażone w CZK/km po pomnożeniu przez liczbę kilometrów nie do końca odpowiadają łącznej kwocie możliwych do udowodnienia strat wyrażonych w CZK). Różnice są jednak marginalne i we wszystkich przypadkach kwoty przedstawione w tabeli 7 poniżej (faktycznie wypłacona rekompensata) są niższe niż wyniki uzyskane po zastosowaniu wzorów matematycznych.

- (36) Z tabeli 7 wynika, że kwota faktycznych płatności zrealizowanych na rzecz tych przewoźników nie przekracza kwot ustalonych w postaci obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty.

Tabela 7

Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone na mocy umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r.

Przewoźnik	CZK
ZDAR, a.s.	3 485 619,00
DP Most	4 300 909,19
DP Most	5 802 759,25
Autobusy Kavka, a.s.	4 893 192,50
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	2 857 950,00
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	2 042 809,00
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	6 653 077,00
ČSAD Slaný a.s.	2 443 620,50
ČSAD Slaný a.s.	5 059 228,25
ZDAR, a.s.	2 613 935,34

2.4. REKOMPENSATY Z TYTUŁU WYPEŁNIANIA OBOWIĄZKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W OKRESIE OD DNIA 9 WRZEŚNIA 2006 R. DO DNIA 31 GRUDNIA 2006 R.

- (37) W sześciu spośród piętnastu obszarów, w których ČSAD Česká Lípa pierwotnie zgodziła się przejść zobowiązania od DPÚK, nie było drugiego oferenta, z którym władze kraju uściańskiego mogłyby zawrzeć umowę o usługi publiczne. W odniesieniu do tych obszarów władze kraju uściańskiego wszczęły drugą turę postępowania o udzielenie koncesji, ale wziął w niej udział tylko jeden oferent. W rezultacie wyboru przewoźników do obsługi tych linii dokonano w ramach postępowania w trybie negocjacji i zawarto z nimi umowy wyłącznie na okres po zakończeniu świadczenia usługi przez DPÚK i późniejszym niewywiązaniu się przez ČSAD Česká Lípa z obowiązku zapewnienia niezakłóconego kontynuowania świadczenia usług ⁽¹²⁾, tj. do końca 2006 r., tak aby zagwarantować mieszkańcom tego regionu dostęp do odpowiedniego poziomu usług transportowych ⁽¹³⁾.
- (38) W tabeli 8 wskazano dodatkowych przewoźników, z którymi władze kraju uściańskiego zawarły umowy, a także parametry brane pod uwagę przy oszacowaniu poziomu możliwej do udowodnienia straty:

Tabela 8

Przegląd umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. ⁽¹⁾

(Skorygowane dane liczbowe przekazane przez Republikę Czeską po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania)

9 września – 31 grudnia 2006 r.	Liczba km	Przewidywana cena usług transportowych w CZK/km	Przewidywana łączna cena usług transportowych w CZK	Oczekiwane przychody w CZK/km	Ogółem oczekiwane przychody w CZK	Możliwe do udowodnienia straty w CZK/km	Ogółem możliwe do udowodnienia straty w CZK
ČSAD Semily, a.s.	359 299,00	32,00	11 497 568,00	12,58	4 518 992,15	19,42	6 978 575,85
DP Děčín	20 572,00	32,90	676 818,80	8,87	182 496,40	24,03	494 322,40
ČSAD Střední Čechy, spol. sr.o.	82 189,00	32,00	2 630 048,00	7,18	590 203,09	24,82	2 039 844,91
DP Teplice	70 240,60	34,54	2 426 110,32	16,11	1 131 576,06	18,43	1 294 534,26
DP Ústí	22 654,00	38,17	864 703,18	16,72	378 774,88	21,45	485 928,30
DP Chomutov	35 443,00	31,34	1 110 783,62	6,10	216 070,92	25,24	894 712,70
Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.	86 360,00	33,00	2 849 880,00	7,20	622 061,90	25,80	2 227 818,10

⁽¹⁾ W niektórych przypadkach kwoty przedstawione w tabeli nie są w pełni zgodne z wynikami uzyskanymi po zastosowaniu odpowiedniego wzoru (możliwe do udowodnienia strat wyrażone w CZK/km po pomnożeniu przez liczbę kilometrów nie do końca odpowiadają łącznej kwocie możliwych do udowodnienia strat wyrażonych w CZK). Różnice są jednak marginalne i we wszystkich przypadkach kwoty przedstawione w tabeli 9 poniżej (faktycznie wypłacona rekompensata) są niższe niż wyniki uzyskane po zastosowaniu wzorów matematycznych.

- (39) W tabeli 9 wykazano, że kwota faktycznego wynagrodzenia wypłacona tym przewoźnikom była niższa niż obiektywny szacunek możliwej do udowodnienia straty.

⁽¹²⁾ Po zakończeniu świadczenia usług przez DPÚK w dniu 8 września 2006 r. i z uwagi na fakt, że przewoźnik wybrany jako jego następcą w ramach postępowania o udzielenie zamówienia nie wywiązał się z obowiązku zapewnienia ciągłości świadczenia usługi.

⁽¹³⁾ Kolejne umowy dotyczące obsługi tych linii, które nie są przedmiotem niniejszej decyzji, zostały zawarte po przeprowadzeniu otwartego, przejrzystego i bezwarunkowego postępowania o udzielenie zamówienia, w którym jedynym kryterium brany pod uwagę była cena oferowanej usługi. Wspomniane umowy zawarto na okres ośmiu lat.

Tabela 9

Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone na mocy umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.

Przewoźnik	CZK
ČSAD Semily, a.s.	5 253 038,00
DP Děčín	484 084,00
ČSAD Střední Čechy, spol. s.r.o.	1 726 387,00
DP Teplice	921 868,68
DP Ústí	437 498,00
DP Chomutov	823 855,10
Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.	2 227 818,00

2.5. GWARANCJE UDZIELONE DP ÚSTÍ I PODWYŻSZENIE KAPITAŁU WŁASNEGO DP ÚSTÍ

- (40) W dniach 23 lipca 2004 r. i 11 kwietnia 2005 r. gmina Uście nad Łabą udzieliła dwóch gwarancji na rzecz DP Ústí jako zabezpieczenie kredytów bankowych o wartości odpowiednio 35 000 000 CZK i 5 000 000 CZK. Kredytów tych udzielił bank Komerční banka, a.s. ⁽¹⁴⁾. Władze czeskie poinformowały Komisję, że wspomniane gwarancje, które obejmowały 100 % wartości kredytów, zostały udzielone w odniesieniu do kredytów przeznaczonych wyłącznie na budowę linii trolejbusowej, która miała zastąpić tańszą, ale generującą więcej zanieczyszczeń linię autobusową w gminie Uście nad Łabą.
- (41) W 2006 r. gmina Uście nad Łabą podwyższyła kapitał własny DP Ústí o 160 000 000 CZK. Podwyższenie kapitału zapewniono wyłącznie w celu sfinansowania budowy linii trolejbusowej (Uście nad Łabą – Střekov) przez DP Ústí zgodnie z wyznaczonym przez gminę Uście nad Łabą długoterminowym celem strategicznym polegającym na zapewnieniu przejścia na transport elektryczny. Środki pochodzące z tego podwyższenia kapitału były przechowywane na odrębnym rachunku.

3. DECYZJA O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (42) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja oceniła następujące środki, na które zwrócił uwagę skarżący:
- rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane niektórym przedsiębiorstwom transportowym z tytułu świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego w latach 2005–2006;
 - rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane niektórym przedsiębiorstwom transportowym z tytułu świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r.;
 - rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane niektórym przedsiębiorstwom transportowym z tytułu świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.;
 - dwie gwarancje zabezpieczające kredyty o wartości 35 mln CZK i 5 mln CZK udzielone na rzecz DP Ústí;
 - podwyższenie kapitału DP Ústí o 160 mln CZK;
 - kredyt w wysokości 3,5 mln CZK udzielony DP Chomutov;
 - powierzenie DP Děčín obsługi parkometrów;

⁽¹⁴⁾ Bank należący do grupy Société Générale.

- h) oddanie pojazdów w leasing DP Teplice (dodatkowe pojazdy od 2006 r.);
 - i) rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane niektórym przedsiębiorstwom transportowym z tytułu świadczenia usług regionalnego transportu autobusowego w 2004 r.;
 - j) gwarancję o wartości 30 mln CZK udzieloną DP Ústí;
 - k) gwarancję o wartości 5,2 mln CZK udzieloną DP Chomutov;
 - l) dotację na rzecz DP Most w wysokości 245 000 CZK;
 - m) oddanie dworca autobusowego w dzierżawę DP Děčín;
 - n) dotację na rzecz DP Teplice w wysokości 13,7 mln CZK;
 - o) oddanie pojazdów w leasing DP Teplice od 2003 r.;
 - p) dotację na rzecz DP Most w wysokości 455 000 CZK.
- (43) Jeżeli chodzi o środki wymienione w motywie 42 lit. i)–o), Komisja stwierdziła w decyzji o wszczęciu postępowania, że środki te zostały wdrożone na mocy umów zawartych przed 1 maja 2004 r., a więc przed przystąpieniem Republiki Czeskiej do Unii. Dlatego też Komisja uznała, że nie posiada kompetencji do oceny tych środków. Ponadto Komisja stwierdziła, że środek, o którym mowa w motywie 42 lit. p), został przyznany w ramach istniejącego programu pomocy.
- (44) Jeżeli chodzi o środek, o którym mowa w motywie 42 lit. f), Komisja stwierdziła, że udzielony DP Chomutov kredyt w wysokości 3,5 mln CZK nie stanowi pomocy państwa.
- (45) Podobnie jeżeli chodzi o środek, o którym mowa w motywie 42 lit. g), Komisja stwierdziła, że wszelkie potencjalne korzyści, jakie DP Děčín czerpał z obsługi parkometrów, nie mogły zakłócić konkurencji ani wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ środek ten spełnia warunki dotyczące pomocy *de minimis* wskazane w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 69/2001 ⁽¹⁵⁾.
- (46) Jeżeli chodzi o środek, o którym mowa w motywie 42 lit. h), Komisja stwierdziła, że nie posiada kompetencji do oceny środka polegającego na oddaniu trolejbusów w leasing DP Teplice przez gminę Teplice na mocy pierwotnej umowy zawartej w dniu 10 grudnia 2003 r. Ponieważ jednak umowa ta była dwukrotnie zmieniana – w dniach 5 maja 2006 r. i 18 października 2006 r. – w celu objęcia leasingiem dodatkowych trolejbusów, Komisja mogłaby przeprowadzić ocenę środka polegającego na oddaniu trolejbusów w leasing na mocy tych dwóch zmian. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyjaśniła, że z uwagi na fakt, iż pojazdy były wykorzystywane wyłącznie w celu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, wszystkie koszty poniesione z tytułu umowy leasingu powinny zostać uwzględnione przy ustalaniu kwoty rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej. Jak wskazano jednak w motywie 27, trolejbusy zostały oddane w leasing wyłącznie do celów związanych ze świadczeniem usług miejskiego transportu publicznego w gminie Teplice, dlatego też środki te nie są powiązane z rekompensatami z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie usług regionalnego transportu autobusowego przyznawanymi przez władze kraju uściańskiego i są wyraźnie odrębne od tych rekompensat, w związku z czym należy je uznać za niepowiązane ze środkami badanymi w ramach niniejszej decyzji.
- (47) Jeżeli chodzi o rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej przyznane niektórym przewoźnikom w różnych okresach wymienionych w motywie 42 lit. a), b) i c), Komisja zbadała w decyzji o wszczęciu postępowania, czy środki te zawierały elementy pomocy państwa zgodnie z warunkami określonymi przez Trybunał Sprawiedliwości w wyroku w sprawie *Altmark* ⁽¹⁶⁾. Ponieważ Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności z drugim, trzecim i czwartym warunkiem określonym w wyroku w sprawie *Altmark*, stwierdziła, że nie można wykluczyć, iż rekompensaty stanowią pomoc państwa w rozumieniu Traktatu.
- (48) Jeżeli chodzi o środki wymienione w motywie 42 lit. d) i e), Komisja zbadała, czy gwarancje udzielone DP Ústí i podwyższenie kapitału własnego DP Ústí stanowiły pomoc państwa, a w szczególności, czy środki te można było uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że nie można wykluczyć, iż wspomniane środki nie są zgodne z testem prywatnego inwestora i że w związku z tym mogą stanowić pomoc państwa w rozumieniu Traktatu.
- (49) Komisja zbadała następnie, czy środki wymienione w motywie 42 lit. a)–e) można by uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym.

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis* (Dz.U. L 10 z 13.1.2001, s. 30).

⁽¹⁶⁾ Sprawa z dnia 24 lipca 2003 r. C-280/00 *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Rec. 2003, s. I-7747. Aby zapoznać się z czterema warunkami określonymi w wyroku w sprawie *Altmark*, zob. motyw 98.

- (50) Jeżeli chodzi o rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, o których mowa w motywie 42 lit. a), b) i c), Komisja uznała, że na etapie publikacji decyzji o wszczęciu postępowania nie była w stanie stwierdzić, czy kwota rekompensaty nie przekraczała kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych obowiązków.
- (51) W szczególności Komisja wyraziła wątpliwości co do definicji pojęcia niemożliwych do przewidzenia kosztów i metody zastosowanej do ich obliczenia, zwłaszcza że doprowadziły one do płatności przekraczających założony limit wynagrodzenia dla DP Teplice i DP Ústí w latach 2005 i 2006. Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości co do metody zastosowanej w celu sprawdzenia, czy przewidywany przez przewoźników poziom cen odzwierciedla specyficzny charakter świadczonych usług. W tym względzie Komisja wyraziła również wątpliwości w kwestii tego, czy ceny uwzględniały zysk, który można było uznać za rozsądny.
- (52) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdziła, że istnieją wątpliwości co do zgodności rekompensat z tytułu świadczenia usługi publicznej z postanowieniami Traktatu. Komisja zażądała przekazania dodatkowych informacji, w szczególności informacji na temat metody zastosowanej do obliczenia rekompensat (odnośnie do ustalania poziomu przewidywanych cen, obliczania rozsądnego zysku oraz pojęcia „niemożliwych do przewidzenia kosztów”).
- (53) Jeżeli chodzi o środki, o których mowa w motywie 42 lit. d) i e), Komisja wyjaśniła w decyzji o wszczęciu postępowania, że władze czeskie nie przekazały jej wystarczających informacji, aby mogła ocenić, czy podwyższenie kapitału i udzielenie dwóch gwarancji było proporcjonalne do osiągnięcia celu będącego przedmiotem wspólnego interesu i czy w związku z tym nie wiązało się z nieuzasadnionym zakłóceniem konkurencji. Dlatego też Komisja wyraziła wątpliwości, czy wspomniane środki mogą zostać uznane za zgodne z postanowieniami Traktatu.

4. UWAGI REPUBLIKI CZESKIEJ

- (54) Wraz z odpowiedzią na decyzję o wszczęciu postępowania władze czeskie przedłożyły następujące trzy dokumenty: oświadczenie władz kraju uściańskiego, oświadczenie władz gminy Teplice oraz oświadczenie DP Ústí (jednego z domniemanych beneficjentów). Władze czeskie wykorzystały również tę okazję do skorygowania informacji zawartych w tabeli 1, 3, 6 i 7 w decyzji o wszczęciu postępowania. Błędy w tych tabelach wynikały z pominięcia niektórych usług transportowych oraz z nieprawidłowej transkrypcji danych. Skorygowane dane liczbowe są przedstawione w tabelach 1, 3, 6 i 8 powyżej.

