II

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)

ROZHODNUTÍ

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 26. listopadu 2008

o státní podpoře C 16/07 (ex NN 55/06), kterou Rakousko poskytlo podniku *Postbus* v okrese *Lienz*

(oznámeno pod číslem K(2008) 7034)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2009/845/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]),

vzhledem k těmto důvodům:

1. **POSTUP**

(1) V dopisech ze dne 2. srpna 2002 ([2]) a 23. srpna 2003 ([3]) obdržela Komise písemnou stížnost rakouské autobusové dopravní společnosti týkající se státní podpory, kterou údajně v roce 2002 poskytl veřejnoprávní subjekt pro tyrolskou dopravu (*Verkehrsverbund Tirol GmbH,* dále jen „*Verkehrsverbund Tirol*“) konkurenčnímu podniku ve vlastnictví státu *Postbus AG* (dále jen *Postbus*). Dopisem ze dne 14. července 2005 ([4]) Komise požádala Rakousko o informace týkající se této stížnosti. V dopise ze dne 3. října 2005 ([5]) předložilo Rakousko Komisi požadované informace.

(2) Dopisem ze dne 30. května 2007 ([6]) Komise informovala Rakousko, že se s ohledem na zmíněné opatření rozhodla zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.

(3) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky ([7]).

(4) Rakousko své připomínky předložilo v dopise ze dne 18. července 2007 ([8]).

(5) Dopisem ze dne 24. července 2007 ([9]) stěžovatel Komisi informoval, že již nemá zájem na pokračování této záležitosti.

(6) Od ostatních zúčastněných stran Komise žádné připomínky neobdržela.

([1]) Úř. věst. C 162, 14.7.2007, s. 19.
([2]) Zaevidováno pod číslem TREN (2002) A/63803.
([3]) Zaevidováno pod číslem TREN (2002) A/68846.
([4]) Zaevidováno pod číslem TREN (2005) D/113701.
([5]) Zaevidováno pod číslem TREN (2006) A/15295.
([6]) Zaevidováno pod číslem K(2007) 2209 v konečném znění.
([7]) Viz poznámka pod čarou 1.
([8]) Zaevidováno pod číslem TREN (2007) A/38864.
([9]) Zaevidováno pod číslem TREN (2007) A/39395.

2. PODROBNÝ POPIS PODPORY

2.1 Zkoumané opatření

2.1.1 *Souvislosti*

(7) *Verkehrsverbund Tirol* je společnost ve vlastnictví státu řídící se soukromým právem. Podobné subjekty existují ve všech ostatních regionech a společně jsou nazývány *Verkehrsverbundgesellschaften*. Tyto subjekty jsou pověřeny plánováním a koordinací autobusové dopravy v příslušném regionu. Podle spolkového zákona o organizaci veřejné přepravy cestujících (*Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs*, dále jen „ÖPNRV-G“) dostávají tyto subjekty každoročně od příslušné spolkové země příspěvek na zajištění přiměřené veřejné přepravy cestujících v regionu.

(8) *Verkehrsverbund Tirol* a *Postbus* uzavřely dne 12. července 2002 smlouvu o závazku veřejné služby na veřejnou přepravu cestujících na autobusových linkách číslo 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 a 5052 v okrese Lienz.

(9) Podle rakouského správního práva musí být autobusový dopravce držitelem licence, aby mohl provozovat autobusovou linku. Udělení licence je nezávislé na uzavření smlouvy o závazku veřejné služby.

(10) *Postbus* byl již před uzavřením smlouvy o závazku veřejné služby držitelem licencí na provozování sedmi linek. *Postbus* podal žádost o licence z vlastní iniciativy, aniž si byl jist, že získá náhradu. Proto se uvedené linky podle rakouských právních předpisů pokládají za linky provozované „*eigenwirtschaftlich*“ (v komerčním zájmu). Rozdíl mezi pojmy *eigenwirtschaftlich* a *gemeinwirtschaftlich* (v obecném zájmu) je důležitý z hlediska rakouských pravidel pro zadávání veřejných zakázek, neboť pouze smlouvy o závazcích veřejné služby na linky provozované *gemeinwirtschaftlich* podléhají pravidlům pro zadávání veřejných zakázek. Proto byla smlouva o závazku veřejné služby, která je předmětem tohoto rozhodnutí, udělena bez dodržení postupu pro zadávání veřejných zakázek.

2.1.2 *Podrobný popis zkoumané smlouvy o závazku veřejné služby*

(11) Předmětem smlouvy jsou služby autobusové dopravy poskytované podnikem *Postbus* za peněžní odměnu. Smlouva vstoupila v platnost dne 1. ledna 2002 se zpětnou účinností; byla uzavřena na dobu neurčitou. Každá ze stran je od prosince 2006 oprávněna smlouvu vypovědět se šestiměsíční výpovědní lhůtou.

(12) Pro účely výpočtu odměny rozlišuje smlouva mezi *Bestelleistungen* a *Bestandsleistungen*.

(13) Pojmem *Bestelleistungen* smlouva rozumí určitý rozsah poskytování služeb autobusové dopravy, za nějž je vyplácena stanovená náhrada. Část IV (3) smlouvy stanoví, že *Bestelleistungen* tvoří 204 807 km. Část XIII smlouvy stanoví, že *Postbus* obdrží každoročně částku 527 000 EUR plus DPH. Platba proběhne ve dvanácti splátkách rozložených v průběhu celého roku.

(14) Pojmem *Bestandsleistungen* smlouva rozumí poskytování služeb autobusové dopravy, za něž je vyplácena náhrada, kterou tvoří částka skládající se ze tří částí. Část IV (3) smlouvy stanoví, že *Bestandsleistungen* tvoří 952 761 km. Část X (2) stanoví náhradu za *Bestandsleistungen* na 1 690 000 EUR za rok 2002. Část X (3) stanoví, že náhrada se skládá z těchto částí:

a) náhrada za vzájemné propojení (*Verbundabgeltung*), jehož výše je stanovena ročně pro jednotlivé linky na základě počtu cestujících;

b) příjmy z prodeje jízdenek bez DPH, které jsou vráceny podniku *Postbus*;

c) příjmy z náhrady poskytnuté spolkovým ministerstvem pro zdraví, rodinu a mládež za uplatnění snížených sazeb pro školní a učňovskou mládež podle § 29 ÖPNRV-G a na základě smluv uzavřených podle §§ 30 f) a 30 j) zákona o vyrovnání rodinných výdajů (*Familien Lasten Ausgleichs Gesetz* – FLAG) mezi ministerstvem a podnikem *Postbus*.

(15) Pro první rok smlouvy je *Verbundabgeltung* stanovena částkou 1 690 000 EUR, od které se odečtou příjmy z prodeje jízdenek a náhrady tarifních povinností. V okamžiku uzavření smlouvy ještě nebyly stranám známy příjmy z náhrad tarifních povinností. Smlouva tudíž nestanoví absolutní výši pro *Verbundabgeltung*.