4.1. UWAGI DOTYCZĄCE ISTNIENIA POMOCY W KONTEKŚCIE REKOMPENSAT Z TYTUŁU ŚWIADCZENIA USŁUGI PUBLICZNEJ

- (55) Zdaniem władz czeskich rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej przyznane przez władze kraju uściańskiego regionalnym przewoźnikom wymienione w motywie 42 lit. a), b) i c) spełniają cztery warunki określone w wyroku w sprawie *Altmark* i w związku z tym nie stanowią pomocy państwa.
- (56) Jeżeli chodzi o pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, władze czeskie przypomniały, że Komisja uznała już w decyzji o wszczęciu postępowania, że warunek ten został spełniony w odniesieniu do wszystkich poddanych ocenie umów o usługi publiczne.
- (57) Jeżeli chodzi o drugi warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, władze czeskie wyjaśniły, że w ramach wszystkich poddanych ocenie umów o usługi publiczne władze kraju uściańskiego pokrywały możliwe do udowodnienia straty poniesione przez przewoźników obliczone jako różnica między: a) kosztami świadczenia usług transportowych wskazanych w umowie o usługi publiczne; oraz b) przychodami uzyskanymi przez danego przewoźnika. Koszty świadczenia usług transportowych obejmowały: (i) poniesione przez przewoźnika koszty odpowiadające kosztom ponoszonym przez typowe przedsiębiorstwo; oraz (ii) rozsądny zysk. Zgodność z tymi warunkami zapewniono z wyprzedzeniem w przejrzysty i obiektywny sposób, ograniczając od samego początku maksymalną kwotę rekompensaty w oparciu o sporządzoną ekspertyzę. Władze poszczególnych krajów były również uprawnione do sprawdzenia, czy dane, w oparciu o które sporządzono takie szacunki, były prawidłowe i odpowiadały sytuacji, w jakiej znajdował się dany przewoźnik.
- (58) Jeżeli chodzi o różne ceny za kilometr stosowane przez poszczególnych przewoźników, w odniesieniu do których Komisja wyraziła wątpliwości w decyzji o wszczęciu postępowania, władze czeskie wyjaśniły, że ceny te są powiązane z kosztami ponoszonymi przez poszczególnych przewoźników autobusowych, z daną linią autobusową oraz z czasem świadczenia usługi, a także z innymi uwarunkowaniami charakterystycznymi dla funkcjonowania konkretnej linii. Dodatkowo władze czeskie przedstawiły wyniki zastosowania standardowych długoterminowych koncesji, w ramach których oferowana cena wahała się między 25,48 CZK/km na obszarach wiejskich a 45,79 CZK/km na obszarach podmiejskich.
- (59) Dlatego też władze czeskie uważają, że drugi warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark* został spełniony w odniesieniu do wszystkich umów o usługi publiczne.

- (60) Jeżeli chodzi o trzeci warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, władze czeskie przypominają, że w umowach o usługi publiczne zawartych przez władze kraju uściańskiego przewidziano przygotowanie wstępnego obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty. Zgodnie z art. 19b ust. 3 ustawy o transporcie drogowym władze danego kraju są zobowiązane do zrekomensowania możliwych do udowodnienia strat do wysokości nieprzekraczającej takiego oszacowania, powiększonej wyłącznie o niemożliwe do przewidzenia koszty. Dlatego też w przypadku, gdy straty rzeczywiste poniesione w danym okresie są wyższe niż wstępny szacunek, władze kraju uściańskiego są zobowiązane wyłącznie do pokrycia strat wyłącznie do kwoty takiego oszacowania, z wyjątkiem niemożliwych do przewidzenia kosztów.
- (61) W związku z powyższym władze czeskie podkreśliły, że żaden przewoźnik nie otrzymał rekompensaty z tytułu świadczenia podstawowych usług transportowych, której kwota przekraczałaby poziom wstępnego obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty uwzględniony w umowach o usługi publiczne zawartych w latach 2005 i 2006. Ponadto w 2006 r. trzech przewoźników obsługujących pięć obszarów w kraju uściańskim odnotowało stratę ekonomiczną. Dokumenty przekazane przez władze czeskie potwierdzają, że wspomniani przewoźnicy próbowali uzyskać dodatkowe rekompensaty od władz kraju uściańskiego. Władze kraju uściańskiego nie przyznały im jednak żadnych dodatkowych rekompensat, zmuszając ich tym samym do poniesienia ryzyka związanego z prowadzeniem działalności gospodarczej. Władze czeskie odnotowały również, że przewoźnik nie może jednostronnie podjąć decyzji o zaprzestaniu świadczenia usług transportowych na określonych liniach ani zmienić zakresu i częstotliwości świadczenia takich usług. Jeżeli przewoźnik nie wywiąże się z obowiązku świadczenia podstawowych usług transportowych określonych w umowie, władze kraju uściańskiego będą uprawnione do nałożenia na niego kar umownych.
- (62) Władze czeskie przyznały jednak, że w ustawie o transporcie drogowym nie zawarto bardziej szczegółowej definicji „niemożliwych do przewidzenia kosztów” oraz że każdy nabywca usług transportowych dokonuje interpretacji tego pojęcia we własnym zakresie. Pojęcie niemożliwych do przewidzenia kosztów zostało bardziej szczegółowo opisane w umowach o usługi publiczne zawartych przez władze kraju uściańskiego z poszczególnymi przewoźnikami. Niemożliwe do przewidzenia koszty odnoszą się do sytuacji pozostających poza kontrolą zarządu danego przedsiębiorstwa, takich jak klęski żywiołowe, interwencje cenowe ze strony państwa, zmiany wysokości akcyzy, VAT itp. Władze czeskie przekazały Komisji odpowiednie wyciągi z umów o usługi publiczne.
- (63) Jeżeli chodzi o czwarty warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, władze czeskie kierowały się nieco innym tokiem rozumowania, podejmując decyzję o zastosowaniu każdego z tych trzech środków służących zrekomensowaniu kosztów poniesionych z tytułu świadczenia usługi publicznej, i ten tok rozumowania zostanie wyjaśniony oddzielnie.
- (64) Jeżeli chodzi o umowy o usługi publiczne obowiązujące w latach 2005 i 2006 (środek, o którym mowa w motywie 42 lit. a)), władze czeskie argumentowały, że po porównaniu cen usług transportowych w kraju uściańskim w 2005 r. z cenami oferowanymi w ramach postępowań o udzielenie koncesji przeprowadzonych w 2007 r. i w późniejszych latach należałoby stwierdzić, że umowy spełniają ten warunek. Ponieważ postępowania o udzielenie koncesji przeprowadzone w 2007 r. były przejrzyste, otwarte i zgodne z zasadą niedyskryminacji, zaproponowane oferty cenowe w odpowiedzi na zaproszenie do składania ofert w ramach tych postępowań odpowiadały cenom rynkowym, w przypadku których cena usługi transportowej uwzględniała wyłącznie koszty ponoszone przez typowego, racjonalnego przewoźnika i rozsądny zysk. Analiza różnic w wysokości cen pokazuje, że średnia cena usług transportowych wynosiła 30,60 CZK/km w 2005 r. i 30,24 CZK/km w 2007 r. W 2005 r. cena usług transportu regionalnego wahała się od 21,50 CZK/km do 37,16 CZK/km. W 2007 r., po zakończeniu postępowań o udzielenie koncesji długoterminowych, ceny wahały się od 25,48 CZK/km do 45,79 CZK/km. Władze czeskie twierdzą, że z powyższego porównania wynika, iż nie było znacznych różnic w cenie oraz że wahania cen pomiędzy poszczególnymi obszarami w 2007 r. były nawet wyższe niż w 2005 r. Z tej samej analizy wynika, że poziom zysków uzyskanych w ramach umów z lat 2005 i 2007 również nie różnił się znacząco. Dlatego też zysk wypracowany przez przewoźników w badanym okresie powinien zostać uznany za zgodny z czwartym warunkiem określonym w wyroku w sprawie *Altmark*.
- (65) Ponadto władze czeskie przedłożyły ekspertyzę sporządzoną przez profesorów Politechniki Czeskiej w Pradze (České vysoké učení technické v Praze), z której wynika, że koszty ponoszone przez przewoźników odpowiadały kosztom, jakie zostałyby poniesione przez ostrożnych przewoźników. Jedynym wyjątkiem był skarżący DPŮK, który wyznaczył nieproporcjonalnie wysoką cenę za świadczone przez siebie usługi transportu regionalnego, oraz dwóch przewoźników, którzy ustalili zbyt niskie ceny.
- (66) Jeżeli chodzi o umowy obejmujące okres od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. (środek, o którym mowa w motywie 42 lit. b)) oraz okres od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. (środek, o którym mowa w motywie 42 lit. c)), władze czeskie stwierdziły, że władze kraju uściańskiego wyraźnie określiły zakres żądanych usług i przedstawiły zainteresowanym przewoźnikom odpowiednie szacunki dotyczące przychodów, które zostały sporządzone w oparciu o dane historyczne. Przewoźnik musiał przedstawić odpowiednią ekspertyzę. Ekspertyzę przedstawioną przez przewoźnika, który wygrał przetarg, uznawano następnie za wiążącą przez cały okres oferty umową. Z tego względu jedynym kryterium branym pod uwagę przy podejmowaniu decyzji była cena oferowana przez zainteresowanych przewoźników.

- (67) Jeżeli chodzi o rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie transportu autobusowego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. (środek, o którym mowa w motywie 42 lit. b)), władze czeskie argumentowały, że umowy o usługi publiczne, na mocy których wypłacono rekompensaty, zostały zawarte po przeprowadzeniu otwartego, przejrzystego i bezwarunkowego postępowania o udzielenie zamówienia. Fakt, że ostatecznie konieczne okazało się wybranie oferenta, którego oferta zajęła drugie miejsce, ponieważ zwycięzca postępowania odmówił świadczenia wymaganych usług, nie daje podstaw do tego, by kwestionować otwartość, przejrzystość i bezwarunkowość postępowania o udzielenie zamówienia.
- (68) Cena zaoferowana w pierwszej turze procesu selekcji o udzielenie zamówienia odpowiadała cenie ustalonej w ramach procedury selekcji, która spełniała trzeci i czwarty warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, ponieważ przyczyniała się do zagwarantowania, że dostawca usług nie będzie w stanie czerpać nienależnych zysków z tytułu świadczenia usługi. Umowy dotyczące wdrożenia środków, o których mowa w motywie 42 lit. b), zostały zawarte na okres przejściowy wynoszący dziewięć miesięcy i obejmowały dziewięć z piętnastu obszarów kraju uściańskiego.
- (69) Jeżeli Komisja uznałaby, że pierwsza część czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie *Altmark* nie została spełniona w odniesieniu do środka, o którym mowa w motywie 42 lit. b), władze czeskie argumentują, że druga część tego warunku powinna zostać uznana za spełnioną, ponieważ dostawca usługi został wybrany na podstawie wyników analizy kosztów ponoszonych przez typowego dostawcę usług osiągnącego rozsądny zysk.
- (70) Jeżeli chodzi o rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane przez władze kraju uściańskiego za świadczenie usług transportu autobusowego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. po przeprowadzeniu bezpośrednich negocjacji (środek, o którym mowa w motywie 42 lit. c)), władze czeskie wyjaśniły, że władze regionu uściańskiego zapewniły, w stopniu, w jakim było to możliwe, świadczenie usług transportu publicznego na pięciu obszarach, w odniesieniu do których nie zgłosił się żaden inny oferent, po możliwie najniższej cenie. Druga tura postępowania o udzielenie koncesji została zorganizowana w celu zapewnienia dostępu do podstawowych usług transportu publicznego do momentu przeprowadzenia standardowego (nieprzyspieszonego) postępowania o udzielenie koncesji. Ogłoszenie dotyczące drugiej tury postępowania o udzielenie koncesji zostało zamieszczone w dniu 16 sierpnia 2006 r. w kilku poczytnych czeskich dziennikach⁽¹⁷⁾. Władze czeskie przekazały dokumentację dotyczącą drugiej tury postępowania o udzielenie koncesji. Ponieważ wspomniane umowy musiały zostać zawarte w ciągu dwóch tygodni z uwagi na nieoczekiwaną rezygnację ČSAD Česká Lípa ze świadczenia usług oraz biorąc pod uwagę fakt, że wszystkie koncesje zostałyby przyznane tymczasowo na okres krótszy niż cztery miesiące, władze kraju uściańskiego wprowadziły dodatkowy warunek w postępowaniu o udzielenie koncesji, zgodnie z którym zwycięski przewoźnik musiał zagwarantować rozpoczęcie świadczenia usług transportowych od dnia 9 września 2006 r., tj. w ciągu dwóch tygodni od daty opublikowania ogłoszenia dotyczącego postępowania o udzielenie koncesji.
- (71) Ponieważ jednak zawarcie umów po zakończeniu drugiej tury postępowania o udzielenie koncesji okazało się niemożliwe z uwagi na fakt, że w odniesieniu do sześciu obszarów złożono tylko jedną ofertę⁽¹⁸⁾, władze regionu uściańskiego zawarły umowy bezpośrednio z dostępnymi przewoźnikami. W opinii władz czeskich z uwagi na wyjątkowy charakter okoliczności towarzyszących zawieraniu tych umów zorganizowanie postępowania o udzielenie koncesji w tak krótkim terminie było niemożliwe; ograniczenia czasowe uniemożliwiły również sporządzenie ekspertyzy. Władze czeskie podkreśliły również, że cena usługi transportowej w żadnym przypadku nie różniła się znacznie od ceny zaoferowanej w ramach pierwszej i drugiej tury postępowania o udzielenie koncesji. Różnicę rzędu ok. 7 % można uznać za typową, biorąc pod uwagę fakt, że tymczasowe przydzielenie zasobów ludzkich i kapitałowych na okres 4 miesięcy było bardziej kosztowne niż przydzielenie tych samych zasobów na dłuższy okres.

4.2. UWAGI DOTYCZĄCE ISTNIENIA POMOCY PAŃSTWA W KONTEKŚCIE GWARANCJI UDZIELONYCH DP ÚSTÍ I PODWYŻSZENIA KAPITAŁU WŁASNEGO DP ÚSTÍ

4.2.1. Gwarancje

- (72) Jeżeli chodzi o gwarancje na kwotę odpowiednio 5 mln CZK i 35 mln CZK udzielone przez gminę Úście nad Łabą jako zabezpieczenie kredytów bankowych zaciągniętych przez DP Ústí, władze czeskie argumentowały, że DP Ústí mogłoby zaciągnąć takie kredyty również bez takich gwarancji. Władze czeskie zaznaczyły, że DP Ústí zaciągnęło kredyt w wysokości 40 mln CZK w 2007 r. na dokończenie budowy linii trolejbusowej Úście nad Łabą – Střekov oraz na zakup dwóch autobusów. Kredytu udzielił bank Komerční banka, a.s., tj. ta sama instytucja finansowa, która udzieliła DP Ústí dwóch kredytów w latach 2004 i 2005, w odniesieniu do których gmina

⁽¹⁷⁾ Władze czeskie odnotowały również, że fakt, iż władze regionu uściańskiego opublikowały ogłoszenie dotyczące drugiej tury postępowania o udzielenie koncesji, świadczy o zastosowaniu otwartego i przejrzystego podejścia, ponieważ w analizowanym przypadku warunki udzielenia zamówienia publicznego w ramach postępowania niepublicznego zostałyby spełnione (zgodnie z art. 31 ust. 1 lit. c) dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114)).

⁽¹⁸⁾ Zdar, a.s. zapewnił dostęp do podstawowych usług transportu publicznego na jednym obszarze kraju uściańskiego.

Uście nad Łabą udzieliła kwestionowanych gwarancji. Zabezpieczenie tego kredytu w wysokości 40 mln CZK stanowiły aktywa DP Ústí. Kredytodawca został wybrany w procedurze otwartej, w ramach której wybrano najlepszą ofertę bez dokonywania rozróżnienia pomiędzy sposobami zabezpieczenia kredytu, tj. jego zabezpieczeniem w formie gwarancji udzielonej przez gminę Uście nad Łabą lub w postaci aktywów spółki. W opinii władz czeskich potwierdza to, że warunki udzielenia kredytu w 2007 r. nie były uzależnione od formy zabezpieczenia oraz że DP Ústí było w stanie zaciągnąć kredyt na tych samych warunkach nawet w przypadku braku gwarancji. Władze czeskie argumentują, że takie same okoliczności towarzyszyły również zaciągnięciu dwóch kredytów w latach 2004 i 2005 oraz że na tej podstawie należy uznać, że gwarancja nie przyniosła DP Ústí żadnej korzyści gospodarczej.

- (73) W każdym razie środki uzyskane dzięki zaciągnięciu kredytów nie mogły zostać przeznaczone na żaden inny cel niż budowa linii trolejbusowej. Kraj uściański to obszar cechujący się niską jakością środowiska naturalnego, a projekt miał na celu poprawę sytuacji w regionie. Gdyby nie udzielono kredytu bankowego DP Ústí, DP Ústí byłoby zmuszone do dalszego świadczenia usług transportu autobusowego. W opinii władz czeskich środek skutecznie przyczynił się do zapewnienia priorytetowego traktowania kwestii związanych z ochroną środowiska za cenę wyższych kosztów związanych z budową linii trolejbusowej, dlatego też powinien zostać uznany za zgodny z Traktatem.

4.2.2. Podwyższenie kapitału własnego DP Ústí

- (74) Władze czeskie wyjaśniły, że środki uzyskane dzięki podwyższeniu kapitału własnego DP Ústí o 160 mln CZK zostały przeznaczone w całości na pokrycie kosztów budowy linii trolejbusowej Uście nad Łabą – Střekov. Środki były przechowywane na odrębnym rachunku bankowym DP Ústí, z którego realizowano płatności służące pokryciu kosztów budowy linii trolejbusowej Uście nad Łabą – Střekov.
- (75) Wspomniana linia stanowi integralny element podstawowej infrastruktury miejskiego transportu publicznego w gminie Uście nad Łabą obejmującej ekologiczny system transportu trolejbusowego o wysokiej przepustowości, który był rozbudowywany w gminie od 1984 r. i stopniowo wprowadzany do użytku od 1988 r. Budowa linii jest ostatnim etapem rozbudowy systemu, przy czym po zakończeniu odpowiednich prac linia połączy większą część obszarów położonych na prawym brzegu Łaby z podstawową infrastrukturą transportu trolejbusowego. Wspomnianą rozbudowę planowano już w 1996 r.
- (76) W opinii władz czeskich inwestycja przyczyni się do znacznej poprawy warunków środowiskowych w gminie, głównie dzięki zmniejszeniu zanieczyszczenia powietrza w dzielnicach położonych na prawym brzegu Łaby, zmniejszeniu natężenia hałasu generowanego przez środki transportu na wybranych liniach dzięki zastąpieniu autobusów trolejbusami (przede wszystkim w godzinach nocnych), zmniejszeniu poziomu emisji na wybranych liniach oraz ograniczeniu ryzyka wystąpienia smogu fotochemicznego w regionie Střekova.
- (77) Dlatego też władze czeskie stwierdziły, że podwyższenie kapitału jest objęte zwolnieniem przewidzianym w art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (EWG) nr 1107/70⁽¹⁹⁾. Władze czeskie argumentują, że warunki umożliwiające zastosowanie wyjątku przewidzianego w art. 3 ust. 1 lit. b) zostały spełnione, ponieważ: (i) budowa sieci trolejbusowej ma na celu zwiększenie poziomu koordynacji i optymalizacji transportu; (ii) dotyczy wydatków związanych z infrastrukturą, których nie muszą ponosić przewoźnicy korzystający z innych środków transportu drogowego; oraz (iii) nie istnieje inne, mniej kosztowne rozwiązanie alternatywne, które umożliwiłoby osiągnięcie wspólnego celu polityki (tj. zapewnienia skoordynowania środków transportu i ograniczenia emisji CO₂).

4.3. UWAGI DOTYCZĄCE DODATKOWYCH ŚRODKÓW PRYZNANYCH DP ÚSTÍ I DP TEPLICE

- (78) W 2005 r. DP Ústí otrzymało dwie dodatkowe rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w wysokości 4 591 200 CZK oraz 7 335 000 CZK. Władze czeskie wyjaśniły jednak, że te rekompensaty udzielone przez gminę Uście nad Łabą dotyczyły wyłącznie transportu miejskiego w obrębie tej gminy oraz że nie były powiązane z rekompensatami dotyczącymi transportu regionalnego przyznanych przez kraj uściański, które są przedmiotem decyzji o wszczęciu postępowania.
- (79) Jeżeli chodzi o środki przyznane DP Teplice, władze czeskie wyjaśniły, że rekompensaty przyznane przez gminę Teplice, jak również leasing pojazdów dotyczyły wyłącznie obowiązków użyteczności publicznej w obszarze transportu na obszarze tej gminy. Środki te nie były zatem powiązane z rekompensatami dotyczącymi transportu regionalnego przyznanych przez kraj uściański, które są przedmiotem decyzji o wszczęciu postępowania. W każdym razie z uwagi na fakt, że DG Teplice utworzyło odrębny rachunek w tym celu, nie istniało żadne ryzyko, że przedmiotowe rekompensaty mogłyby w jakikolwiek sposób przyczynić się do skrótnego subsydiowania działalności transportowej DG Teplice prowadzonej na szczeblu regionalnym. Trolejbusy siłą rzeczy nie mogą być wykorzystywane do świadczenia usług transportu regionalnego poza liniami trolejbusowymi w gminie Teplice.

⁽¹⁹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 130 z 15.6.1970, s. 1). Choć przywołane rozporządzenie zostało uchylone w dniu 3 grudnia 2009 r., miało zastosowanie w momencie dokonywania podwyższenia kapitału w 2006 r.

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (80) DPÚK był jedyną zainteresowaną stroną, która przekazała uwagi w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania.
- (81) DPÚK przedstawił swoje ogólne uwagi dotyczące ram prawnych w zakresie wypłaty rekompensat z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w sektorze regionalnego transportu autobusowego w Republice Czeskiej. DPÚK stwierdził, że sektor transportu publicznego w Republice Czeskiej nie został zliberalizowany. Zdaniem DPÚK oznaczało to, że obowiązki spoczywające na przewoźnikach zostały wyraźnie określone w decyzjach administracyjnych przyznających tym przewoźnikom licencje na prowadzenie działalności, ponieważ ustawodawstwo czeskie opiera się na systemie „zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych” w rozumieniu art. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, nie zaś na „umowach o usługi publiczne” w rozumieniu art. 14 tego rozporządzenia. W opinii DPÚK nieprawidłowe ustalenie mających zastosowanie ram prawnych wpłynęło na ocenę rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych w decyzji o wszczęciu postępowania. DPÚK twierdzi również, że w rozpatrywanym przypadku wyrok w sprawie *Altmark* nie ma zastosowania, ponieważ dotyczył on systemu funkcjonującego w oparciu o umowy o usługi publiczne, nie zaś systemu bazującego na obowiązkach użyteczności publicznej, jak ma to miejsce w przedmiotowej sprawie.
- (82) Na tej podstawie DPÚK uznał, że obowiązki użyteczności publicznej i kwota rekompensaty nie mogły być przedmiotem negocjacji między władzami kraju a przewoźnikami. Nie mogły one stanowić przedmiotu konkurencji między przewoźnikami, ponieważ jest to niemożliwe w przypadku systemu bazującego na obowiązkach użyteczności publicznej, a rekompensata nie odpowiadała żadnej cenie świadczenia usług transportowych określonej w umowie, ale stanowiła płatność służącą pokryciu strat poniesionych z tytułu wypełniania określonych obowiązków nałożonych na mocy obowiązujących przepisów, była niezależna od woli przewoźnika i władz i w związku z tym nie mogła być przedmiotem negocjacji. DPÚK stwierdził również, że zawierając umowy o usługi publiczne z przewoźnikami wybranymi na podstawie quasi-postępowań o udzielenie zamówienia, władze kraju uściańskiego naruszyły obowiązujące prawo. DPÚK uznał, że tego rodzaju próby stosowania zasad konkurencji stoją w sprzeczności z systemem funkcjonującym w oparciu o obowiązki użyteczności publicznej i dlatego należy je uznać za niezgodne z prawem. DPÚK argumentował, że nowo wybrani przewoźnicy otrzymali licencje oraz rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej niezgodnie z prawem, ponieważ to DPÚK jest posiadaczem głównych licencji na te same linie autobusowe. Podejście zastosowane przez władze kraju uściańskiego wynikało z niechęci do wypłacenia przewoźnikom zasiedziałym rekompensat, do których otrzymania byli uprawnieni zgodnie z obowiązującymi przepisami, przy czym przewoźnicy zasiedzieli, którzy nie są skłonni przyjąć niższych subwencji operacyjnych, są zastraszani i zastępowani nowymi przewoźnikami wybranymi w wyniku niezgodnych z prawem pseudopostępowań o udzielenie zamówienia. DPÚK zażądał naprawienia zaistniałej sytuacji oraz umożliwienia mu przejęcia autobusów i pracowników od działających przewoźników wybranych niezgodnie z prawem, a także powrotu do wypełniania pierwotnie nałożonych obowiązków użyteczności publicznej, które miały wygasnąć dopiero w 2011 r. Ponadto DPÚK stwierdził, że dane z lat 2006–2008 dowodzą prawdziwości jego twierdzenia, zgodnie z którym ostateczny koszt zapewnienia usług regionalnego transportu autobusowego przez nowych przewoźników byłby wyższy.
- (83) DPÚK zauważył wreszcie, że nowo wybrani przewoźnicy to w wielu przypadkach przewoźnicy oferujący usługi miejskiego transportu autobusowego, którzy stanowią własność odpowiednich gmin i są przez nie dotowani, dlatego też między takimi przewoźnikami a przewoźnikami prowadzącymi działalność na rynku usług regionalnego przewozu osób dochodzi do nieuczciwej konkurencji. Zdaniem DPÚK niedopuszczalne jest, aby lokalni przewoźnicy autobusowi mogli obsługiwać linie regionalne poza obszarem gminy, w której prowadzą działalność.
- (84) Jeżeli chodzi o udzielenie gwarancji i podwyższenie kapitału własnego przez gminę Uście nad Łabą, DPÚK stwierdził, że przedstawił władzom znacznie tańszą ofertę dotyczącą wprowadzenia innej przyjaznej środowisku lokalnej usługi transportowej na linii Uście nad Łabą – Strėkov (bazującej na autobusach zasilanych CNG zamiast trolejbusów DP Ústí), ale oferta ta została odrzucona.
- (85) Jeżeli chodzi o środki, które zgodnie z decyzją o wszczęciu postępowania zostały przyznane przed przystąpieniem Republiki Czeskiej do Unii, DPÚK stwierdził, że wszystkie z nich wywierają długoterminowy wpływ znacznie wykraczający poza datę przystąpienia do Unii.
- (86) Jeżeli chodzi o przeprowadzoną przez Komisję ocenę dotyczącą przeniesienia obowiązku obsługi parkometrów na DP Děčín, DPÚK stwierdził, że wyniki analizy przeprowadzonej w decyzji o wszczęciu postępowania są nieprawidłowe, ponieważ próg *de minimis* nie ma zastosowania w sektorze transportu publicznego.
- (87) DPÚK nie odniósł się do kwestii niemożliwych do przewidzenia kosztów. DPÚK nie zgłosił również żadnych uwag dotyczących faktu, że wcześniejsze ustalenie maksymalnej kwoty rekompensaty w oparciu o wyniki analizy statystycznej przeprowadzonej na szczeblu krajowym mogłoby zagwarantować, że żaden przewoźnik nie otrzymałby nadmiernie wysokiej rekompensaty.

6. UWAGI WŁADZ CZESKICH NA TEMAT UWAG ZGŁOSZONYCH PRZEZ ZAINTERESOWANĄ STRONĘ

- (88) Władze czeskie nie zgodziły się z interpretacją ram prawnych dotyczących rekompensat z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej w sektorze regionalnego transportu autobusowego w Republice Czeskiej przedstawioną w uwagach DPÚK. Władze czeskie nie zgodziły się również z twierdzeniem DPÚK, zgodnie z którym sektor usług transportu publicznego w Republice Czeskiej nie został jeszcze zliberalizowany.
- (89) Władze czeskie argumentowały, że w krajowych ramach prawnych przewidziano dwie możliwości rozwiązania kwestii związanych z autobusowym transportem publicznym w ramach systemu bazującego na obowiązku użyteczności publicznej: (i) w oparciu o umowę o usługi publiczne zgodnie z art. 19 ustawy o transporcie drogowym i art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69; oraz (ii) w oparciu o jednostronną decyzję o nałożeniu obowiązku użyteczności publicznej. To drugie rozwiązanie jest jednak stosowane wyłącznie w ograniczonym zakresie. Wszystkie usługi autobusowego transportu publicznego na szczeblu regionalnym są obecnie świadczone w kraju uściańskim na podstawie umów zawartych po przeprowadzeniu otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących postępowań o udzielenie zamówienia. Władze czeskie argumentowały, że pomimo pewnych różnic w stosowanej terminologii umowy o usługi publiczne odpowiadają umowom o usługi publiczne w rozumieniu rozporządzenia (EWG) nr 1191/69. Wynika to z przepisów ustawy o transporcie drogowym, jak również z ich wykładni przedstawionej w różnych decyzjach właściwych organów.
- (90) Władze czeskie wyjaśniły również, że licencja na świadczenie autobusowych usług transportowych jest odpowiednikiem zezwolenia uprawniającego przewoźnika do świadczenia usług transportowych na poszczególnych liniach, ale nie wiąże się z powierzeniem takiemu przewoźnikowi obowiązków użyteczności publicznej. Obowiązki takie nałożono na przewoźników na mocy umów o usługi publiczne zawieranych między odpowiednim przewoźnikiem a właściwymi władzami (w tym przypadku władzami kraju uściańskiego). Licencja na obsługę danej linii autobusowej mogła zostać wydana więcej niż jednemu przewoźnikowi, ale rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej została wypłacona tylko temu przewoźnikowi, który podpisał umowę dotyczącą świadczenia usług na danej linii z władzami kraju lub na którego właściwe organy nałożyły obowiązek świadczenia usługi publicznej na mocy stosownej decyzji. Ponadto licencja nie mogłaby stanowić decyzji o nałożeniu obowiązków użyteczności publicznej w rozumieniu art. 1 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, ponieważ nie uprawnia ona jej posiadacza do uzyskania rekompensaty z tytułu obciążeń finansowych wynikających z wypełniania obowiązku zgodnie z wymogami zawartymi w art. 6 tego rozporządzenia.
- (91) Władze czeskie stwierdziły również, że rekompensaty wypłacone w oparciu o umowy o usługi publiczne spełniały warunki określone w wyroku w sprawie *Altmark* i dlatego nie zostały zgłoszone Komisji.
- (92) W opinii władz czeskich dzięki przeprowadzeniu otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących postępowań o udzielenie zamówienia usługi transportu autobusowego były świadczone w kraju uściańskim w ramach obowiązku użyteczności publicznej po znacznie bardziej przystępnej cenie, niż miało to miejsce wcześniej. Dzięki temu zasoby kraju uściańskiego zostały wykorzystane w bardziej efektywny sposób niż w przypadku, gdyby władze kraju uściańskiego zostały zobowiązane do wypłaty rekompensat z tytułu poniesionych strat, których jednostronnie zażądał DPÚK.
- (93) Jeżeli chodzi o argumenty DPÚK dotyczące udzielenia gwarancji i podwyższenia kapitału własnego przez gminę Uście nad Łabą, władze czeskie wyjaśniły, że w gminie tej funkcjonowała już linia trolejbusowa oraz że przedmiotowe środki zostały przyznane w celu połączenia dwóch istniejących sieci trolejbusowych. Z tego względu nowe linie trolejbusowe stanowiły wyłącznie uzupełnienie istniejącej sieci trolejbusowej, która była stopniowo rozbudowywana od 1988 r. Władze czeskie stwierdziły, że w rejestrze urzędowym brak jest informacji o formalnym przedstawieniu przez DPÚK jakiegokolwiek alternatywnego projektu dotyczącego zapewnienia ekologicznego transportu w gminie. Data widniejąca na projekcie załączonym do uwag DPÚK to czerwiec 2001 r. i z tego względu projektu tego nie można uznać za istotny w momencie wdrażania ocenianych środków.