(16) Celkem tedy cena, kterou zaplatil *Verkehrsverbund Tirol* podniku *Postbus* za rok 2002 činila 2 217 000 EUR (včetně vrácených příjmů z prodeje jízdenek). Naproti tomu *Postbus* se zavázala poskytnout služby autobusové dopravy v rozsahu 1 157 568 km podle jízdních řádů a na smlouvou stanovených linkách. Průměrná cena za kilometr činila 1,92 EUR.

2.1.3 *Historický vývoj rakouského systému*

(17) Odlišnost mezi *Bestellleistungen a Bestandsleistungen* se vysvětluje především historickým vývojem ÖPNRV-G, v němž se určuje organizace a financování veřejné dopravy ve vesnických částech Rakouska.

(18) Podle § 10 odst. 1 ÖPNRV-G rakouské státní podniky pro autobusovou dopravu, jako je např. *Postbus*, mají nárok na náhradu provozních ztrát od spolkového státu do 1. června 1999 (*Alteinnahmegarantie*).

(19) Za období od 1. června 1999 vyplatí spolkový stát každoročně částku podle *Alteinnahmegarantie* regionálním subjektům pověřeným organizováním hromadné dopravy, čili *Verkehrsverbundgesellschaften*. Tyto subjekty použijí částky na objednávání služeb autobusové dopravy u autobusových podniků. Dříve než *Verkehrsverbundgesellschaften* tyto služby objednají, musejí naplánovat hromadnou přepravu ve svém regionu v souladu s §§ 11, 20 a 31 ÖPNRV-G (§ 10 odst. 2 ÖPNRV-G). Tato ustanovení uvádějí závazné ekonomické a kvalitativní parametry pro hromadnou dopravu.

(20) Od rokem 2001 bude spolkový stát každoročně snižovat částky vyplácené *Verkehrsverbundgesellschaften o* jednu pětinu (§ 10 odst. 3 ÖPNRV-G).

(21) V §§ 14 a dále ÖPNRV-G jsou stanoveny podmínky pro založení a organizování *Verkehrsverbundgesellschaften*. Zejména § 19 odst. 1 ÖPNRV-G ukládá *Verkehrsverbundgesellschaften* povinnost nahradit systém *Alteinnahmegarantie* ve lhůtě 5 let od roku 1999 systémem smluv o veřejných službách.

2.1.4 *Odůvodnění ceny předpokládané ve smlouvě o závazku veřejné služby*

(22) Před podepsáním smlouvy o závazku veřejné služby použil *Verkehrsverbund Tirol* tři odlišné metody ověření, zda náhrada za poskytování veřejné služby předpokládaná v této smlouvě je oprávněná. Tyto tři metody posuzovaly: náklady na kilometr (*Prüfung nach Kilometersätzen*), náklady na nákladovou položku (*Prüfung nach Kostensätzen*) a náklady na jednotlivé nákladové kategorie (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2 **Výchozí hodnocení Komise**

(23) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyslovila pochybnosti, zda smlouva o závazku veřejné služby uzavřená mezi *Verkehrsverbund Tirol* a podnikem *Postbus* splňuje druhé z takzvaných kritérií *Altmark* [10]. Jelikož u kritérií *Altmark* se jedná o kritéria kumulativní, neposuzovala Komise podrobně, zda je splněno třetí a čtvrté kritérium, ale došla k závěru, že existenci státní podpory nelze vyloučit.

(24) S ohledem na možnou slučitelnost takové státní podpory se společným trhem se v rozhodnutí o zahájení řízení usuzuje, že podpora může být se společným trhem slučitelná na základě článku 73 Smlouvy o ES a článku 14 nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách [11]. Zejména se Komise domnívá, že výše náhrad podniku *Postbus* zřejmě nepřesahuje částku nezbytnou na pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazku veřejné služby s ohledem na související příjmy, jakož i přiměřený zisk spojený s vykonáváním těchto povinností.

(25) Komise je však toho názoru, že vzhledem ke skutečnosti, že neproběhlo nabídkové řízení a že jeden přímý konkurent společnosti *Postbus* uvádí, že *Postbus* dostává nadměrnou náhradu, je odůvodněné v tomto případě poskytnout příležitost uvedenému konkurentovi i všem dalším zúčastněným stranám vyjádřit se k metodám kontroly nákladů, které uplatnilo Rakousko, než bude možné s jistotou usoudit, že *Postbus* nadměrnou náhradu nedostává. Z těchto důvodů Komise vyslovila pochybnosti, zda *Postbus* nedostává nadměrnou náhradu za poskytování veřejné služby podle smlouvy o závazku veřejné služby.

3. **PŘIPOMÍNKY RAKOUSKA**

(26) Připomínky Rakouska se týkají:

a) vztahu mezi kritérii vyplývajícími z rozsudku *Altmark* a nařízením (EHS) č. 1191/69;

b) uplatnění druhého kritéria *Altmark* na tento případ;

c) uplatnění třetího a čtvrtého kritéria *Altmark* na tento případ, zejména metod použitých pro ověření nákladů a zabránění vyplácení nadměrné náhrady;

d) slučitelnosti smlouvy o závazku veřejné služby s nařízením (EHS) č. 1191/69.

Vztah mezi kritérii vyplývajícími z rozsudku Altmark a nařízením (EHS) č. 1191/69

(27) Rakousko se domnívá, že článek 73 Smlouvy o ES a nařízení (EHS) č. 1191/69, které z něj vychází, je *lex specialis* vůči čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Proto pokud smlouva o závazku veřejné služby splňuje kritéria stanovená v článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, nejedná se o státní podporu, a tudíž není třeba posuzovat dotyčnou smlouvu o závazku veřejné služby podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES a kritérií *Altmark*. Rakousko opírá svůj výklad o bod 37 rozsudku v případu *Altmark*, který zní:

[10] Tato kritéria stanovil Soudní dvůr Evropských společenství ve svém rozsudku ze dne 24. července 2003, věc *Altmark* C-280/00, Sb. rozhodnutí I-7747, pro posouzení, zda náhrada za veřejnou službu není státní podporou.

[11] Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1.

„Prvním bodem k přezkoumání je, zda se nařízení (EHS) č. 1191/69 vztahuje na dopravní služby, které jsou předmětem sporu v hlavním řízení. Pouze pokud tomu tak není, bude nutné zvážit uplatnění obecných ustanovení Smlouvy o státní podpoře na dotace, které jsou předmětem sporu v hlavním řízení."

3.1. **Uplatnění druhého kritéria *Altmark* na tento případ**

(28) Rakousko argumentuje, že i když nařízení (EHS) č. 1191/69 neřeší existenci státní podpory, ale pouze její slučitelnost se společným trhem, smlouva o závazku veřejné služby uzavřená mezi *Verkehrsverbund Tirol a* společností *Postbus* v každém případě splňuje čtyři kritéria *Altmark*.

(29) Pokud jde o druhé kritérium *Altmark*, Rakousko vysvětluje, že odměna za *Bestelleistungen i* odměna za *Bestandsleistungen* byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem. Ohledně *Bestelleistungen* Rakousko vysvětluje, že smlouva je definitivní smlouvou, na jejímž základě získá *Postbus* pevnou cenu za každý autobusem ujetý kilometr ve výši 2,57 EUR/km ([12]). Cena byla tedy stanovena předem na základě objektivního a transparentního kritéria „cena za ujetý km".