7. OCENA ŚRODKÓW

- (94) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu 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.
- (95) Aby dany środek mógł zostać uznany za pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, musi dojść do łącznego spełnienia następujących warunków: (i) dany środek musi być finansowany przy użyciu zasobów państwowych i musi być możliwe przypisanie go państwu; (ii) środek musi przynosić korzyść jego beneficjentowi; (iii) korzyść ta musi być selektywna; oraz (iv) środek ten musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem oraz być w stanie wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

- (96) Komisja zbada, czy każdy z powyższych warunków został spełniony w odniesieniu do następujących pięciu środków:
- a) rekompensat z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej przyznanych przez władze kraju uściańskiego na rzecz: ČSAD, DP Ústí, DP Teplice, DP Chomutov, DP Děčín, DP Most, Podbořany, Miroslav Ohem, Petr Frommel, Petr Stejskal oraz Vilém Graupner za świadczenie usług transportu regionalnego w latach 2005 i 2006;
 - b) rekompensat z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej przyznanych przez władze kraju uściańskiego na rzecz: Autobusy Karlovy Vary, a.s., Autobusy Kavka, a.s., ČSAD Slaný a.s., DP Most oraz ZDAR, a.s. za świadczenie usług transportu regionalnego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r.;
 - c) rekompensat z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej przyznanych przez władze kraju uściańskiego na rzecz: ČSAD Semily, DP Děčín, ČSAD Střední Čechy, DP Teplice, DP Ústí, DP Chomutov oraz DP Mladá Boleslav za świadczenie usług transportu regionalnego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.;
 - d) gwarancji udzielonych DP Ústí przez gminę Uście nad Łabą w dniach 23 lipca 2004 r. i 11 kwietnia 2005 r. jako zabezpieczenie kredytów o wartości odpowiednio 35 mln CZK i 5 mln CZK;
 - e) podwyższenia kapitału własnego DP Ústí o 160 mln CZK przyznanego przez gminę Uście nad Łabą w 2006 r.

7.1. ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA

7.1.1. **Rekompensata z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej (środki, o których mowa w motywie 96 lit. a), b) i c))**

7.1.1.1. *Zasoby państwowe*

- (97) Rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie usług transportowych zostały wypłacone w oparciu o umowy zawarte między władzami kraju uściańskiego a przewoźnikami wymienionymi w motywie 96 lit. a), b) i c) i pochodziły z budżetu publicznego tych władz. Dlatego też takie rekompensaty można przypisać państwu oraz uznać, że zostały one przyznane przy użyciu zasobów państwowych.

7.1.1.2. *Korzyść gospodarcza*

- (98) Z wyroku w sprawie *Altmark* wynika, że rekompensata z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej przyznana przedsiębiorstwom przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych nie przynosi takim przedsiębiorstwom korzyści, a tym samym nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, o ile spełnione zostały łącznie cztery warunki:
- a) po pierwsze, przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wypełnianiem obowiązków użyteczności publicznej i obowiązki te powinny być jasno określone;
 - b) parametry, na których podstawie obliczona jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób;
 - c) rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wypełnienia obowiązków użyteczności publicznej, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych obowiązków;
 - d) jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzone wypełnianie obowiązków użyteczności publicznej, nie został w danym przypadku dokonany w wyniku postępowania o udzielanie zamówienia, pozwalającego na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie typowe przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednie do tego, by móc spełnić niezbędne wymogi dotyczące usług publicznych, poniosłoby na wypełnienie takich obowiązków, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych obowiązków.
- (99) Zgodnie z treścią wyroku w sprawie *Altmark*, aby wykluczyć możliwość wystąpienia korzyści gospodarczej w konsekwencji wypłacenia przedsiębiorstwom rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, wszystkie cztery warunki przewidziane w tym wyroku muszą zostać spełnione łącznie.

- (100) Jeżeli chodzi o pierwszy warunek, obowiązek użyteczności publicznej w sektorze transportu lądowego musi zostać nałożony w celu zapewnienia świadczenia usług transportowych w interesie ogólnym, których dany przewoźnik kierujący się własnym interesem gospodarczym nie zdecydowałby się świadczyć lub nie zdecydowałby się świadczyć w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach, jeżeli nie otrzymałby rekompensaty⁽²⁰⁾. W tym kontekście państwa członkowskie dysponują szerokimi uprawnieniami w zakresie definiowania obowiązków użyteczności publicznej zgodnie z potrzebami użytkowników końcowych. W takich przypadkach zadanie Komisji polega na zapewnieniu państwom członkowskim możliwości korzystania z tego marginesu swobody bez popełniania rażących błędów przy definiowaniu pojęcia obowiązku użyteczności publicznej.
- (101) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja podkreśliła już, że władze czeskie przekazały jej umowy, na mocy których władze kraje uściańskiego nałożyły na przewoźników obowiązki użyteczności publicznej. W umowach tych określono zakres obowiązku użyteczności publicznej polegającego na świadczeniu usług transportowych. W szczególności w umowach tych wskazano linie, które mają być obsługiwane przez przewoźników autobusowych, a także przedstawiono rozkłady jazdy i obiektywne oszacowanie możliwej do udowodnienia straty. To, że linie te nie mogą być obsługiwane na zasadach komercyjnych, wykazano w tabelach 1–9 powyżej, przeprowadzając porównanie spodziewanych możliwych do udowodnienia strat i strat rzeczywistych poniesionych na tych liniach. Ponadto przewoźnicy nie mogą podjąć jednostronnej decyzji o wstrzymaniu obsługi nierentownych linii; nie mogą oni również wywierać wpływu na zakres i częstotliwość świadczenia usług na obsługiwanych liniach. Dlatego też przewoźnicy są narażeni na pewne ryzyko prowadzenia działalności gospodarczej wynikające z faktu, że mogą ponieść stratę ekonomiczną, jeżeli poziom poniesionych przez nich strat z działalności operacyjnej przekroczy poziom ustalony wcześniej na podstawie obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a), b) i c) istnieją rzeczywiste obowiązki użyteczności publicznej, które zostały wyraźnie określone z wyprzedzeniem. Tym samym pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark* uznaje się za spełniony.
- (102) Jeżeli chodzi o drugi warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, parametry, na podstawie których oblicza się wysokość rekompensaty, muszą zostać ustalone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób w celu zagwarantowania, że nie doprowadzą one do przyznania korzyści gospodarczej, która mogłaby spowodować, że przedsiębiorstwo będące beneficjentem byłoby traktowane w bardziej uprzywilejowany sposób niż jego konkurenci. Konieczność wcześniejszego ustalenia parametrów wykorzystywanych do obliczenia wysokości rekompensaty nie oznacza jednak, że rekompensata musi zostać obliczona na podstawie określonego wzoru. Należy natomiast już na samym początku wyraźnie wskazać metodę, jaka zostanie wykorzystana do ustalenia wysokości rekompensaty.
- (103) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zwróciła uwagę na fakt, że kwota rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej została obliczona, zgodnie z treścią umów, na podstawie spodziewanej ceny za kilometr i oczekiwanych przychodów. Komisja potwierdziła, że zastosowanie takiej metody mogłoby zapewnić możliwość obliczenia kwoty rekompensaty *ex ante* w obiektywny i przejrzysty sposób. Komisja nie otrzymała jednak wystarczających informacji na temat metody wykorzystanej do ustalenia poziomu oczekiwanych cen za kilometr w tym przypadku i nie mogła w związku z tym uznać drugiego warunku określonego w wyroku w sprawie *Altmark* za spełniony.
- (104) Władze czeskie wyjaśniły już, że wszystkie parametry, na podstawie których oblicza się wysokość rekompensat, a w szczególności koszty usług, przychody i rozsądny zysk, zostały określone w ustawodawstwie czeskim. Każda późniejsza umowa zawierana między władzami kraju uściańskiego a danym przewoźnikiem uwzględniała odpowiednie parametry wykorzystywane przy sporządzaniu obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty. Szacunki te opierają się na różnicy między: a) ceną za kilometr uzgodnioną w umowie; oraz b) przychodami uzyskiwanymi przez przewoźnika z tytułu świadczenia odpowiednich usług. Cena za kilometr obejmuje: (i) koszty prowadzenia działalności; oraz (ii) rozsądny zysk.
- (105) Jeżeli chodzi o różnice w cenie za kilometr pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami, władze czeskie wyjaśniły, że różnice te odzwierciedlają różne sytuacje, w których znajdują się ci przewoźnicy (np. koszt za kilometr na obszarach wiejskich nie będzie z oczywistych względów odpowiadał kosztowi za kilometr na obszarach podmiejskich). W każdym razie wszystkie parametry wykorzystywane do obliczania cen w odniesieniu do każdego przewoźnika zostały wyraźnie określone w poszczególnych umowach z odpowiednim wyprzedzeniem. Władze kraju były również uprawnione do sprawdzenia, czy dane, w oparciu o które sporządzono takie szacunki, są prawidłowe i odpowiadają sytuacji, w jakiej znajduje się dany przewoźnik.
- (106) W związku z powyższym Komisja uznaje, że parametry, na podstawie których obliczono kwotę rekompensaty w odniesieniu do każdego przewoźnika, zostały wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób. Z tego względu uznaje się, że drugi warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark* został spełniony w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a), b) i c).

⁽²⁰⁾ Podejście to jest spójne z ogólnym podejściem Komisji do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w innych sektorach. Zob. w szczególności pkt 48 komunikatu Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4).

- (107) Jeżeli chodzi o trzeci warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark*, Komisja zwraca uwagę na fakt, że ostateczne rozliczenie i wypłata rekompensaty jest możliwa wyłącznie po przekazaniu przez danego przewoźnika dowodu w postaci dokumentu potwierdzającego, że poniósł on straty rzeczywiste z tytułu świadczenia danej usługi. Jednocześnie maksymalna kwota rekompensaty została ograniczona z wyprzedzeniem na podstawie obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty, który zawarto w umowie.
- (108) Zgodnie z art. 19b ust. 3 ustawy o transporcie drogowym obiektywny szacunek możliwej do udowodnienia straty stanowi wcześniej ustalony pułap, którego właściwy organ nie może przekroczyć, wypłacając rekompensatę z tytułu poniesionych strat rzeczywistych⁽²¹⁾. Dlatego też w przypadku, gdy przewoźnik zwróci się o wypłacenie mu rekompensaty w wyższej kwocie z tytułu wykonania umowy, organy publiczne nie będą uprawnione do pokrycia tego rodzaju strat. Jeżeli natomiast straty rzeczywiste będą niższe niż przewidywane szacunkowe straty, rekompensata będzie obejmowała wyłącznie straty rzeczywiste.
- (109) Znajduje to potwierdzenie w fakcie, że faktyczna kwota rekompensaty wypłaconej przewoźnikom (zgodnie z informacjami przedstawionymi w tabeli 2: Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone w 2005 r., tabeli 4: Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone w 2006 r., tabeli 7: Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone na mocy umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. oraz tabeli 9: Rekompensaty z tytułu strat faktycznie wypłacone na mocy umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.) jest w wielu przypadkach niższa niż przewidywana kwota strat zawarta w umowie (zgodnie z danymi przedstawionymi w kolumnie „ogółem możliwe do udowodnienia straty” w tabeli 1: Przegląd umów obowiązujących w 2005 r., tabeli 3: Przegląd umów obowiązujących w 2006 r., tabeli 6: Przegląd umów obowiązujących w okresie od września 2006 r. do czerwca 2007 r. i tabeli 8: Przegląd umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.).
- (110) Podniesienie tych pułapów jest możliwe wyłącznie w przypadku wystąpienia niemożliwych do przewidzenia kosztów, co nie miało jednak miejsca w odniesieniu do żadnej z umów na świadczenie usług transportowych na szczeblu regionalnym analizowanych w niniejszej decyzji. Jeżeli chodzi o pojęcie „niemożliwych do przewidzenia kosztów”, które wzbudziło wątpliwości Komisji w decyzji o wszczęciu postępowania, pojęcie to oznacza koszty, które zostały poniesione z uwagi na wystąpienie sytuacji, na które zarząd danego przedsiębiorstwa nie miał wpływu, takich jak klęski żywiołowe, interwencje cenowe ze strony państwa, zmiany wysokości akcyzy, VAT itp. Aby otrzymać rekompensatę, przewoźnicy muszą udowodnić, że koszty takie zostały rzeczywiście poniesione z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej. Istnienie tego wyjątku od maksymalnego pułapu rekompensaty nie wpływa jednak na zmniejszenie zdolności mechanizmu rekompensaty do zagwarantowania, by ostateczna kwota rekompensaty wypłacana przewoźnikowi nie przekraczała poniesionych przez niego strat rzeczywistych.
- (111) Jeżeli chodzi o ustalenie rozsądnego zysku, który stanowi jeden z elementów branych pod uwagę przy obliczaniu kosztów i który również wzbudził wątpliwości Komisji w decyzji o wszczęciu postępowania, władze czeskie wykazały, że średni zysk w 2005 r. wynosił 1,53 CZK na kilometr. Ponieważ średnia cena za kilometr w 2005 r. wynosiła 30,60 CZK, średnia marża zysku wynosiła około 5 % i została uznana przez Komisję za rozsądną. W 2007 r. średni zysk wynosił 0,97 CZK za kilometr, a średnia cena za kilometr – 30,24 CZK. Średnia marża zysku wynosiła zatem około 3,2 %. Władze czeskie nie przekazały danych dotyczących średniego zysku za rok 2006. Średnia marża zysku w 2006 r. utrzymywała się jednak prawdopodobnie w tym samym przedziale co w latach 2005 i 2007, ponieważ wszystkie inne istotne wartości liczbowe (takie jak średnia cena za kilometr, która w 2007 r. wynosiła 31,72 CZK, i średnia wysokość możliwej do udowodnienia straty za kilometr wynosząca 17,49 CZK) utrzymały się w tym samym przedziale, a metoda obliczania rozsądnego zysku pozostała niezmienną (zob. przypis 9).
- (112) Z tego względu Komisja uznaje, że trzeci warunek określony w wyroku w sprawie *Altmark* został spełniony w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a), b) i c).
- (113) Zgodnie z czwartym warunkiem określonym w wyroku w sprawie *Altmark* dostawca usług publicznych musi zostać wybrany w ramach postępowania o udzielenie zamówienia lub koszty świadczenia danej usługi muszą ograniczać się do kosztów ponoszonych przez typowe, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo poprzez zastosowanie analizy porównawczej.
- (114) Zgodnie z przekazanymi przez władze czeskie informacjami dotyczącymi środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c) stosunki umowne między władzami kraju uściańskiego a przewoźnikami w latach 2005 i 2006 powstały poprzez przedłużenie istniejących już umów, natomiast umowy obejmujące okres od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. zostały zawarte po przeprowadzeniu postępowania w trybie negocjacji. W przypadku obu procedur inni przewoźnicy nie mieli możliwości złożenia ofert w zakresie świadczenia usług transportowych w omawianym okresie i żadna z nich nie stanowi postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, które dawałoby możliwość wyboru ofert odzwierciedlających warunki rynkowe zgodnie z wymogiem zawartym w pierwszej części czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie *Altmark*⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Zob. motyw 17.

⁽²²⁾ Wniosek taki pozostaje bez uszczerbku dla przeprowadzonej przez Komisję oceny dotyczącej zastosowania prawa Unii w odniesieniu do zamówień publicznych.

- (115) Dlatego też Komisja musi zbadać, czy przedmiotowe umowy są zgodne z drugą z możliwości wskazanych w alternatywie przewidzianej w czwartym warunku określonym w wyroku w sprawie *Altmark*. Zgodnie z tą alternatywą wysokość rekompensaty musi zostać określona na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby typowe, prawidłowo zarządzane i odpowiednio wyposażone przedsiębiorstwo (analiza porównawcza).
- (116) Władze czeskie twierdzą, że poziom rekompensaty wypłaconej przewoźnikom w latach 2005 i 2006 odpowiada kosztom ponoszonym przez typowe, prawidłowo zarządzane i odpowiednio wyposażone przedsiębiorstwo. Władze czeskie argumentują, że zostało to udowodnione poprzez porównanie cen w latach 2005 i 2006 z cenami obowiązującymi po przeprowadzeniu otwartych i przejrzystych postępowań o udzielenie zamówienia w 2007 r. O ile w 2005 r. średnia cena odpowiadała 30,60 CZK za kilometr (a średnie koszty wynosiły 29,06 CZK za kilometr), po przeprowadzeniu postępowań o udzielenie zamówienia w 2007 r. średnia cena spadła do 30,24 CZK za kilometr (a średnie koszty wzrosły do 29,22 CZK za kilometr). Ponadto mimo że w 2005 r. ceny ustalone przez poszczególnych przewoźników wahały się od 21,50 CZK do 37,16 CZK za kilometr, w 2007 r. wynosiły od 25,48 CZK do 45,79 CZK za kilometr. Władze czeskie argumentują, że z uwagi na fakt, iż średni poziom cen za kilometr i rozpiętość cen stosowanych przez poszczególnych przewoźników nie różniły się znacząco w latach 2005–2007, ceny z 2005 r. powinny zostać uznane za równoważne kosztom ponoszonym przez typowe, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo wyposażone w środki transportu. Ponadto władze czeskie przedstawiły ekspertyzę potwierdzającą, że z wyjątkiem skarżącego, który poniósł wyjątkowo wysokie koszty, koszty poniesione przez wszystkich innych przewoźników odpowiadały kosztom ponoszonym przez typowe, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo wyposażone w środki transportu.
- (117) Komisja zwraca uwagę na fakt, że wykorzystanie danych statystycznych opisanych w poprzednim motywie ma na celu potwierdzenie, że cenę ustalono w odniesieniu do kosztów ponoszonych przez typowe przedsiębiorstwo. Jak wskazano już jednak w decyzji o wszczęciu postępowania, zastosowanie historycznych danych statystycznych dotyczących kosztów nie prowadzi do wniosku, że przewoźników, którzy zgodzili się świadczyć usługi na poziomie kosztów z 2005 r., należy uważać za prawidłowo zarządzanych przewoźników. Ustalenie poziomu kosztów na podstawie danych historycznych nie stanowi bowiem zachęty do zapewnienia efektywnego zarządzania kosztami przez przewoźników. Z drugiej strony, w przypadku zmiany jakichkolwiek istotnych parametrów związanych z kosztami (takich jak cena paliwa) dane historyczne dotyczące kosztów staną się natychmiast nieaktualne. Ponadto, wskazując przedsiębiorstwa do analizy porównawczej, władze czeskie nie zastosowały żadnych obiektywnych kryteriów, które mogłyby zostać uznane za reprezentatywne pod względem ekonomicznym dla kwestii związanych z prawidłowym zarządzaniem, ani nie oparły swojej analizy na żadnych wskaźnikach analitycznych dotyczących wydajności lub związanych z jakością podaży⁽²³⁾.
- (118) Jeżeli chodzi o środek, o którym mowa w motywie 96 lit. c), władze czeskie nie przekazały Komisji żadnych informacji potwierdzających, że poziom rekompensaty z tytułu umów obowiązujących w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. został ustalony w oparciu o wyniki analizy kosztów ponoszonych przez typowe, prawidłowo zarządzane i odpowiednio wyposażone przedsiębiorstwo.
- (119) Podobnie ponieważ nie wszystkie wymogi wskazane w drugiej możliwości przewidzianej w czwartym warunku określonym w wyroku w sprawie *Altmark* zostały spełnione, Komisja nie może stwierdzić, że kwota rekompensaty wynikająca ze środków, o których mowa w motywie 96 lit. a) i c), została ustalona na poziomie gwarantującym, że żaden przewoźnik nie uzyskał nienależnych korzyści. Dlatego też Komisja uważa, że rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej przyznane w rezultacie wdrożenia środków, o których mowa w motywie 96 lit. a) i c), oznaczały korzyść gospodarczą dla przewoźników oferujących usługi regionalnego transportu publicznego wskazanych w tym samym motywie.
- (120) Jeżeli chodzi o środek, o którym mowa w motywie 96 lit. b), umowy o usługi publiczne obejmujące okres od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. zostały zawarte w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia. W ramach tego postępowania o udzielenie zamówienia kraj uściański został podzielony na piętnaście obszarów, w odniesieniu do których przewoźnicy mogli składać odrębne oferty. Ogłoszenie o przetargu zostało opublikowane na stronie internetowej, na tablicy ogłoszeń publicznych kraju uściańskiego oraz w dwóch dziennikach o zasięgu ogólnokrajowym. Dokumentacja postępowania o udzielenie zamówienia została sporządzona przez dwadzieścia trzy zainteresowane strony. Kryteria udzielenia zamówienia zostały ujawnione z wyprzedzeniem: wyboru dokonano wyłącznie w oparciu o kryterium ceny, nie oceniono żadnych parametrów jakościowych, a zwycięzcą postępowania o udzielenie zamówienia został przewoźnik, który zaoferował najniższą cenę za kilometr. Informacje o wszczęciu postępowania o udzielenie zamówienia zostały zatem dostatecznie dobrze rozpowszechnione, a samo postępowanie było otwarte i przejrzyste.
- (121) Według władz czeskich zaoferowana cena mieściła się w przedziale od 27,57 CZK/km do 43,73 CZK/km. Gdyby pominięto ofertę złożoną przez DPÚK oferowany zakres cen mieściłby się w przedziale od 27,57 CZK/km do 33,5 CZK/km. Propozycje cen za km zostały przedstawione przez przewoźników w odniesieniu do obszarów, których dotyczyła ich oferta. Przedsiębiorstwo ČSAD Česká Lípa wygrało wszystkie piętnaście postępowań o udzielenie zamówienia. Ponieważ przewoźnik ten ostatecznie nie był w stanie świadczyć usług będących przedmiotem zamówienia, władze kraju uściańskiego zawarły umowy o usługi publiczne z oferentami, którzy zajęli

⁽²³⁾ W tym względzie zob. również komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, cytowany w przypisie 32, sekcja 3.6.2.

drugie miejsce w postępowaniu o udzielenie zamówienia w przypadkach, w których było to możliwe (sytuacja taka miała miejsce w przypadku dziewięciu obszarów). Wybranie oferenta, którego oferta zajęła drugie miejsce w ramach danego postępowania, w przypadku gdy zwycięzca postępowania o udzielenie zamówienia nie wywiązał się z obowiązku świadczenia usług będących przedmiotem postępowania, nie podważa ustalenia, zgodnie z którym oferta dotycząca świadczenia usług na dziewięciu obszarach została wybrana w ramach postępowania, które było dostatecznie dobrze upublicznione, dostatecznie otwarte i przejrzyste zgodnie z pierwszą częścią czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie *Altmark*.

- (122) Podobnie Komisja stwierdziła, że rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej przyznana przez władze kraju uściańskiego w rezultacie wdrożenia środka, o którym mowa w motywie 96 lit. b), nie przyniosła korzyści przewoźnikom wymienionym w tym motywie i dlatego nie stanowiła pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Ponieważ stwierdzenie wystąpienia pomocy państwa na mocy tego przepisu jest możliwe wyłącznie w przypadku łącznego wystąpienia wszystkich czterech warunków wymienionych w motywie 95, przeprowadzanie dalszej analizy środków wymienionych w motywie 96 lit. b) w przypadku stwierdzenia braku korzyści nie jest konieczne.

7.1.1.3. *Selektywność*

- (123) Korzyść wynikająca z wdrożenia środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c) ma charakter selektywny, ponieważ tylko niektóre przedsiębiorstwa czerpią korzyści z takich rekompensat.

7.1.1.4. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi*

- (124) Uznaje się, że środek przyznany przez państwo stanowi zakłócenie lub grozi zakłóceniem konkurencji, jeżeli może on spowodować poprawę pozycji konkurencyjnej beneficjenta w porównaniu z pozycją innych przedsiębiorstw, z którymi beneficjent konkuruje⁽²⁴⁾. Ze względów praktycznych zakłada się zatem, że do zakłócenia konkurencji w rozumieniu art. 107 Traktatu dochodzi w momencie przyznania przez państwo korzyści finansowej przedsiębiorstwu w sektorze zliberalizowanym, w którym istnieje lub mogłaby istnieć konkurencja⁽²⁵⁾.
- (125) Pomocy przyznanej przewoźnikom prowadzącym działalność na rynku lub w sektorze, który nie został jeszcze zliberalizowany poprzez otwarcie na konkurencję zewnętrzną, nie uznaje się za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1, ponieważ nie wywiera ona wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Jak stwierdzono w wyroku w sprawie *Altmark*, począwszy od 1995 r. szereg państw członkowskich rozpoczęło proces otwierania niektórych rynków usług transportowych na konkurencję ze strony przedsiębiorstw posiadających siedziby w innych państwach członkowskich, dzięki czemu szereg przedsiębiorstw oferuje już swoje usługi transportowe na szczeblu miejskim, podmiejskim lub regionalnym w państwach członkowskich innych niż ich państwo pochodzenia. Jak wyjaśniono w motywie 14, zgodnie z ustawodawstwem czeskim obowiązującym od 2004 r. usługi regionalnego transportu autobusowego świadczone na podstawie umowy o usługi publiczne mogą być świadczone przez przewoźnika, który posiada licencję na obsługę określonej linii, otrzymał koncesję (*koncese*) na prowadzenie działalności w sektorze transportu autobusowego zgodnie z ustawą o zezwoleniach na prowadzenie działalności (*živnostenský zákon*) oraz przestrzega ustalonego rozkładu jazdy. Jak wyjaśniono w tym motywie, usługi regionalnego transportu autobusowego zostały w pełni zliberalizowane w kraju uściańskim w okresie objętym postępowaniem, ponieważ każdy przewoźnik z innego państwa członkowskiego, który spełniał warunki konieczne do uzyskania licencji, mógł świadczyć usługi regionalnego transportu autobusowego w Republice Czeskiej w okresie objętym postępowaniem.
- (126) Podobnie każda rekompensata przyznana przewoźnikom oferującym usługi regionalnego transportu autobusowego powinna być postrzegana jako potencjalnie zakłócająca konkurencję w zakresie świadczenia usług autobusowego przewozu osób.
- (127) Ponadto korzyść przyznana przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność na rynku otwartym na konkurencję jest zwykle uznawana za wywierającą wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi. W szczególności: „gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie umacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących z nim w ramach wewnątrzspółnotowej wymiany handlowej, należy uznać, że pomoc wywiera wpływ na tę wymianę handlową”⁽²⁶⁾. Środki, o których mowa w motywie 96 lit. a) i c) należy zatem uznać za mogące wywrzeć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi w stopniu wystarczającym do utrudnienia przedsiębiorstwom transportowym mającym swoją siedzibę w innych państwach członkowskich oferowania ich usług w Republice Czeskiej oraz wzmocnienia pozycji rynkowej beneficjentów rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej.

⁽²⁴⁾ Sprawa 730/79 Philip Morris, Rec. 1980, s. 2671, pkt 11; sprawy połączone z dnia 15 czerwca 2000 r. T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 do 607/97, T-1/98, T-3/98 do T-6/98 i T-23/98 Alzetta, Rec. 2000, s. II-2319, pkt 80.

⁽²⁵⁾ Wyrok w sprawie Alzetta, pkt 141–147; *Altmark Trans*.

⁽²⁶⁾ Sprawa T-288/97 Friuli Venezia Giulia, Rec. 2001, s. II-1619, pkt 41.