(30) Ohledně *Bestandsleistungen* Rakousko vysvětluje, že cena byla stranami také sjednána předem jako cena pevná, a to ve výši 1 690 000 EUR za 952 761 km, které budou ujety. Předem nebylo stanoveno jen přesné rozdělení mezi tři složky úhrady, jmenovitě příjmy z prodeje jízdenek, náhrada za tarifní závazky a náhrada za integrovaný přepravní systém. Rakousko vysvětluje, že důvod spočívá v samotné povaze těchto tří složek, z nichž dvě závisí na počtu přepravených osob a třetí tvoří rozdíl mezi celkovou sjednanou cenou a součtem prvních dvou částí.

(31) Také v tomto ohledu dochází Rakousko k závěru, že se jedná o smlouvu „netto", na jejímž základě získá *Postbus* pevnou cenu za každý autobusem ujetý kilometr ve výši 1,77 EUR/km, a že tedy byla cena sjednána předem na základě objektivního a transparentního kritéria „cena za ujetý km".

([12]) 527 000 EUR: 204 807 km = 2,57 EUR/km.

3.2 **Uplatnění třetího a čtvrtého kritéria *Altmark* na tento případ, zejména metod použitých pro ověření nákladů a zabránění vyplácení nadměrné náhrady**

(32) Rakousko argumentuje, že *Verkehrsverbund Tirol* vyloučil vyplácení nadměrné náhrady společnosti *Postbus* tím, že porovnal cenu za kilometr uhrazenou podniku *Postbus* s průměrem v odvětví s využitím tří odlišných metod: kontroly nákladů na kilometr; kontroly nákladů na nákladovou položku a kontroly nákladů na jednotlivé nákladové kategorie.

(33) Ve své odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení předložilo Rakousko Komisi další informace o dvou metodách použitých ke kontrole nákladů za poskytování přepravních služeb a zabránění vyplácení nadměrných náhrad, a to o kontrole nákladů na nákladovou položku a kontrole nákladů na jednotlivé nákladové kategorie. Domnívá se, že není potřeba žádné další vysvětlení ohledně kontroly nákladů na kilometr ([13]).

(34) Rakousko je toho názoru, že tyto tři kontroly nákladů zajišťují shodu jak s třetím (nepřítomnost nadměrné náhrady), tak i se čtvrtým (průměrný, dobře vedený podnik) kritériem *Altmark*.

3.2.1 *Kontrola nákladů na nákladovou položku*

(35) Pomocí metody „kontrola nákladů na nákladovou položku" porovnal *Verkehrsverbund Tirol* náklady na jednotlivé položky společnosti *Postbus* s průměrnými náklady v tomto odvětví.

(36) Podle průměrných nákladů v odvětví by *Postbus* měl u smlouvy o závazku veřejné služby v okrese Lienz dosáhnout těchto cílových nákladů:

Nákladová položka	Náklady
Personální náklady	[…] EUR (*)
Náklady na pohonné hmoty a údržbu	[…] EUR
Náklady na vozidlo (odpisy)	[…] EUR
Správní náklady	[…] EUR
Celkem	[…] EUR

(*) Důvěrná informace.

(37) Rakousko předložilo následující podrobné vysvětlení těchto nákladových položek.

([13]) Pro vysvětlení podaná v tomto ohledu Rakouskem ve fázi předběžného posuzování viz body 98 a 99 rozhodnutí o zahájení řízení.

3.2.1.1 Personální náklady

(38) Rakousko vychází při výpočtu personálních nákladů z hodnoty 54 290 hodin jízdy („*Lenkerstunden*“) při provozu linky. Rakousko objasnilo, že tento počet vychází z počtu kilometrů potřebných k provozu podle jízdního řádu včetně přestávek, ale bez započítání nájezdových jízd na konečné stanice autobusů nebo odjezdů do garáží, doby odpočinku apod. Rakousko se domnívá, že *Verkehrsverbund Tirol* při požadavku ujetí 21 km za hodinu předpokládal poměrně nadstandardní službu v kilometrech za hodinu ([14]), neboť průměr v Rakousku činí 16–18 km za hodinu.

(39) Rakousko uvedlo, že hrubá hodinová sazba za hodinu jízdy (včetně všech poplatků, daní, nákladů na garážování, údržbu, administrativu a dodatečných personálních nákladů) činí […] EUR. Tato částka se skládá z následujících položek: rakouská kolektivní smlouva pro zaměstnance autobusových dopravních podniků řídících se soukromým právem na rok 2002 stanovuje průměrnou čistou hodinovou sazbu ve výši 7,55 EUR. K této částce je v prvním kroku nutné připočíst příplatky za práci v neděli a ve svátek, příplatky za práci přesčas, daně a sociální zabezpečení. Když se vezmou v úvahu tyto dodatečné náklady, průměrná hodinová sazba vychází na 16,30 EUR.

(40) Kromě této hodinové sazby je navíc účtována přirážka ve výši přibližně […] % na personální náklady na garáže, dispečink a správu. Při započítání těchto režijních nákladů činí náklad na hodinu provozu autobusu částku […] EUR.

(41) Vynásobením ročního počtu hodin jízdy průměrnou hodinovou sazbou získáme výsledné celkové personální náklady ve výši […] EUR ([15]).

3.2.1.2 Náklady na pohonné hmoty a údržbu

(42) Pokud jde o náklady na pohonné hmoty a údržbu, *Verkehrsverbund Tirol* předpokládá částku […] EUR na každý plánovaný kilometr (1 157 568 km), což činí celkem […] EUR. Tato částka zahrnuje veškeré náklady související s vozidlem, kromě nákladů na financování, odpisů a kontroly.

(43) Rakousko podrobně vysvětluje svůj výpočet. Vychází z předpokladu, že pro linky v okrese Lienz budou potřeba 4 autobusy o délce 15 m se spotřebou paliva 45 l/100 km a 21 autobusů o délce 12 m se spotřebou paliva 36 l/100 km. Celková odhadovaná spotřeba pohonných hmot tohoto vozového parku činí 478 000 litrů. Při ceně motorové nafty […] EUR/litr jsou tedy celkové náklady na pohonné hmoty […] EUR.

(44) Náklady na údržbu se odhadují ve výši […] EUR na autobus (personální a materiálové náklady), což v součtu za 25 autobusů činí […] EUR. Po sečtení činí náklady na pohonné hmoty a údržbu celkem […] EUR.

(45) To je již více než částka […] EUR, která byla použita jako srovnávací měřítko. Rakouské úřady tedy docházejí k závěru, že u nákladové položky „pohonné hmoty a údržba“ je velmi konzervativní odhad.