7.1.2. Gwarancje udzielone DP Ústí (środek, o którym mowa w motywie 96 lit. d))

- (128) W latach 2004 i 2005 DP Ústí otrzymała od gminy Uście nad Łabą gwarancje na zabezpieczenie kredytów bankowych w wysokości 35 mln CZK i 5 mln CZK. Kredyty te zostały zaciągnięte na dokończenie budowy linii trolejbusowej Uście nad Łabą – Strěkov.
- (129) Aby takie gwarancje zostały uznane za pomoc, muszą przyznawać ich beneficjentowi korzyść. W tym względzie warto odnieść się do zawiadomienia Komisji w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji ⁽²⁷⁾.
- (130) Zgodnie z zawiadomieniem w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji w niektórych okolicznościach, które muszą wystąpić łącznie, gwarancje udzielone przez państwo nie mogą zostać uznane za pomoc państwa.
- (131) Po pierwsze, kredytobiorca nie może znajdować się w trudnej sytuacji finansowej. Komisja zbadała rachunki DP Ústí i stwierdziła, że spółka nie znajdowała się w trudnej sytuacji finansowej w latach 2004 i 2005, tj. w okresie, w którym przedsiębiorstwu udzielono gwarancji.
- (132) Po drugie, zakres gwarancji musi zostać odpowiednio wyznaczony w momencie jej udzielania. Oznacza to, że gwarancja musi być powiązana z określoną transakcją finansową o określonej kwocie maksymalnej i musi być ograniczona w czasie. Komisja zwraca uwagę na fakt, że w analizowanym przypadku zakres gwarancji został odpowiednio wyznaczony, ponieważ była ona powiązana z dwoma kredytami bankowymi na kwotę 35 mln CZK i 5 mln CZK. Ponadto kredyty te zostały zaciągnięte wyłącznie w celu sfinansowania budowy obiektów infrastruktury transportu publicznego – tj. budowy dodatkowej linii trolejbusowej w Uściu nad Łabą. Gwarancje były ograniczone w czasie, ponieważ zostały udzielone na okres spłaty kredytu (tj. do dnia 30 czerwca 2009 r. w przypadku kredytu w wysokości 35 mln CZK i do dnia 31 marca 2010 r. w przypadku kredytu w wysokości 5 mln CZK).
- (133) Po trzecie, gwarancje nie powinny zasadniczo obejmować kwoty przekraczającej 80 % niespłaconego kredytu. Choć niewywiązanie się z obowiązku zapewnienia zgodności z tym wymogiem nie skutkuje automatycznym uznaniem gwarancji za pomoc państwa (pkt 4.4 zawiadomienia w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji), Komisja musi zbadać wszelkie gwarancje obejmujące całą (lub prawie całą) kwotę transakcji finansowej, takie jak gwarancja udzielona przez gminę Uście nad Łabą.
- (134) Komisja zwraca uwagę na fakt, że DP Ústí, jednostka, w której gmina Uście nad Łabą posiada całościowy udział, uzyskiwała ponad 95 % swoich przychodów ze świadczenia usług publicznych w sektorze miejskiego transportu autobusowego i tramwajowego. Obowiązek świadczenia tych usług publicznych został powierzony DP Ústí przez gminę Uście nad Łabą na mocy umowy o usługi publiczne. Ponadto dwa kredyty zabezpieczone gwarancjami zostały przeznaczone wyłącznie na cele związane z budową linii trolejbusowej, która miała być obsługiwana przez DP Ústí w ramach spoczywających na nim obowiązków użyteczności publicznej. Z tego względu należy uznać, że kredyty objęte gwarancjami służyły wyłącznie sfinansowaniu podejmowanych przez DP Ústí działań w zakresie świadczenia usługi publicznej. Ponadto DP Ústí to spółka, której działalność prawie w całości koncentruje się na wypełnianiu prawidłowo powierzonego jej obowiązku użyteczności publicznej.
- (135) Z tego względu Komisja uważa, że 100 % zakresu gwarancji jest zgodne z pkt 3.4 zawiadomienia w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji.
- (136) Po czwarte, za gwarancję powinno się uiszczyć cenę odpowiadającą cenie rynkowej. Jeżeli prowadzenie działalności wiąże się z ryzykiem, zazwyczaj należy je zrekompensować, powiększając kwotę objętą gwarancją o stosowną premię. Kiedy cena gwarancji jest co najmniej tak wysoka jak właściwy poziom odniesienia stawki za gwarancję na rynkach finansowych, uznaje się, że gwarancja nie zawiera elementu pomocy.
- (137) W omawianym przypadku opłata gwarancyjna wynosiła 2,3 %. Biorąc pod uwagę fakt, że beneficjent pomocy jest małym regionalnym przewoźnikiem autobusowym, wyznaczenie właściwego poziomu odniesienia stawki za gwarancję jest niemożliwe. Władze czeskie przedstawiły jednak dowody potwierdzające, że kwota wynagrodzenia za gwarancję została ustalona w omawianym okresie w oparciu o ekspertyzę sporządzoną przez niezależnego eksperta i odzwierciedlała warunki rynkowe.
- (138) Ponadto, co do zasady, kredytobiorca musi być w stanie uzyskać kredyt na warunkach rynkowych obowiązujących na rynkach finansowych bez jakiegokolwiek interwencji ze strony państwa. W tym względzie władze czeskie przedłożyły ofertę dotyczącą udzielenia kolejnego kredytu przez ten sam bank w sierpniu 2008 r. – w ofercie bank zaproponował udzielenie DP Ústí kredytu w wysokości 40 mln CZK, przedstawiając dwie alternatywne formy jego zabezpieczenia: w formie gwarancji udzielonej przez gminę Uście nad Łabą albo w formie zastawu na aktywach DP Ústí. Warunki udzielenia kredytu były takie same w obydwu przypadkach, co zostało również wyraźnie potwierdzone w piśmie przesłanym przez bank. Potwierdza to, że DP Ústí było w stanie zaciągnąć kredyt na tych samych warunkach nawet w przypadku braku gwarancji.

⁽²⁷⁾ Dz.U. C 71 z 11.3.2000, s. 14.

- (139) Mimo że przedmiotowy kredyt został udzielony w późniejszym terminie niż kredyty objęte gwarancjami ocenianymi w przedmiotowej sprawie, nie stwierdzono wystąpienia żadnych przesłanek, które świadczyłyby o tym, że sytuacja finansowa DP Ústí w istotny sposób różniła się w tych dwóch okresach. Zgodnie z bilansem DP Ústí z dnia 31 grudnia 2004 r. kwota kapitału własnego DP Ústí wynosiła 668 mln CZK, a jego łączne zadłużenie wynosiło zaledwie 122 mln CZK (uwzględniając zabezpieczony gwarancją kredyt w wysokości 35 mln CZK). Dlatego też, biorąc pod uwagę jego sytuację finansową, DP Ústí byłoby w stanie przedstawić wystarczające zabezpieczenie nawet w latach 2004–2005.
- (140) W związku z powyższym Komisja uważa, że choć gwarancje obejmowały 100 % wartości kredytów, władze czeskie przedstawiły wystarczające dowody na potwierdzenie, że gwarancje nie przyznały żadnej korzyści gospodarczej DP Ústí. Z tego względu Komisja stwierdza, że gwarancje udzielone DP Ústí nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.3. Podwyższenie kapitału własnego DP Ústí (środek, o którym mowa w motywie 96 lit. e))

7.1.3.1. Zasoby państwowe

- (141) Władze gminy Úście nad Łabą podwyższyły kapitał własny DP Ústí. W związku z powyższym działanie to nie wiązało się z wykorzystaniem zasobów państwowych.

7.1.3.2. Korzyść gospodarcza

- (142) Jeżeli chodzi o podwyższenie kapitału, władze czeskie argumentują, że środek ten miał na celu sfinansowanie ostatniego etapu budowy sieci trolejbusowej, która rozpoczęła się w 1984 r. Przeprowadzenie dodatkowej inwestycji w elektryfikację sieci transportu miejskiego w Úściu nad Łabą umożliwiłoby, w opinii władz czeskich, poprawę warunków środowiskowych w gminie.
- (143) Z uwagi na brak dowodów potwierdzających, że DP Ústí byłoby w stanie otrzymać podobne środki z innych źródeł lub że hipotetyczny inwestor prywatny byłby również skłonny zapewnić takie podwyższenie kapitału, należy uznać, że DP Ústí odniósł korzyść dzięki podwyższeniu kapitału.

7.1.3.3. Selektywność

- (144) Podwyższenie kapitału ma charakter selektywny w zakresie, w jakim przyznano je tylko jednemu przedsiębiorstwu, DP Ústí.

7.1.3.4. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi

- (145) Uznaje się, że środek przyznany przez państwo stanowi zakłócenie lub grozi zakłóceniem konkurencji w przypadku, gdy powoduje on poprawę pozycji konkurencyjnej beneficjenta w porównaniu z pozycją innych przedsiębiorstw, z którymi beneficjent konkuruje. Ze względów praktycznych zakłada się zatem, że do zakłócenia konkurencji w rozumieniu art. 107 Traktatu dochodzi w momencie przyznania przez państwo korzyści finansowej przedsiębiorstwu w sektorze zliberalizowanym, w którym istnieje lub mogłaby istnieć konkurencja.
- (146) Ponadto korzyść przyznana przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność na rynku otwartym na konkurencję jest zwykle uznawana za wywierającą wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Nawet dotacja publiczna przyznana przedsiębiorstwu, które świadczy jedynie usługi lokalne lub regionalne i które nie świadczy żadnych usług w innym państwie niż jego państwo pochodzenia, może jednak mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi, w przypadku gdy przedsiębiorstwa z innych państw członkowskich mogą świadczyć takie usługi. Dlatego też w przypadku gdy organ publiczny podwyższa kapitał przedsiębiorstwa świadczącego usługi transportowe, podaż takich usług może w rezultacie takiego podwyższenia kapitału zostać utrzymana na dotychczasowym poziomie lub zwiększona, doprowadzając do ograniczenia możliwości świadczenia usług transportowych na rynku tego państwa członkowskiego przez przedsiębiorstwa mające swoją siedzibę w innym państwie członkowskim ⁽²⁸⁾.

- (147) Komisja stwierdza zatem, że podwyższenie kapitału DP Ústí może zakłócać konkurencję i wywierać wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.3.5. Wniosek

- (148) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że podwyższenie kapitału własnego DP Ústí przez władze gminy Úście nad Łabą stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

⁽²⁸⁾ Altmark Trans, pkt 77 i 78.

7.1.4. Dodatkowe rekompensaty/inne środki przyznane na rzecz DP Ústí i DP Teplice w latach 2005 i 2006.

- (149) Jak wyjaśniono w motywach 26, 27 i 31, dodatkowe rekompensaty przyznane DP Ústí przez władze gminy Uście nad Łabą oraz dodatkowe rekompensaty i leasing trzech trolejbusów przyznane DP Teplice przez władze gminy Teplice są związane wyłącznie ze świadczeniem usług miejskiego transportu publicznego w tych gminach, dlatego też środki te nie są powiązane z rekompensatami z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie regionalnego transportu autobusowego przyznanymi przez władze kraju uściańskiego i są wyraźnie odrębne od tych rekompensat będących przedmiotem analizy w decyzji o wszczęciu postępowania i w niniejszej decyzji.

7.1.5. Powierzenie DP Děčín obowiązku obsługi parkometrów

- (150) Choć Komisja wyraźnie stwierdziła w decyzji o wszczęciu postępowania, że wszelkie potencjalne korzyści wynikające z powierzenia DP Děčín obowiązku obsługi parkometrów, nie mogły zakłócić konkurencji ani wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ środek ten spełnia warunki dotyczące pomocy *de minimis* wskazane w rozporządzeniu (WE) nr 69/2001, DPÚK podważył to twierdzenie, argumentując, że próg *de minimis* nie ma zastosowania w sektorze transportu publicznego.
- (151) W odpowiedzi na argument DPÚK Komisja zwróciła uwagę na fakt, że obsługa parkometrów nie może zostać uznana za działalność transportową. Mimo że DP Děčín jest dostawcą usług autobusowego przewozu osób prowadzącym aktywną działalność w sektorze transportu, fakt, że zajmował się on również obsługą parkometrów, nie oznacza, że obsługa parkometrów powinna zostać uznana za działalność transportową nieobjętą progiem *de minimis*. Dlatego też Komisja podtrzymuje swój wniosek, że płatności otrzymane przez DP Děčín z tytułu obsługi parkometrów wchodzi w zakres rozporządzenia (WE) nr 69/2001.

7.2. ZGODNOŚĆ POMOCY

- (152) Artykuł 93 Traktatu stanowi, że „[z]godna z Traktatami jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej”. Artykuł ten stanowi *lex specialis* względem art. 106 i 107 Traktatu. Zgodnie z orzecnictwem Trybunału Sprawiedliwości ⁽²⁹⁾ pomoc na rzecz sektora transportu lądowego może zostać uznana za zgodną na mocy art. 93 Traktatu wyłącznie w ściśle określonych przypadkach, które nie stwarzają zagrożenia dla ogólnych interesów Unii.
- (153) Komisja stwierdziła, że środki wymienione w motywie 96 lit. a), c) i e) stanowią pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Jeżeli chodzi o zgodność tych środków z rynkiem wewnętrznym, Komisja zbada środki wymienione w motywie 96 lit. a) i c) łącznie, ponieważ obydwa te środki dotyczą rekompensaty przyznanej przez władze kraju uściańskiego z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, natomiast środek wymieniony w lit. e) dotyczy podwyższenia kapitału DP Ústí przez władze gminy Uście nad Łabą.

7.2.1. Rekompensaty z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej przyznane za świadczenie usług transportowych (środki, o których mowa w motywie 96 lit. a) i c)).

- (154) Ponieważ rekompensata z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, o której mowa w motywie 96 lit. a) i c), została wypłacona w wyniku zawarcia umów o usługi publiczne między władzami kraju uściańskiego a wybranymi przewoźnikami, a nie w wyniku jednostronnego nałożenia obowiązków użyteczności publicznej, władze czeskie nie mogą skorzystać ze zwolnienia z obowiązku wcześniejszego zgłoszenia środka Komisji przewidzianego w art. 17 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69. Z wyroku w sprawie *Combust* wynika, że pojęcie „rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych”, o którym mowa w tym przepisie, należy interpretować bardzo wąsko ⁽³⁰⁾. Zwolnienie z obowiązku zgłoszenia przewidziane w art. 17 ust. 2 obejmuje wyłącznie rekompensatę z tytułu wypełniania obowiązków użyteczności publicznej nałożonych na przedsiębiorstwo w sposób jednostronny zgodnie z art. 2 wspomnianego rozporządzenia obliczaną zgodnie z metodą przedstawioną w art. 10–13 tego rozporządzenia (wspólne procedury rekompensaty), a nie na mocy umów o usługi publiczne zdefiniowanych w art. 14 tego rozporządzenia. Natomiast rekompensatę wypłacaną na podstawie umowy o usługi publiczne zdefiniowanej w art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, która stanowi pomoc państwa, należało zgłosić Komisji przez jej wdrożeniem. W przypadku niezgłoszenia takiej rekompensaty uznaje się ją za pomoc wdrożoną niezgodnie z prawem ⁽³¹⁾.

⁽²⁹⁾ Sprawa z dnia 15 października 1978/156/77 Komisja przeciwko Belgii, Rec. 1978, s. I-881, pkt 10.

⁽³⁰⁾ Sprawa z dnia 16 marca 2004 r. T-157/01 *Danske Busvognmænd*, Zb.Orz. 2004, s. II-917, pkt 77–79.

⁽³¹⁾ Sprawa z dnia 7 maja 2009 r. C-504/07 *Antrop i in.*, Zb.Orz. 2009, s. I-3867.

- (155) Dlatego też Komisja uznaje, że zgodność rekompensat z tytułu świadczenia usługi publicznej należy zbadać na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁽³²⁾. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zasady i kryteria oceny zgodności pomocy państwa obowiązujące w dniu, w którym Komisja wydaje swoją decyzję, mogą zasadniczo zostać uznane za lepiej dostosowane w kontekście konkurencji⁽³³⁾. Rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 nie ma już zastosowania do usług drogowego przewozu osób, ponieważ zostało uchylone rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 z dnia 3 grudnia 2009 r. Dlatego też jakakolwiek ocena zgodności środka musi zostać przeprowadzona w oparciu o przepisy obowiązujące w momencie wydania przez Komisję decyzji dotyczącej tego, czy pomoc powinna zostać odzyskana z uwagi na jej niezgodność z rynkiem wewnętrznym⁽³⁴⁾, tj. w tym przypadku w oparciu o przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które reguluje kwestie związane z zawieraniem umów o usługi publiczne w sektorze drogowego i kolejowego publicznego przewozu osób.
- (156) Zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 „[r]ekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego lub z tytułu dostosowania się do zobowiązań taryfowych ustanowionych zgodnie z ogólnymi zasadami wypłacane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, są zgodne z zasadami [...] rynku [wewnętrznego]. Rekompensaty te nie podlegają obowiązkowi wcześniejszego informowania, o którym mowa w art. [108 ust. 3] Traktatu”. Aby rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej mogła zostać uznana za wypłaconą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, musi spełniać szereg warunków. Ponadto art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi, że w przypadku bezpośrednio udzielonych zamówień prowadzących do zawarcia umów o usługi publiczne rekompensata musi być zgodna z przepisami art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz z przepisami określonymi w załączniku do tego rozporządzenia w celu zagwarantowania, aby rekompensata nie wykraczała poza to, co jest konieczne do wypełniania obowiązku użyteczności publicznej.
- (157) Jak wyjaśniono w sekcjach 2.2 i 2.4, umowy o usługi publiczne zawarte w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c) nie zostały podpisane w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia⁽³⁵⁾, lecz zostały zawarte bezpośrednio z wybranymi przewoźnikami. Dlatego też aby rekompensaty wypłacane na mocy tych umów mogły zostać uznane za zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, a tym samym za zgodne z rynkiem wewnętrznym i wyłączone z obowiązku wcześniejszego zgłoszenia Komisji, rekompensata musi być zgodna z przepisami art. 4 rozporządzenia oraz z przepisami załącznika do tego rozporządzenia.
- (158) W art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 określono obowiązkową treść umów o usługi publiczne oraz zasady ogólne:
- a) zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 należy jednoznacznie określić zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. Ponadto aby obowiązki użyteczności publicznej nałożone na mocy takich umów mogły zostać uznane za objęte zakresem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, muszą być zgodne z definicją przedstawioną w art. 2 lit e) tego rozporządzenia⁽³⁶⁾. Jak wskazano w motywie 101, umowy, na mocy których władze kraje uściańskiego zobowiązały przewoźników wymienionych w motywie 96 lit. a) i c) do wypełniania obowiązków użyteczności publicznej, określają zakres obowiązku użyteczności publicznej polegającego na świadczeniu usług transportowych. Ponadto, jak wynika z porównania przewidywanych możliwych do udowodnienia strat i strat rzeczywistych poniesionych na tych liniach przedstawionych w tabelach 1–9 powyżej, linie te nie mogą być obsługiwane na zasadzie komercyjnej, dlatego też przewoźnik kierujący się swoim własnym interesem komercyjnym nie byłby skłonny do zapewnienia obsługi tych linii lub nie byłby skłonny do ich obsługi w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach bez stosownej rekompensaty. Dlatego też Komisja jest zdania, że przepisy art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 zostały spełnione w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c);

⁽³²⁾ Komisja zwraca również uwagę na tok rozumowania przedstawiony w motywach 307–313 decyzji Komisji C(2010) 975 final z dnia 24 lutego 2010 r. w sprawie umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu zawartych pomiędzy duńskim ministerstwem transportu a Danske Statsbaner dotyczącej pomocy państwa C 41/08 (ex NN 35/08) (Dz.U. L 7 z 11.1.2011, s. 1). Decyzja ta została uchylona przez Sąd w wyroku w sprawie T-92/11 Jørgen Andersen przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2013, s. II-0000. Wyrok ten jest obecnie przedmiotem postępowania odwoławczego przed Trybunałem Sprawiedliwości (sprawa C-303/13 P).

⁽³³⁾ Sprawa C-334/07 P Komisja przeciwko Freistaat Sachsen, Zb.Orz. 2008, s. I-9465, pkt 51.

⁽³⁴⁾ Sprawy połączone C-465/09 P do C-470/09 P Diputación Foral de Vizcaya i in. przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2011, s. I-83, pkt 125 i 128. Ostatnio sprawa T-570/08 RENV Deutsche Post przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2013, s. II-0000, pkt 167.

⁽³⁵⁾ W art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 ustanowiono zasady regulujące kwestie udzielania zamówień na świadczenie usług transportu publicznego. Jednak zgodnie z art. 8 ust. 2 „[b]ez uszczerbku dla ust. 3 zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego i drogowego powinny być udzielane zgodnie z art. 5 od dnia 3 grudnia 2019 r.”. Na tej podstawie można stwierdzić, że zamówienia na świadczenie omawianych usług transportu publicznego mogły zostać udzielone bezpośrednio. W odniesieniu do umów zawartych po 31 grudnia 2006 r. władze czeskie wyjaśniły, że przewoźnicy zostali wybrani w ramach otwartego, przejrzystego i bezwarunkowego postępowania o udzielenie zamówienia, w którym jedynym kryterium była cena oferowanej usługi. Wspomniane umowy zostały zawarte na okres ośmiu lat, co świadczy o tym, że władze kraju uściańskiego podjęły już kroki w celu stopniowego zapewnienia zgodności z wymogami art. 5 rozporządzenia.

⁽³⁶⁾ W art. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 „zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych” zostało zdefiniowane jako „wymóg określony lub ustalony przez właściwy organ, w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, których świadczenia podmiot świadczący usługi ze względu na swój własny interes gospodarczy bez rekompensaty nie podjąłby lub nie podjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach”.

- b) zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 parametry, na których podstawie oblicza się kwotę rekompensaty, muszą zostać wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób, aby zapobiec przyznaniu nadmiernej rekompensaty. Oceniając zgodność z drugim warunkiem określonym w wyroku w sprawie *Altmark* w motywach 102–106, Komisja zwróciła uwagę na fakt, że wszystkie parametry wykorzystywane do obliczania cen w odniesieniu do każdego przewoźnika zostały wyraźnie określone w poszczególnych umowach z odpowiednim wyprzedzeniem. Ponadto maksymalny poziom rekompensaty został ustalony z wyprzedzeniem oraz został ograniczony na podstawie obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty, aby zapobiec przyznaniu nadmiernej rekompensaty. Środki wymienione w motywie 96 lit. a) i c) są same w sobie zgodne z art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia;
- c) w art. 4 ust. 1 lit. c) i w art. 4 ust. 2 przedstawiono zasady podziału kosztów i przychodów. Komisja zauważa, że ekonomicznie uzasadnione koszty zadeklarowane przez przewoźnika zostały wyliczone zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. c) oraz że zgodnie z umowami o usługi publiczne dotyczącymi środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c) przewoźnik zachowuje przychody ze sprzedaży biletów. Dlatego też należy uznać, że wymóg przedstawiony w art. 4 ust. 2 jest również spełniony;
- d) zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia okres obowiązywania umów o usługi publiczne jest ograniczony do 10 lat w przypadku przewozów autobusowych i autokarowych. Analizowane umowy o świadczenie usługi publicznej nie obejmują okresu dłuższego niż rok;
- e) w art. 4 ust. 6 rozporządzenia ustanowiono wymóg przestrzegania określonych norm jakości. Komisja zwraca uwagę na fakt, że wymogi w zakresie przestrzegania określonych norm jakości (np. obowiązki świadczenia usług zgodnie z zatwierdzonym rozkładem jazdy, zapewnienia określonego poziomu bezpieczeństwa pasażerów, publikowania rozkładów jazdy i oznakowania autobusów nazwami linii itp.) zostały ustanowione w obowiązującym ustawodawstwie i należy je uwzględnić w dokumentacji przetargowej oraz w treści umów o usługi publiczne. Dlatego też uznaje się, że zapewniono zgodność z przepisami art. 4 ust. 6.

W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zapewniono zgodność ze wszystkimi obowiązkowymi przepisami art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, jeżeli chodzi o umowy o usługi publiczne zawarte w odniesieniu do środków wymienionych w motywie 96 lit. a) i c).

- (159) Zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty odpowiadającej kwocie finansowej, na którą składają się następujące elementy: koszty poniesione z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej pomniejszone o przychody ze sprzedaży biletów i wszelkie korzyści finansowe uzyskane w ramach sieci obsługiwanej na mocy obowiązku użyteczności publicznej oraz powiększone o rozsądny zysk (pkt 2 załącznika). W pkt 6 załącznika rozsądny zysk zdefiniowano jako „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”.
- (160) Jeżeli chodzi o środki wymienione w motywie 96 lit. a) i c), dzięki przeprowadzeniu kontroli *ex post* w odniesieniu do faktycznie poniesionych kosztów i rzeczywistych strat uniknięto przyznania nadmiernej rekompensaty. W przypadkach, w których straty rzeczywiste były niższe od obiektywnego oszacowania możliwych do udowodnienia strat, kwota rekompensaty wypłaconej przewoźnikom nie przekraczała kwoty poniesionych przez nich strat rzeczywistych. W przypadkach, w których straty rzeczywiste były wyższe, kwota rekompensaty została ograniczona do kwoty wskazanej we wstępnym obiektywnym oszacowaniu możliwej do przewidzenia straty, przy czym uwzględniono również rezerwę na niemożliwe do przewidzenia koszty. W każdym przypadku kwota rekompensaty nie może być wyższa niż kwota strat rzeczywistych poniesionych przez przewoźnika.
- (161) Jeżeli chodzi o „rozsądny zysk”, obliczanie jego wysokości zgodnie z ustawą o transporcie drogowym⁽³⁷⁾ wiąże się z koniecznością dokonania przez przewoźników autobusowych inwestycji w tabor autobusowy. W szczególności pojęcie to definiuje się jako „sumę, która – po opodatkowaniu [...] – nie przekracza 1/8 ceny autobusów używanych zazwyczaj do celów publicznego liniowego przewozu osób w ramach świadczenia usług transportowych w drodze wypełniania obowiązku użyteczności publicznej, pomniejszonej o sumę łącznej rzeczywistej amortyzacji wspomnianych autobusów oraz o sumę wydatkowaną na inwestycje związane z obsługą publicznego liniowego przewozu osób, pod warunkiem że właściwe władze wyraziły swoją zgodę na włączenie inwestycji do

⁽³⁷⁾ Dekret Ministerstwa Transportu i Komunikacji nr 50/1998 o możliwych do udowodnienia stratach w sektorze publicznego liniowego przewozu osób został zastąpiony rozporządzeniem nr 493/2004 w dniu 21 września 2004 r. Rozporządzenie nr 493/2004 pozostawało w mocy do dnia 1 lipca 2010 r., tj. w okresie, w którym przyznano rekompensaty będące przedmiotem postępowania.

obliczenia możliwych do udowodnienia strat”. Komisja zwraca uwagę na fakt, że w rozpatrywanym przypadku rozsądny zysk uwzględniony przy sporządzaniu obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty wynosił w analizowanych umowach około 5 % i że taki jego poziom należy uznać za rozsądny w sektorze regionalnego transportu autobusowego w Republice Czeskiej⁽³⁸⁾. Dlatego też sposób obliczania rozsądnego zysku w analizowanych umowach należy uznać za zgodny z wymogami przedstawionymi w pkt 6 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

- (162) Zgodnie z pkt 4 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 koszty i przychody należy obliczać zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi. Ponadto ze względów przejrzystości należy dokonać rozdziału rachunkowości (pkt 5 załącznika).
- (163) Władze czeskie potwierdziły, że koszty i przychody obliczono zgodnie z obowiązującymi zasadami podatkowymi i rachunkowymi oraz że ramy prawne dotyczące standardów rachunkowości i krajowych reguł konkurencji mające zastosowanie do wszystkich przewoźników zawierały wymóg, aby przedsiębiorstwo prowadziło odrębne rachunki dla wszystkich rodzajów prowadzonej przez siebie działalności w celu zapewnienia zgodności z wymogiem rozdziału rachunkowości. Władze czeskie potwierdziły, że płatności umowne zrealizowane na rzecz regionalnych przewoźników autobusowych prowadzących działalność w kraju uściańskim na mocy umów o usługi publiczne zostały zaksięgowane na rachunkach innych niż rachunki obsługujące działalność komercyjną tych przewoźników, co pozwoliło uniknąć jakiegokolwiek formy subsydiowania skrótnego.
- (164) Zgodnie z pkt 7 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 metoda rekompensowania musi promować utrzymanie lub rozwój systemu skutecznego zarządzania podmiotu świadczącego usługi publiczne, który to system może zostać poddany obiektywnej ocenie. W punkcie tym podmiot świadczący usługi publiczne zobowiązano również do świadczenia usług przewozu osób o odpowiednio wysokiej jakości. Metoda wypłacania rekompensat przewidziana w analizowanych umowach promuje utrzymanie skutecznego zarządzania, a także świadczenie usług przewozu osób o odpowiednio wysokiej jakości, w szczególności z uwagi na fakt, że kwota rekompensaty nie może przekraczać obiektywnego oszacowania możliwej do udowodnienia straty. Zachęca to przewoźników do zarządzania prowadzoną przez siebie działalnością w efektywny sposób i do świadczenia odpowiednio wysokiej jakości usług na rzecz pasażerów, ponieważ w przypadku gdy dodatkowe straty poniesione przez przewoźnika przekroczą poziom obiektywny szacunek możliwej do udowodnienia straty, straty takie nie będą podlegały rekompensacie. Normy jakości świadczonych usług są zapewnione dzięki wymogom w zakresie jakości przewidzianym w umowach o wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej zawartych z przewoźnikami. Metoda wypłacania rekompensat jest zatem zgodna z pkt 7 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
- (165) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że wszystkie wymogi przewidziane w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 zostały spełnione.
- (166) Dlatego też Komisja uznaje rekompensatę przyznaną niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym, o której mowa w motywie 96 lit. a) i c), za zgodną z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 i w związku z tym zgodnie z art. 9 tego rozporządzenia pomoc należy uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym i za niepodlegającą obowiązkowi wcześniejszego zgłoszenia.

7.2.2. Podwyższenie kapitału własnego DP Ústí (środek, o którym mowa w motywie 96 lit. e))

- (167) W opinii władz czeskich podwyższenie kapitału własnego DP Ústí przez władze gminy Uście nad Łabą o 160 000 000 CZK w 2006 r. jest zgodne z rynkiem wewnętrznym, ponieważ stanowi środek służący zaspokojeniu potrzeb w zakresie koordynacji transportu zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (EWG) nr 1107/70⁽³⁹⁾. Zgodnie z tym zwolnieniem pomoc na koordynację transportu uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli ta pomoc „jest przyznana przedsiębiorstwom, które muszą ponieść wydatki związane z infrastrukturą, z której korzystają, podczas kiedy inne przedsiębiorstwa nie podlegają takiemu obciążeniu. Przy określaniu wysokości sumy pomocy przyznanej w ten sposób należy wziąć pod uwagę te koszty infrastruktury, których nie muszą ponieść konkurencyjne środki transportu”.

⁽³⁸⁾ Zob. decyzja Komisji C 3/08 (ex NN 102/05) z dnia 26 listopada 2008 r. – Republika Czeska – Rekompensata z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej dla przedsiębiorstw autobusowych z Moraw Południowych (Dz.U. L 97 z 16.4.2009, s. 14), motyw 71.

⁽³⁹⁾ Zwolnienie przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) było stosowane w przeszłości w szeregu decyzji Komisji dotyczących programów pomocy państwa. Zob. np. decyzja Komisji C(2007) 3394 final z dnia 18 lipca 2007 r. w sprawie N 720/06 – Port w Brukseli (Dz.U. C 307 z 18.12.2007, s. 10) oraz decyzja Komisji C(2002) 3248 final z dnia 18 września 2002 r. w sprawie N 308/2002 – Program pomocy inwestycyjnej na rzecz rozbudowy infrastruktury kolejowej w kraju związkowym Saksonia-Anhalt (Dz.U. C 277 z 14.11.2002, s. 2). Jeżeli chodzi o środki *ad hoc*, zwolnienie zastosowano w sprawie dotyczącej pomocy inwestycyjnej na rzecz Stora Enso Langerbrugge; zob. decyzja Komisji C(2004) 3351 z dnia 8 września 2004 r. dotycząca sprawy C 73/03 – Pomoc inwestycyjna na rzecz Stora Enso Langerbrugge (Dz.U. L 53 z 26.2.2005, s. 66). Warunki zastosowane w tej decyzji do oceny zgodności obejmują: zakwalifikowanie środka jako środka przyczyniającego się do koordynacji transportu, wyższe koszty infrastrukturalne w porównaniu z konkurencyjnymi środkami transportu, intensywność pomocy nieprzekraczająca 50 % oraz istnienie efektu zachęty.