3.2.1.3 Náklady na nákup a odpisy vozidel

(46) Náklady na nákup a odpisy vozidel ve výši […] EUR vycházejí z těchto předpokladů:

a) autobusové linky musí být provozovány se 4 autobusy o délce 15 m a 21 autobusy o délce 12 m;

b) smlouva o závazku veřejné služby stanovuje, že průměrné stáří vozového parku nesmí přesáhnout 6 let a že každý rok bude alespoň 10 % vozového parku obnoveno;

c) nákupní cena autobusu o délce 12 m je […] EUR; průměrná roční kapitálová návratnost je 5 % a doba amortizace 8 let. Roční splátka za vozidlo tedy činí […] EUR;

d) avšak vzhledem k tomu, že smlouva počítá s využitím vozidel po dobu 12 let, 1/3 vozového parku bude používána navzdory skutečnosti, že je plně amortizována. Proto se náklady na nákup a odpisy vozidel týkají pouze 2/3 vozového parku, tedy 16 vozidel.

(47) Za těchto předpokladů činí náklady na nákup a odpisy vozidel […] EUR ([16]).

3.2.1.4 Správní náklady

(48) Pokud jde o správní náklady ve výši […] EUR, *Verkehrsverbund Tirol* pro své výpočty předpokládá […] % všech ostatních nákladů na nákladovou položku ([17]). Tato částka pokrývá poplatky za pronájem kanceláří a kancelářské vybavení.

([14]) Číslo 21 km získáme vydělením celkového počtu kilometrů počtem hodin jízdy: 1 157 568 km: 54 290 hodin = 21,32 km/hod.

([15]) 54 290 hodin × […] EUR/hod = […] EUR.

([16]) […] EUR.

([17]) […] EUR (náklady na položku) × […] % = […] EUR.

3.2.2 *Kontrola nákladů na jednotlivé nákladové kategorie*

(49) Kontrola nákladů na jednotlivé nákladové kategorie je výpočet hodnověrnosti jednotlivých nákladových kategorií. *Verkehrsverbund Tirol* definoval jako srovnávací měřítko tyto náklady:

Nákladové kategorie	Náklady
Náklady na řidiče	[…] EUR
Personální náklady (kromě nákladů na řidiče)	[…] EUR
Náklady na vozidlo (odpisy)	[…] EUR
Náklady na pohonné hmoty	[…] EUR
Náklady na pneumatiky	[…] EUR
Ostatní náklady (opravy, údržba atd.)	[…] EUR
Správní náklady	[…] EUR
Celkem	[…] EUR

(50) Tato srovnávací měřítka jsou opět podrobněji vysvětlena.

3.2.2.1 Náklady na řidiče

(51) *Verkehrsverbund Tirol* vychází při výpočtu nákladů na řidiče z počtu 28 řidičů, což je podle názoru Rakouska pro 25 autobusů nízký počet, vezmeme-li v úvahu dovolené, absence kvůli pracovní neschopnosti atd. Ačkoli rakouská kolektivní smlouva pro zaměstnance autobusových dopravních podniků řídících se soukromým právem předpokládá roční hrubou mzdu ve výši […] EUR (bez příplatků a daní), *Verkehrsverbund Tirol* předpokládá pouze […] EUR. Personální náklady tedy vycházejí na […] EUR.

3.2.2.2 Personální náklady

(52) Pokud se týká ostatních personálních nákladů na zaměstnance v administrativě, dispečinku a garážovém servisu, *Verkehrsverbund Tirol* předpokládá rovněž roční hrubou mzdu na zaměstnance ve výši […] EUR. Počet zaměstnanců byl stanoven na 8. Ostatní personální náklady tedy činí […] EUR.

3.2.2.3 Náklady na vozidlo

(53) Náklady na vozidlo vycházejí ze stejného předpokladu jako v případě kontroly nákladů na nákladovou položku.

3.2.2.4 Náklady na pohonné hmoty

(54) Ohledně nákladů na pohonné hmoty vychází *Verkehrsverbund Tirol* při výpočtu z předpokládané spotřeby paliva 465 000 litrů. Průměrná cena pohonných hmot se předpokládá […] EUR/l. Celkové náklady na pohonné hmoty tedy činí […] EUR ([17]).

3.2.2.5 Náklady na pneumatiky

(55) Ohledně nákladů na pneumatiky *Verkehrsverbund Tirol* předpokládá nákupní cenu za 2 páry pneumatik […] EUR, což každý rok pro 25 autobusů znamená celkové náklady ve výši […] EUR.

3.2.2.6 Ostatní náklady

(56) Materiálové náklady na vozidla, údržba, pojištění, daně atd. se odhadují na zhruba […] EUR za rok. Tato částka zahrnuje pojištění každého vozidla ve výši […] EUR za rok a materiálové náklady dosahující […] EUR na ujetý kilometr. Údržba 25 autobusů stojí celkem […] EUR za rok. Nájemné za garážový prostor o ploše 1 500 m^2 činí […] EUR za rok.

3.2.2.7 Správní náklady

(57) Správní náklady se odhadují měsíčně na přibližně […] EUR, ročně tedy činí […] EUR.

3.2.3 *Závěr Rakouska ohledně třetího a čtvrtého kritéria Altmark*

(58) Rakousko dochází k závěru, že *Verkehrsverbund Tirol* posoudil cenu hrazenou podniku *Postbus* vzhledem k přiměřeným, realistickým a konzervativním odhadům výše nákladů, které by průměrný autobusový dopravní podnik vynaložil při plnění srovnatelné smlouvy. Rakousko zdůrazňuje, že cena hrazená společnosti *Postbus* ve výši 2 217 000 EUR leží uvnitř intervalu mezi výsledky dvou provedených kontrol nákladů, které činily 2 224 965 EUR a 2 205 619 EUR.

(59) Proto se Rakousko domnívá, že možnost nadměrné náhrady pro podnik *Postbus* lze vyloučit a že cena hrazená podniku *Postbus* odpovídá ceně, kterou by požadoval průměrný dobře vedený podnik přiměřeně vybavený dopravními prostředky za poskytování uvedených přepravních služeb.

3.3 **Slučitelnost smlouvy o závazku veřejné služby s nařízením (EHS) č. 1191/69**

(60) Z důvodů uvedených v bodě 3.1 se Rakousko domnívá, že smlouva o závazku veřejné služby je také plně ve shodě s článkem 14 nařízení (EHS) č. 1191/69.

4. **PRÁVNÍ POSOUZENÍ**

(61) Za prvé, argument Rakouska, že čl. 87 odst. 1 se nepoužije na smlouvu o závazku veřejné služby, na kterou se vztahuje nařízení (EHS) č. 1191/69, musí být odmítnut.

(62) Nařízení (EHS) č. 1191/69 mimo jiné totiž umožňuje prohlásit určité podpory poskytované členskými státy formou náhrad za závazek veřejné služby, za slučitelné se společným trhem, a osvobozuje členské státy od povinnosti oznamovat Komisi podpory před jejich zavedením, kterou ukládá čl. 88 odst. 3.

(63) Pravidla ohledně státní podpory podle nařízení (EHS) č. 1191/69 se však vztahují pouze na opatření, která představují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Jinými slovy, nařízení (EHS) č. 1191/69 je nařízením o slučitelnosti.

(64) V první fázi je tedy třeba zkoumat, zda platby podle smlouvy mezi podnikem *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* představují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Je-li tomu tak, ve druhé fázi je třeba zkoumat, zda jsou slučitelné se společným trhem.

4.1 **Existence podpory**

(65) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem, nestanoví-li tato smlouva jinak“.

(66) Provozovatelé autobusů, například *Postbus*, vykonávají hospodářskou činnost, a to přepravu osob za úplatu; jsou tedy podniky ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

(67) Podpory podniku *Postbus* vyplácí *Verkehrsverbund Tirol*, který financují spolková země Tyrolsko a spolková vláda. Tyto částky jsou tedy vypláceny prostřednictvím státních prostředků.

(68) Dále vyvstává otázka, zda *Postbus* přes smlouvu o závazku veřejné služby, která je předmětem tohoto rozhodnutí, získává selektivní ekonomickou výhodu. Soudní dvůr v rozsudku ve věci „*Altmark Trans*“ podrobně uvedl kritéria, která je nutno uplatňovat při posuzování, zda se zde jedná o náhradu za veřejné služby ([18]):

„Veřejné podpory, které mají umožnit provozování řádných služeb městské, příměstské nebo regionální přepravy, nespadají pod toto ustanovení, pokud takové podpory mají být považovány za náhrady představující protihodnotu služeb poskytovaných příjemci – podniky za účelem plnění závazků veřejných služeb. […]:“

Podle Soudního dvora je tomu tak, pokud jsou splněna čtyři následující kritéria:

„— za prvé, podnik přijímající podporu musí být skutečně pověřen plněním závazků veřejných služeb a tyto závazky musí být jasně definovány,

— za druhé, parametry, na jejichž základě je náhrada vypočítána, musí být předem objektivně a transparentně stanoveny,

— za třetí, náhrada nepřesáhne nezbytnou výši pro krytí všech nebo části nákladů vzniklých z plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím k příjmům s nimi souvisejícím, jakož i přiměřenému zisku z plnění těchto závazků,

— za čtvrté, neuskutečnil-li se výběr podniku, který má být pověřen plněním závazků veřejné služby, na základě nabídkového řízení, […] musí se výše požadované náhrady stanovit na základě analýzy nákladů, které by při plnění závazků veřejné služby nesl střední podnik, řádně vedený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky tak, aby vyhověl nezbytným nárokům veřejných služeb, s přihlédnutím k příjmům s nimi souvisejícím, jakož i přiměřenému zisku z plnění těchto závazků.“

4.1.1 *Příjemce – podnik skutečně pověřený plněním jasně definovaných závazků veřejné služby*

(69) Čl. 2 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69 definuje závazky veřejné služby takto: „Závazky veřejné služby se rozumí závazky, které by daný dopravní podnik na základě svých vlastních obchodních zájmů nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.“

([18]) Výše uvedený rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans*, věc C 280/00.

(70) Smlouva uzavřená mezi podnikem *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* zakládá specifické závazky ukládané poskytovateli služeb za účelem zajištění vytvoření vyvážené dopravní sítě s ohledem na zemědělský charakter a řídké osídlení, jakož i na geografické vlastnosti oblastí, v nichž má zajišťovat dopravu. Tyto náležitosti mohou odradit poskytovatele služeb od toho, aby je nabízel na čistě obchodní bázi. *Postbus* se zavázal k nabízení takových služeb a k dodržování jízdních řádů a rovněž byly smluvně přesně určeny linky, pro něž jsou služby a jízdní řády navrhovány, jak je uvedeno v článku 2 smlouvy.

(71) Ze smlouvy uzavřené mezi podnikem *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* vyplývá, že *Postbus* byl skutečně pověřen službami hromadné dopravy v okrese Lienz. Tímto je splněno první kritérium *Altmark*.

4.1.2 *Předem objektivně a transparentně stanovené parametry, na jejichž základě se vypočítává náhrada*

(72) Na druhém místě je třeba určit, zda parametry, na jejichž základě byla náhrada vypočtena, byly předem objektivně a transparentně stanoveny.

(73) Smlouva rozlišuje mezi platbami pro *Bestellleistungen* a platbami pro *Bestandsleistungen*. Jak objasnilo Rakousko v odpovědi na rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, smlouva stanoví pro obě kategorie poskytovaných dopravních služeb úplatu za jeden skutečný přepravní kilometr. Cena za kilometr činí 2,57 EUR/km pro *Bestellleistungen* a 1,77 EUR/km pro *Bestandsleistungen*. *Bestandsleistungen* se liší od *Bestellleistungen* pouze tím, že jedna ze složek náhrady byla upravena tak, aby částka 1,77 EUR/km byla systematicky dodržována.

(74) Je třeba poznamenat, že stanovení náhrady na základě ceny za kilometr a celkového počtu kilometrů představuje běžnou praxi u smluv na autobusovou dopravu, zejména je-li organizováním hromadné dopravy pověřena veřejná instituce, která přebírá rizika související s příjmy z prodeje jízdenek. Komise po přezkoumání obsahu smluv na základě dodatečných vysvětlení Rakouska konstatovala, že na rozdíl od výsledku předběžné analýzy v bodech 64 až 71 rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, je smlouva uzavřená mezi podnikem *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* smlouvou tohoto druhu.

(75) Stanovení náhrady na základě ceny za kilometr a celkového počtu kilometrů splňuje druhé kritérium *Altmark*, neboť cena za kilometr a celkový počet kilometrů byly stanoveny předem, objektivně a transparentně.

(76) Druhé kritérium *Altmark* je tedy splněno.

4.1.3 *Nepřítomnost nepřiměřeně vysoké náhrady*

(77) Z bodů 96 až 102 rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyplývá, že podle názoru Komise může být metoda zvolená *Verkehrsverbund Tirol* pro zajištění nepřítomnosti nepřiměřeně vysoké náhrady, to jest ověření ceny požadované autobusovým podnikem za použití tří odlišných srovnávacích metod s průměrnými hodnotami zjištěnými v dotyčném odvětví, přijata jako důkaz nepřítomnosti nepřiměřeně vysoké náhrady.

(78) V tomto případě však Komise došla k názoru, že jelikož nebylo vypsáno nabídkové řízení a jeden přímý konkurent podniku *Postbus* uvedl, že *Postbus* dostal náhradu, bylo vhodné dát příležitost tomuto konkurentovi, jakož i všem třetím zainteresovaným stranám, aby se vyslovili k metodám ověřování nákladů používaným Rakouskem, než bude možno s jistotou dojít k závěru, že *Postbus* nedostává nepřiměřeně vysokou náhradu.

(79) Je třeba za prvé uvést, že stěžovatel informoval Komisi, že na této záležitosti se již neúčastní. Zafruhé žádná další třetí strana nepřítomnost nepřiměřeně vysoké náhrady nezpochybnila.

(80) Komise kromě toho došla k názoru, že Rakousko poskytlo dodatečná vysvětlení dokazující, že cena, kterou *Verkehrsverbund Tirol* platí podniku *Postbus*, představuje přijatelnou a přiměřenou cenu se zřetelem k průměrným nákladům zjištěným v dotyčném průmyslovém odvětví a zkušenostem veřejné správy. Výše uvedené oddíly 3.3.1 až 3.3.3 shrnují metodologie výpočtů a srovnání a z nich vyplývající závěry. Obecněji takováto metoda, která systematicky a posteriori srovnává třemi odlišnými způsoby náhradu s náklady v odvětví, umožňuje s jistotou zajištění nepřítomnosti nepřiměřeně vysoké náhrady. Za předpokladu, že by takové srovnání vedlo ke zjištění nadměrné náhrady, by mělo Rakousko vyžadovat její vrácení.

(81) Na tomto základě lze dospět k závěru, že *Postbus* nedostává nepřiměřeně vysokou náhradu za plnění smlouvy o závazku veřejné služby, které je předmětem tohoto rozhodnutí, a že je tudíž splněno třetí kritérium *Altmark*.

4.1.4 *Cena odpovídající nákladům středního podniku, řádně vedeného a přiměřeně vybaveného dopravními prostředky*

(82) Zbývá ověřit, zda cena, kterou *Verkehrsverbund Tirol* platí podniku *Postbus*, odpovídá nákladům středního podniku, řádně vedeného a přiměřeně vybaveného dopravními prostředky. Za účelem ověření, zda toto kritérium je splněno, je třeba analyzovat odděleně její tři složky.

4.1.4.1 Náklady středního podniku

(83) V tomto ohledu je třeba především uvést, že Rakousko při svých výpočtech vychází ze standardních parametrů zjištěných v průměru v dotyčném průmyslovém odvětví. Lze je tudíž považovat za odpovídající průměru za dotyčné odvětví.

(84) Náklady podniku *Postbus* tudíž odpovídají nákladům rakouského středního podniku.

4.1.4.2 Náklady řádně vedeného podniku

(85) Dále vyvstává otázka, zda náklady podniku *Postbus* odpovídají rovněž nákladům řádně vedeného podniku. V odvětví autobusové dopravy, které dlouho ovládaly monopoly a udílení zakázek bez nabídkového řízení, není nezbytně každý podnik, který působí na trhu, řádně veden.

(86) V tomto ohledu je třeba především uvést, že Rakousko neposkytlo vysvětlení, podle něhož tyto parametry odrážejí také průměr za řádně vedené podniky. Komise například došla k názoru, že Rakousko mohlo vycházet z průměrných nákladů podniků, které mohly v průběhu posledních let získat významný počet zakázek ve veřejné soutěži v odvětví.

(87) Je třeba rovněž uvést, že vznikl rozdíl 0,80 EUR/km mezi cenou za kilometr pro *Bestellleistungen a* cenou za kilometr pro *Bestandleistungen*. Toto naznačuje, že *Postbus* má určitý prostor ke zlepšení efektivnosti, pokud jde o *Bestellleistungen*.

(88) Je tedy nutné dojít k závěru, že Rakousko neprokázalo, že cena, kterou *Verkehrsverbund Tirol* platí podniku *Postbus*, odpovídá nákladům řádně vedeného podniku. Čtvrté kritérium *Altmark* tedy není splněno.

4.1.4.3 Závěr k dodržování kritérií *Altmark*

(89) Jelikož čtyři kritéria jsou kritérii kumulativními, skutečnost, že jedno ze čtyř kritérií není splněno, vede Komisi automaticky k závěru, že předmětné platby je nutno považovat za takové, které poskytují selektivní ekonomickou výhodu podniku *Postbus*.

4.1.5 *Narušení hospodářské soutěže a dopad na obchod*

(90) Postbus působí na trhu autobusové dopravy v celém Rakousku a zaujímá významný podíl na trhu. Poskytnutí hospodářské výhody tomuto podniku může tudíž narušit hospodářskou soutěž.

(91) V tomto případě může narušení hospodářské soutěže vyplývat zejména ze skutečnosti, že z veřejných zdrojů je financován podnik, který je držitelem licence pro autobusovou dopravu v dotyčném okrese. Toto financování tudíž může zabránit jiným podnikům v získání licencí na provozování linek hromadné dopravy, neboť posiluje postavení takto financovaných podniků a umožňuje jim nabízet výhodnější obchodní podmínky při obnovování licencí.

(92) Pokud se týká možnosti předmětného opatření nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy, je především třeba uvést, že místní nebo regionální trh hromadné dopravy je v Rakousku a jiných členských státech trhem, který je otevřený hospodářské soutěži v tom smyslu, že na tomto trhu neexistuje vnitrostátní monopol jednoho nebo více podniků.

(93) V této souvislosti se upozorňuje na body 77 a následující rozsudku *Altmark Trans*, v němž Soudní dvůr rozhodl takto:

„… Není nicméně nikterak vyloučeno, že veřejná podpora poskytnutá podniku, který poskytuje pouze služby místní nebo regionální dopravy a neposkytuje dopravní služby mimo území svého státu původu, může mít dopad na obchod mezi členskými státy.

Jestliže totiž členský stát poskytne podniku veřejnou podporu, poskytování služeb tímto podnikem může být takto udržováno nebo rozšiřováno s tím důsledkem, že šance podniků sídlících v jiných členských státech na poskytování dopravních služeb na trhu tohoto státu se tím sníží (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 13. července 1988, Francie/Komise, 102/87, Sb. rozh. s. 4067, bod 19; ze dne 21. března 1991, Itálie/Komise, C-305/89, Sb. rozh. s. I-1603, bod 26, a výše uvedený rozsudek Španělsko/Komise, bod 40).

(…)

Tudíž druhá prováděcí podmínka čl. 92 odst. 1 Smlouvy o ES, podle níž musí podpora svou povahou negativně ovlivňovat obchod mezi členskými státy, nezávisí na místním nebo regionálním charakteru poskytovaných dopravních služeb nebo na dotyčném oboru činnosti."

(94) Nelze tedy vyloučit, že šance podniků sídlících v jiných členských státech na poskytování dopravních služeb na rakouském trhu se předmětným opatřením snižují.

(95) Financování z veřejných zdrojů, které *Verkehrsverbund Tirol* poskytuje podniku *Postbus*, by mohlo narušovat hospodářskou soutěž a nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy.

4.1.6 *Závěr*

(96) Jelikož čtvrté kritérium *Altmark* nebylo splněno a všechny ostatní podmínky čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES splněny jsou, je třeba dospět k závěru, že předmětné platby představují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

(97) Je tudíž třeba posoudit, zda tyto podpory mohou být prohlášeny za slučitelné se společným trhem.

4.2 **Slučitelnost podpory**

(98) Článek 73 Smlouvy o ES stanoví ohledně pozemní dopravy, že „s touto smlouvou jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby".

4.2.1 *Judikatura ve věci Altmark k použitelnosti článku 73*

(99) Podle Soudního dvora „článek 77 (po změně článek 73 Smlouvy o ES) stanoví, že podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu, nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jsou slučitelné se Smlouvou o ES. (…) Po přijetí nařízení (EHS) č. 1107/70 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách nejsou již členské státy oprávněny dovolávat se výsady článku 77 Smlouvy o ES, který stanoví, že s touto smlouvou jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu, nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, kromě případů, na něž se vztahuje odvozené právo Společenství. Pokud v této věci nelze uplatnit nařízení (EHS) č. 1191/69 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách a pokud se na dotace, které jsou předmětem sporu, vztahuje ustanovení čl. 92 odst. 1 Smlouvy o ES (po změně čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES), nařízení (EHS) č. 1107/70 stanoví zevrubně podmínky, podle nichž mohou členské státy poskytovat podpory z titulu článku 77 Smlouvy o ES" ([19]).

(100) Vyvstává tudíž otázka, zda nařízení (EHS) č. 1191/69 nebo nařízení (EHS) č. 1107/70 obsahují slučitelná pravidla pro státní podpory, která lze uplatnit v tomto případě.

4.2.2 *Slučitelnost na základě nařízení (EHS) č. 1191/69*

4.2.2.1 Oblast působnosti nařízení (EHS) č. 1191/69

(101) Oblast působnosti nařízení (EHS) č. 1191/69 je definována v jeho čl. 1 odst. 1 a 2 takto:

„1. Toto nařízení se vztahuje na dopravní podniky provozující dopravu po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách. Členské státy mohou vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení všechny podniky, jejichž činnost je omezena výlučně na provozování městské, příměstské nebo regionální dopravy.

2. Pro účely tohoto nařízení se:

— „městskou a příměstskou dopravou" rozumí doprava uspokojující dopravní potřeby městského centra nebo aglomerace, jakož i dopravní potřeby mezi nimi a okolím,

— „regionální dopravou" rozumí doprava uspokojující dopravní potřeby regionu."

(102) Rakousko využilo možnosti vyloučit určité podniky z oblasti působnosti nařízení. Podle článku 2 *Privatbahnunterstützungsgesetz 1998* ([20]) jsou z oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 1191/69 vyloučeny podniky, které působí výlučně v provozování městské a příměstské dopravy.

(103) V tomto případě však je dotyčná doprava dopravou regionální. Nařízení (EHS) č. 1191/69 se na ni tudíž vztahuje.

4.2.2.2 Režim, který zvolilo Rakousko

(104) Ustanovení čl. 1 odst. 3 až 5 nařízení (EHS) č. 1191/69 popisuje oba odlišné režimy, mezi nimiž si mohou členské státy při organizování a financování hromadné dopravy zvolit, tedy režim ukládání závazků veřejných služeb a režim uzavírání smluv:

([19]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, věc C 280/00, *Altmark Trans*, body 101, 106, 107. Nařízení Rady (EHS) č. 1170/70 (Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1).

([20]) Bundesgesetzblatt I 1994/519.

„3. Příslušné orgány členských států zruší všechny závazky v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, které vyplývají z pojmu veřejné služby, vymezené tímto nařízením.

4. Za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb, které zejména berou v úvahu sociální faktory a faktory životního prostředí a územního plánování, nebo s cílem nabídnout zvláštní jízdné určitým kategoriím cestujících mohou příslušné orgány členských států uzavřít s dopravním podnikem smlouvu o závazku veřejné služby. Podmínky a podrobnosti takové smlouvy jsou stanoveny v oddíle V.

5. Příslušné orgány členských států však mohou zachovat nebo uložit závazky veřejné služby podle článku 2 v městské, příměstské a regionální přepravě cestujících. Podmínky a podrobnosti, včetně metod vyrovnání, jsou stanoveny v oddílech II, III a IV. Pokud dopravní podnik provozuje současně služby plynoucí ze závazků veřejné služby a jiné činnosti, musí být veřejné služby provozovány oddělenými divizemi, splňujícími alespoň tyto podmínky:

a) provozní účty pro každou z těchto činností jsou oddělené a podíl prostředků příslušejících každé z nich se určuje v souladu s platnými účetními pravidly;

b) výdaje se dorovnávají pomocí výnosů z provozu a platbami orgánů veřejné moci bez jakékoliv možnosti přesunu do jiného odvětví činnosti podniku nebo z něj.“

(105) Rakousko zvolilo režim uzavírání smluv (§ 19 ÖPNRV-G). Ustanovení vztahující se na předmětná opatření se tedy nacházejí v oddíle V nařízení (EHS) č. 1191/69.

4.2.2.3 Použití oddílu V nařízení (EHS) č. 1191/69

(106) Oddíl V nařízení (EHS) č. 1191/69 tvoří jediný článek 14, který stanoví:

„1. „Smlouvou o závazku veřejné služby“ se rozumí smlouva uzavřená mezi příslušnými orgány členského státu a dopravním podnikem za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb pro veřejnost.

Smlouva o závazku veřejné služby může zahrnovat zejména:

— dopravní služby splňující stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality,

— doplňkové dopravní služby,

— dopravní služby za zvláštní přepravní sazby a podle zvláštních přepravních podmínek, zejména pro určité kategorie cestujících nebo určité spoje,

— úpravu služeb podle skutečných požadavků.

2. Smlouva o závazku veřejné služby zahrnuje mimo jiné toto:

a) povahu poskytované služby, zejména normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality;

b) cenu služeb zahrnutých smlouvou, které se buď připojí k tarifním výnosům, nebo zahrnuje příjmy a podrobnosti finančních vztahů mezi oběma stranami;

c) pravidla o dodatcích a změnách smlouvy, zejména s ohledem na nepředvídatelné změny;

d) dobu platnosti smlouvy;

e) smluvní pokuty pro případ nedodržení smlouvy.

3. Prostředky zapojené do poskytování dopravních služeb, které jsou předmětem smlouvy o závazku veřejné služby, mohou patřit podniku nebo mu mohou být k dispozici.

4. Každý podnik, který zamýšlí přerušit dopravní služby poskytované veřejnosti plynule a pravidelně, které nespadají do systému smluv o závazku veřejné služby nebo závazků veřejné služby, anebo provést v nich podstatné změny, toto sdělí příslušným orgánům členského státu nejméně tři měsíce předem. Příslušné orgány mohou rozhodnout o zamítnutí takového sdělení. Toto ustanovení se netýká ostatních použitelných vnitrostátních postupů, pokud jde o oprávnění k zrušení nebo změně dopravních služeb.

5. Po obdržení sdělení podle odstavce 4 mohou příslušné orgány trvat na zachování dané služby až po dobu jednoho roku ode dne sdělení a oznámí toto rozhodnutí podnikům nejpozději jeden měsíc před uplynutím platnosti předběžného oznámení. Mohou také podnítit jednání o zřízení nebo úpravě takové služby.

6. Finanční břemena vzniklá dopravním podnikům ze závazků podle odstavce 5 jsou vyrovnávána společnými postupy stanovenými v oddílech II, III a IV.“

(107) Smlouva uzavřená mezi podnikem *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* je smlouvou uzavřenou mezi příslušným orgánem členského státu a dopravním podnikem s cílem poskytování přiměřených dopravních služeb veřejnosti.

(108) Tato smlouva obsahuje zejména: dopravní služby splňující stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality; dopravní služby za stanovených cen a podmínek, zejména pro určité kategorie cestujících; úpravu služeb podle skutečných požadavků.

(109) Tuto smlouvu lze tedy pokládat za smlouvu o závazku veřejné služby ve smyslu článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69.

(110) Je třeba uvést, že jak účel („zajištění přiměřených dopravních služeb pro veřejnost“), tak obsah smluv o závazku veřejné služby („stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality“, stanovení cen a podmínek „pro určité kategorie cestujících nebo pro určité spoje“, „úprava služeb podle skutečných požadavků“ atd.) se neodchylují od těch, které mohou být předmětem závazků veřejných služeb uložených státem nebo správními celky. Bylo však již jasně uvedeno, že náhrada za tato plnění je podporou poskytovateli služeb.

(111) V této souvislosti je třeba především uvést, že cílem zákonodárce při přijetí nařízení (EHS) č. 1191/69 bylo stanovit, za jakých podmínek, jež jsou uvedené v článku 73 Smlouvy o ES, jsou „podpory […], které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby“ slučitelné se společným trhem. Použití článku 73 Smlouvy o ES, a tudíž i nařízení (EHS) č. 1191/69, však předpokládají přítomnost státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Může-li však obsah smluv zahrnut pod článek 73 „plnění související s pojmem veřejné služby“, povaha nástroje – smlouva, a nikoli jednostranné uložení povinnosti, by sama o sobě neměla být překážkou možného prohlášení případných podpor zahrnutých v ceně za slučitelné. Rozhodujícím faktorem pro posouzení, zda se jedná o závazek poskytování veřejných služeb, ať uložený státem nebo smluvně dohodnutý, spočívá v jeho obsahu, a nikoli ve formě, v níž byl uložen ([21]). Je proto nutné dojít k závěru, že po právní stránce nic nebrání tomu, aby podporu zahrnutou v ceně za služby a uvedenou ve smlouvě o závazku veřejné služby mohla prohlásit za slučitelnou se společným trhem. Je třeba uvést, že toto řešení zahrnuli spolutvůrci zákonů do nového nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici ([22]). Podle článku 12 tohoto nařízení však toto nařízení vstupuje v platnost až dne 3. prosince 2009. Nevztahuje se tedy na předmětnou smlouvu, která byla uzavřena před vstupem tohoto nařízení v platnost.

(112) Jelikož nebyly přesně stanoveny podmínky slučitelnosti, Komise se domnívá, že obecné zásady vyplývající ze Smlouvy o ES, z judikatury a jejího uplatňování v jiných oblastech lze použít pro určení slučitelnosti takových podpor.

(113) Tyto zásady shrnula Komise podle druhů v části 2.4 výše uvedeného rámce ([23]). Pokud jde o slučitelnost podpor zahrnutých v ceně, kterou platí veřejná správa poskytovateli veřejných služeb, tento rámec stanoví v bodě 14:

„Výše vyrovnávací platby je omezena rozsahem nezbytným pro úhradu nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby s ohledem na příslušné výnosy a přiměřený zisk za plnění těchto závazků. Výše vyrovnávací platby zahrnuje veškeré výhody udělené státem nebo ze státních prostředků v jakékoli formě.“

(114) Pokud tedy platby *Verkehrsverbund Tirol* podniku *Postbus* splňují tyto podmínky, je nutno prohlásit je za slučitelné se společným trhem.

(115) Tyto podmínky zcela přesně vyhovují třetímu kritériu *Altmark* a jak již bylo výše uvedeno, to je v tomto případě splněno.

([21]) V tomto smyslu viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci C 280/00, *Altmark Trans,* který se týká německé smlouvy o závazku veřejné služby. To nebránilo Soudnímu dvoru v provedení analýzy, zda se jedná o podporu či nikoli, založené na obsahu, a nikoli na povaze nástroje; viz rovněž článek 4 rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67), který rovněž pomíjí povahu nástroje.

([22]) Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

([23]) Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4.

(116) Je tudíž možno dojít k závěru, že státní podpora, kterou *Verkehrsverbund Tirol* poskytuje podniku *Postbus* v rámci smlouvy o závazku veřejné služby, je slučitelná se společným trhem na základě článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69.

4.3 **Oznamovací povinnost bez výjimky**

(117) Rakousko se domnívá, že z čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 vyplývá, že smlouva o závazku veřejné služby mezi *Verkehrsverbund Tirol* a podnikem je osvobozena od oznamovací povinnosti podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES.

(118) Čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 119/69 uvádí, že „vyrovnání vyplacená podle tohoto nařízení jsou vyňata z postupu informování předem podle čl. 93 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství".

(119) Vyvstává tedy otázka, zda platby, které *Verkehrsverbund Tirol* provádí podle smlouvy o závazku veřejné služby s podnikem *Postbus*, představují vyrovnání ve smyslu čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 119/69.

Ve výše uvedeném rozsudku ve věci *Danske Busvognmćnd* došel Soud prvního stupně Evropských společenství k názoru, že „… smluvní vztahy uzavřené mezi dopravním podnikem a příslušným orgánem na základě nabídkového řízení zahrnují podle čl. 14 odst. 1 a 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 specifický režim financování, který neponechává místo náhradám podle metod stanovených v oddílech II, III a IV tohoto nařízení" ([24]).

(120) Z tohoto rozsudku vyplývá, že pojem „náhrada za veřejné služby" ve smyslu čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 je nutno vykládat velmi restriktivně. Zahrnuje tedy pouze náhrady za závazky veřejných služeb uložené jednostranně podniku podle článku 2 nařízení, které jsou vypočítány podle metody popsané v článcích 10 až 13 nařízení a které není třeba oznamovat Komisi podle postupu stanoveného ve čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES.

(121) Naproti tomu platby podle smlouvy o poskytování dopravních služeb na základě závazku veřejné služby ve smyslu článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 nepředstavují náhrady ve smyslu čl. 17 odst. 2 uvedeného nařízení.

(122) Platby podle smlouvy o poskytování dopravních služeb na základě závazku veřejné služby ve smyslu článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, jako například smlouvy uzavřené mezi *Verkehrsverbund Tirol* a podnikem *Postbus*, tudíž nejsou osvobozeny od oznamovací povinnosti podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES. Komise proto musí posoudit jejich slučitelnost.

5. **ZÁVĚR**

(123) Rakousko nezákonně provádělo smlouvu na veřejné služby mezi *Verkehrsverbund Tirol* a podnikem *Postbus*, která je předmětem tohoto rozhodnutí, a porušilo tak čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES. Státní podporu podle této smlouvy však lze prohlásit za slučitelnou na základě článku 73 Smlouvy o ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou poskytlo Rakousko podniku *Postbus* prostřednictvím smlouvy uzavřené dne 12. července 2002 s *Verkehrsverbund Tirol*, je na základě pravidel a podmínek stanovených v článku 2 slučitelná se společným trhem.

Článek 2

Rakousko každý rok porovná platby náhrad s průměrnými náklady v odvětví, zjištěnými pomocí tří metod uvedených v oddíle 3.3 tohoto rozhodnutí, a vyžádá si vrácení případných nepřiměřeně vysokých náhrad.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Rakouské republice.

V Bruselu dne 26. listopadu 2008.

Za Komisi
Antonio TAJANI
místopředseda

([24]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 16. března 2004 ve věci T-157/01, *Danske Busvognmćnd*, body 77 až 79.