- (168) Rozporządzenie (EWG) nr 1107/70 zostało uchylone rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, dlatego też obecnie zgodność pomocy na rozbudowę infrastruktury transportowej bada się bezpośrednio w oparciu o przepisy art. 93 Traktatu. W opinii Komisji podwyższenie kapitału DP Ústí przez władze gminy Uście nad Łabą mające na celu sfinansowanie budowy linii trolejbusowej stanowi działanie koordynacyjne w rozumieniu tego przepisu, ponieważ służy przeniesieniu działalności transportowej z jednego środka transportu na inny.
- (169) Zgodnie ze swoją praktyką decyzyjną ⁽⁴⁰⁾ Komisja uznaje pomoc na koordynację transportu udzielaną przedsiębiorstwom za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 93 TFUE, jeżeli spełnione zostały następujące warunki:
- a) pomoc przyczynia się do realizacji celu leżącego we wspólnym interesie;
 - b) pomoc jest konieczna i proporcjonalna;
 - c) dostęp do obiektów infrastrukturalnych jest otwarty dla wszystkich użytkowników na niedyskryminujących zasadach;
 - d) pomoc nie prowadzi do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

7.2.2.1. Cel leżący we wspólnym interesie

- (170) Unia przez pewien czas stosowała politykę ukierunkowaną na równoważenie różnych rodzajów transportu, a także na zwiększanie konkurencyjności transportu intermodalnego w stosunku do transportu drogowego. Głównym celem unijnej polityki w zakresie transportu intermodalnego jest zapewnienie przejścia z transportu drogowego na inne rodzaje transportu. W białej księdze w sprawie europejskiej polityki transportowej ⁽⁴¹⁾ zachęca się do korzystania z przyjaznych środowisku rodzajów transportu, aby zwiększyć ich konkurencyjność jako rozwiązań alternatywnych wobec transportu drogowego.
- (171) Komisja przypomina, że na sektor transportu wywierają wpływ niekorzystne efekty zewnętrzne wynikające z faktu, że różne rodzaje transportu nie pokrywają rzeczywistych kosztów, jakie nakładają na społeczeństwo. W konsekwencji konkurencja między różnymi rodzajami transportu podlega zakłóceniom i wiąże się z niedoskonałościami rynku. Dlatego też Komisja uważa, że interwencja państwa może okazać się konieczna w celu skoordynowania środków w sektorze transportu.
- (172) Przedmiotowe podwyższenie kapitału przeprowadzono wyłącznie w celu sfinansowania budowy linii trolejbusowej (Uście nad Łabą – Střekov) przez DP Ústí w celu usprawnienia przepływu ruchu między dwoma punktami geograficznymi oraz w celu zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska. Celem pomocy jest zatem promowanie intermodalności i poprawa norm środowiskowych w zakresie transportu w kraju uściańskim, co leży w ogólnym interesie Unii. Dlatego też Komisja stwierdza, że środek przyczynia się do realizacji wyraźnie określonego celu leżącego w interesie ogólnym.

7.2.2.2. Konieczność i proporcjonalność pomocy

- (173) Komisja uważa, że środek jest konieczny do osiągnięcia celu polegającego na częściowym przeniesieniu transportu ze standardowej linii autobusowej na linię trolejbusową, tak aby promować intermodalną i bardziej przyjazną środowisku formę transportu publicznego. W przypadku braku pomocy przejście takie nie nastąpiłoby, a usługi transportowe na przedmiotowej linii byłyby w dalszym ciągu świadczone w formie mniej przyjaznego środowisku transportu autobusowego.
- (174) Komisja zwraca uwagę na fakt, że w swoich uwagach DPÚK stwierdził, że przedstawił władzom znacznie tańszą ofertę dotyczącą wprowadzenia innej przyjaznej środowisku lokalnej usługi transportowej na linii Uście nad Łabą – Střekov (bazującej na autobusach zasilanych CNG zamiast trolejbusów DP Ústí), ale oferta ta została odrzucona. Władze czeskie stwierdziły jednak, że w rejestrze urzędowym brak jest informacji o formalnym przedstawieniu przez DPÚK jakiegokolwiek alternatywnego projektu dotyczącego zapewnienia w gminie transportu bardziej przyjaznego środowisku. Data widniejąca na projekcie załączonym do uwag DPÚK to czerwiec 2001 r. i z tego względu projekt ten nie miał znaczenia w momencie dokonywania ocenianego podwyższenia kapitału. Ponadto władze czeskie twierdzą, że linia Uście nad Łabą – Střekov stanowiła integralną część sieci trolejbusowej budowanej od 1984 r. i znajdującej się w użyciu od 1988 r.

⁽⁴⁰⁾ Zob. pkt 52 decyzji Komisji z dnia w sp9 listopada 2011 r. rawie SA.32632 (2011/N), Belgia, Intermodalny terminal przeładunkowy w Genku (Dz.U. C 82 z 21.3.2012, s. 2); decyzja Komisji z dnia 15 czerwca 2011 r. w sprawie SA.32224, Niderlandy, Rozbudowa punktu przeładunkowego w Alblasserdamie (Dz.U. C 215 z 21.7.2011, s. 22); decyzja Komisji z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie C 17/10, Włochy, Firmin srl (Dz.U. C 278 z 15.10.2010, s. 28); decyzja Komisji z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie SA.34056 (2012/N), Zjednoczone Królestwo, Kolejka linowa w Londynie (Dz.U. C 220 z 25.7.2012, s. 6); decyzja Komisji z dnia 17 października 2012 r. w sprawie SA.34501, Rozbudowa portu śródlądowego w Königs Wusterhausen/Wildau (Dz.U. C 176 z 21.6.2013, s. 1); decyzja Komisji z dnia 18 marca 2013 r. w sprawie SA.37402 (2013/N), Węgry, Rozbudowa terminala intermodalnego w porcie wolnocłowym w Budapeszcie (Dz.U. C 141 z 9.5.2014, s. 5).

⁽⁴¹⁾ Biała księga: Europejska polityka transportowa do roku 2010 (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_en.htm)

- (175) Dlatego też linia Uście nad Łabą – Střekov została wybudowana jako integralna część istniejącej sieci trolejbusowej utworzonej i obsługiwanej przez DP Ústí oraz znajdującej się w posiadaniu DP Ústí. Ponadto nie istnieją jednoznaczne dowody, jakoby w momencie dokonywania podwyższenia kapitału istniało jakiegokolwiek racjonalne i możliwe do zastosowania rozwiązanie alternatywne. Dlatego też Komisja stwierdza, że wszelkie rozwiązania alternatywne dotyczące tej konkretnej części sieci przedstawiane przez konkurencyjnych przewoźników nie stanowiły racjonalnego rozwiązania alternatywnego, które musiałyby zostać wzięte pod uwagę przez władze gminy Uście nad Łabą.
- (176) Jeżeli chodzi o proporcjonalność środka, Komisja zatwierdzała w przeszłości pomoc na inwestycje w infrastrukturę transportową, której intensywność nie przekraczała 50 % ⁽⁴²⁾. Ostatnio w przypadkach, w których państwa członkowskie udowodniły, że udzielenie pomocy o wyższej intensywności jest uzasadnione ze względów ekonomicznych, Komisja była skłonna zatwierdzić taką pomoc o wyższej intensywności w należycie uzasadnionych przypadkach ⁽⁴³⁾.
- (177) W analizowanym przypadku intensywność pomocy przyznawanej na rzecz DP Ústí za pośrednictwem środków, o których mowa w motywie 96 lit. e), wynosi 89 %: całkowite koszty budowy linii trolejbusowej wyniosły około 179,3 mln CZK, z czego 160 mln CZK pochodziło z podwyższenia kapitału. Komisja uważa jednak, że przedmiotowe podwyższenie kapitału było proporcjonalne do osiągnięcia wyznaczonego celu leżącego we wspólnym interesie z następujących względów:
- w odróżnieniu od pomocy przyznawanej w formie dotacji bezpośrednich przedmiotowa pomoc została przyznana w formie podwyższenia kapitału. Oznacza to, że faktyczna kwota przyznanej pomocy jest wyraźnie niższa niż wartość podwyższenia kapitału, ponieważ gmina Uście nad Łabą była jedynym udziałowcem DP Ústí zarówno przed podwyższeniem kapitału, jak i po nim. Jako wyłączny udziałowiec DP Ústí gmina Uście nad Łabą pozostaje pośrednim właścicielem linii trolejbusowej sfinansowanej ze środków pochodzących z podwyższenia kapitału i jest uprawniona do czerpania korzyści z jej eksploatacji lub ewentualnej sprzedaży, ponieważ wartość DP Ústí uległa zwiększeniu po przeprowadzeniu tej inwestycji. Dlatego też zapewnienie finansowania w formie podwyższenia kapitału gwarantuje, że faktyczna intensywność pomocy jest niższa niż intensywność pomocy wynikająca z prostego porównania kwoty podwyższenia kapitału z łącznymi kosztami realizacji projektu;
 - jeżeli chodzi o efekt zachęty, biorąc pod uwagę kwotę inwestycji w realizację tego projektu, nie wydaje się prawdopodobne, by DP Ústí był w stanie kontynuować te inwestycje bez dodatkowego kapitału. W tym względzie Komisja zwraca uwagę na fakt, że budowa innych, mniej istotnych elementów sieci trolejbusowej w gminie Uście nad Łabą została sfinansowana przy wykorzystaniu innych środków (np. kredytów bankowych w wysokości 5 mln CZK i 35 mln CZK w latach 2004 i 2005 lub kredytu w wysokości 40 mln CZK w 2007 r. – zob. sekcja 7.1.2 powyżej). Linia trolejbusowa Uście nad Łabą – Střekov była jednak ostatnim istotnym elementem sieci trolejbusowej budowanej w gminie Uście nad Łabą od 1984 r.;
 - ponadto Komisja zwraca uwagę na fakt, że środki uzyskane dzięki podwyższeniu kapitału własnego DP Ústí o 160 mln CZK są wyraźnie zastrzeżone na sfinansowanie budowy linii trolejbusowej Uście nad Łabą – Střekov. Środki pochodzące z podwyższenia kapitału są przechowywane na odrębnym rachunku bankowym DP Ústí, z którego realizuje się płatności związane z budową linii trolejbusowej. Środki te nie mogą zostać wykorzystane do celów związanych z subsydiowaniem skrótnym działalności transportowej prowadzonej przez DP Ústí;
 - pozostałe koszty budowy linii trolejbusowej w wysokości 19,3 mln CZK zostały pokryte ze środków własnych DP Ústí. Dlatego też należy uznać, że pomoc została ograniczona do minimalnej kwoty niezbędnej do uzupełnienia luki w finansowaniu projektu.
- (178) W związku z powyższym Komisja uznaje pomoc za proporcjonalną do osiągnięcia wyznaczonego celu leżącego we wspólnym interesie.

7.2.2.3. Dostęp do obiektów infrastrukturalnych jest otwarty dla wszystkich użytkowników na niedyskryminujących zasadach

- (179) Możliwość korzystania z trolejbusów w ramach systemu transportu publicznego będzie przysługiwała wszystkim pasażerom na niedyskryminujących zasadach.

⁽⁴²⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 31 stycznia 2001 r. w sprawie N 597/2000, Niemcy – Subsidiereregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen (Dz.U. C 102 z 31.3.2001, s. 8), decyzja Komisji z dnia 14 września 2001 r. w sprawie N 208/2000, Niemcy – SOIT (Dz.U. C 315 z 4.11.2000, s. 22), decyzja Komisji z dnia 15 listopada 2000 r. w sprawie N 755/1999, Włochy – Bolzano (Dz.U. C 71 z 3.3.2001, s. 19) oraz decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2010 r. w sprawie N 490/10, Belgia – Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest (Dz.U. C 122 z 20.4.2011, s. 2).

⁽⁴³⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie SA.33434, Francja – Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre (Dz.U. C 53 z 23.2.2012, s. 2); decyzja Komisji z dnia 17 października 2012 r. w sprawie SA.34501, Niemcy – Rozbudowa portu śródlądowego w Königs Wusterhausen/Wildau (Dz.U. C 176 z 21.6.2013, s. 1); decyzja Komisji z dnia 19 czerwca 2013 r. w sprawie SA.35738, Grecja – Pomoc na modernizację portu w Katakolo (Dz.U. C 204 z 18.7.2013, s. 3); decyzja Komisji z dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie SA.35418, Grecja – Rozbudowa portu w Pireusie (Dz.U. C 256 z 5.9.2013, s. 2).

7.2.2.4. *Pomoc nie może prowadzić do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem*

- (180) Transport trolejbusowy wymaga zapewnienia określonej podstawowej infrastruktury, aby mógł stanowić realną alternatywę dla transportu drogowego. Biorąc pod uwagę fakt, że podwyższenie kapitału zostało ograniczone do wysokości dodatkowych kosztów koniecznych do ukończenia budowy linii trolejbusowej i nie obejmowało kosztów prowadzenia działalności przez DP Ústí, środek, o którym mowa w motywie 96 lit. e), nie doprowadzi ono do zakłócenia konkurencji względem przewoźników autobusowych w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (181) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że pomoc państwa przyznana wskutek podjęcia wspomnianych działań jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 Traktatu.

8. WNIOSEK

- (182) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że rekompensaty przyznane przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. oraz gwarancje udzielone DP Ústí przez władze gminy Uście nad Łabą jako zabezpieczenie kredytów w wysokości 35 mln CZK i 5 mln CZK nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (183) Komisja stwierdza ponadto, że rekompensaty przyznane przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej w latach 2005–2006 oraz rekompensaty przyznane przez władze kraju uściańskiego niektórym regionalnym przewoźnikom autobusowym z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, która jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i nie podlega obowiązkowi wcześniejszego zgłoszenia ustanowionemu w art. 108 ust. 3 Traktatu zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
- (184) Komisja stwierdza również, że podwyższenie kapitału DP Ústí przez władze gminy Uście nad Łabą o 160 mln CZK stanowi pomoc państwa, którą Republika Czeska wdrożyła niezgodnie z prawem z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu. Pomoc państwa przyznaną wskutek przeprowadzenia tego działania można jednak uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 Traktatu.
- (185) W związku z powyższym Komisja,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, którą Republika Czeska wdrożyła na rzecz ČSAD BUS Ústí nad Labem a.s., Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., Dopravní podnik Teplice, s.r.o., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., Dopravní podnik města Děčín, a.s., Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s., Autobusová doprava, s.r.o., Podbořany, Miroslav Ohem – SADO, Petr Frommel – FOBUS, Petr Stejskal – SPORTBUS oraz Vilém Graupner stroj. a stav. údržba w formie rekompensat z tytułu świadczenia usług transportu publicznego w latach 2005–2006, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na mocy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, a tym samym art. 93 Traktatu.

Pomoc państwa, którą Republika Czeska wdrożyła na rzecz ČSAD Semily a.s., Dopravní podnik města Děčín, a.s., ČSAD Střední Čechy, spol. s r.o., Dopravní podnik Teplice, s.r.o., Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. oraz Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. w formie rekompensat z tytułu świadczenia usług transportu publicznego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r., jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na mocy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, a tym samym art. 93 Traktatu.

Pomoc państwa w formie podwyższenia kapitału w wysokości 160 mln CZK, która została w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu wdrożona przez Republikę Czeską na rzecz Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s., uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 93 Traktatu.

Artykuł 2

Środek pomocy, który Republika Czeska wdrożyła na rzecz Autobusy Karlovy Vary, a.s., Autobusy Kavka, a.s., ČSAD Slaný a.s., Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s. oraz ZDAR, a.s. w formie rekompensat z tytułu świadczenia usług transportu publicznego w okresie od dnia 9 września 2006 r. do dnia 2 czerwca 2007 r. oraz na rzecz Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. w formie gwarancji w wysokości 35 mln CZK i 5 mln CZK, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Czeskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 25 czerwca 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący
