II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

26. november 2008,

riigiabi kohta, mida Austria on andnud Lienzi haldusüksuses ettevõtjale Postbus Abi C 16/07 (ex NN 55/06)

(teatavaks tehtud numbri K(2008) 7034 all)

(Ainult saksakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2009/845/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi eelnimetatud sätete kohaselt ([1])

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) Oma 2. augusti 2002 ([2]) ja 23. augusti 2003 ([3]) kirjades esitas eraomanduses olev Austria bussiettevõtja komisjonile kaebuse väidetava riigiabi kohta, mida Tirooli liidumaa riiklik veoettevõtja (*Verkehrsverbund Tirol GmbH*, edaspidi „Verkehrsverbund Tirol") andis 2002. aastal riiklikule ettevõtjale *Postbus AG* (edaspidi „Postbus"), kes on kaebuse esitaja konkurent. 14. juuli 2005. aasta kirjas ([4]) palus komisjon Austrialt seoses kõnealuse kaebusega teavet. Austria esitas palutud teabe komisjonile 3. oktoobri 2005. aasta kirjaga ([5]).

(2) 30. mai 2007. aasta kirjas ([6]) teavitas komisjon Austriat oma otsusest algatada seoses kõnealuse meetmega EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ettenähtud menetlus.

(3) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkusi ([7]).

(4) Austria esitas oma märkused 18. juuli 2007. aasta kirjas ([8]).

(5) 24. juuli 2007. aasta kirjas ([9]) teatas kaebuse esitaja komisjonile, et ta ei ole enam küsimuse käsitlemisest huvitatud.

(6) Teistelt huvitatud isikutelt komisjon märkusi ei saanud.

([1]) ELT C 162, 14.7.2007, lk 19.
([2]) Registreeritud viitenumbri TREN (2002) A/63803 all.
([3]) Registreeritud viitenumbri TREN (2002) A/68846 all.
([4]) Registreeritud viitenumbri TREN (2005) D/113701 all.
([5]) Registreeritud viitenumbri TREN (2006) A/15295 all.
([6]) Registreeritud viitenumbri K(2007) 2209 (lõplik) all.
([7]) Vt joonealune märkus nr 1.
([8]) Registreeritud viitenumbri TREN (2007) A/38864 all.
([9]) Registreeritud viitenumbri TREN (2007) A/39395 all.

2. ABI ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. Uuritav meede

2.1.1. *Taust*

(7) Verkehrsverbund Tirol on riigi omanduses olev eraõiguslik äriühing. Sellised üksused on kõigis piirkondades ning nende üldnimetus on *Verkehrsverbundgesellschaften*. Need üksused vastutavad bussivedude planeerimise ja koordineerimise eest asjaomases piirkonnas. Reisijateveo korraldamist käsitleva föderaalseaduse (*Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs*, edaspidi „ÖPNRV-G") kohaselt saavad need üksused asjaomaselt liidumaalt igal aastal toetust, et tagada piirkonnas piisav reisijate avalik lähivedu.

(8) 12. juulil 2002 sõlmisid Verkehrsverbund Tirol ja Postbus avaliku teenindamise lepingu reisijateveoks Lienzi haldusüksuse bussiliinidel nr 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 ja 5052.

(9) Austria haldusõiguse kohaselt peab bussiettevõtjal bussiliini teenindamiseks olema litsents. Litsentsi andmine ei sõltu avaliku teenindamise lepingu sõlmimisest.

(10) Enne avaliku teenindamise lepingu sõlmimist olid Postbusil juba olemas litsentsid seitsme lepinguga hõlmatud liini teenindamiseks. Postbus oli litsentsid taotlenud omal algatusel, ilma et ta oleks hüvitise saamises kindel olnud. Seepärast juhindutakse Austria õiguse alusel sellest, et kõnealuseid bussiliine teenindatakse ärihuvidest lähtuvalt *(eigenwirtschaftlich)*. Ärihuvidest lähtuva ja avalikest huvidest lähtuva (*gemeinwirtschaftlich*) tegevuse eristamine on Austria riigihanke-eeskirjade alusel oluline, kuna kõnealused eeskirjad kehtivad üksnes avalikest huvidest lähtuvalt teenindatavate liinide avaliku teenindamise lepingute suhtes. Seega sõlmiti käesoleva otsuse esemeks olev avaliku teenindamise leping ilma riigihankemenetlust korraldamata.

2.1.2. *Uuritava avaliku teenindamise lepingu üksikasjalik kirjeldus*

(11) Lepingu ese on ettevõtja Postbus poolt bussiveoteenuste osutamine tasu eest. Leping jõustus tagasiulatuvalt 1. jaanuaril 2002 ning see sõlmiti tähtajatult. Mõlemal lepingupoolel on õigus alates 2006. aasta detsembrist leping kuuekuulise etteteatamisega lõpetada.

(12) Tasu arvutamisel eristatakse lepingus mõisteid *Bestellleistungen* ja *Bestandsleistungen*.

(13) Mõistega *Bestellleistungen* on lepingus hõlmatud teatavas mahus bussiveoteenused, mille eest makstakse kindlaksmääratud summas hüvitist. Lepingu IV osa lõikes 3 sätestatakse, et mõistega *Bestellleistungen* on hõlmatud 204 807 kilomeetrit. Lepingu XIII osas sätestatakse, et Postbusile makstakse igal aastal 527 000 eurot, millele lisandub käibemaks. Kõnealune summa makstakse aasta jooksul 12 osamaksena.

(14) Mõistega *Bestandsleistungen* on lepingus hõlmatud need bussiveoteenused, mille eest makstakse kolmest osast koosnevat hüvitist. Lepingu IV osa lõikes 3 sätestatakse, et mõistega *Bestandsleistungen* on hõlmatud 952 761 kilomeetrit. X osa lõikes 2 määratakse 2002. aastaks mõistega *Bestandsleistungen* hõlmatud teenuste puhul hüvitise summaks 1 690 000 eurot. X osa lõikes 3 sätestatakse, et kõnealune hüvitis koosneb järgmistest osadest:

a) vastastikuse sidumise kompensatsioon (*Verbundabgeltung*), mille suurus määratakse igal aastal iga liini kohta vastavalt reisijate arvule;

b) Postbusile tagastatud piletimüügitulu ilma käibemaksuta;

c) tervishoiu-, perekonna- ja noorsooministeeriumi maksed ÖPNRV-G § 29 alusel õpilastele ja praktikantidele tehtavate sõidusoodustuste kompenseerimiseks ja perekonnahüvitiste seaduse (*Familienlastenausgleichsgesetz*, FLAG) § 30 f ja § 30 j alusel ministeeriumi ja Postbusi vahel sõlmitud lepingute kohased maksed.

(15) Lepingu esimeseks aastaks on *Verbundabgeltung*'i summaks määratud 1 690 000 eurot, millest arvestatakse maha piletimüügitulu ning tariifikohustuste eest makstavad hüvitised. Lepingu sõlmimisel ei olnud lepinguosalistele veel teada, kui suur on tariifikohustuste eest makstavatest hüvitistest saadav tulu. Seega ei ole lepingus kindlaks määratud *Verbundabgeltung*'i kogusumma.

(16) Seega oli Verkehrsverband Tiroli poolt Postbusile 2002. aasta eest makstud kogusumma 2 217 000 eurot (sealhulgas tagasi kantud piletimüügitulu). Postbus kohustus omalt poolt osutama bussiveoteenust 1 157 568 kilomeetri ulatuses lepingus kindlaksmääratud ajakava alusel ning lepingus osutatud liinidel. Kilomeetri kohta makstav hind oli keskmiselt 1,92 eurot.

2.1.3. *Austria süsteemi väljakujunemine*

(17) Austria maapiirkondade ühistranspordi korraldus ja rahastamine määratakse kindlaks ÖPNRV-Gs, mille ajaloolise kujunemise kaudu võib eelkõige selgitada mõistete *Bestellleistungen* ja *Bestandsleistungen* eristamist.

(18) ÖPNRV-G paragrahvi 10 lõike 1 kohaselt on sellistel Austria riigi omanduses olevatel bussiveoettevõtjatel nagu Postbus õigus saada kuni 1. juunini 1999 föderaalriigilt avalike transporditeenuste osutamisel tekkinud tegevuskahjumi eest hüvitist (*Alteinnahmegarantie*).

(19) Pärast 1. juunit 1999 maksab föderaalriik ühistranspordi korraldamise eest vastutavatele piirkondlikele üksustele (*Verkehrsverbundgesellschaften)* igal aastal *Alteinnahmegarantie* alusel makstavale summale vastava summa. Need üksused kasutavad kõnealuseid summasid bussiveoettevõtjatelt bussiveoteenuste tellimiseks. Enne bussiveoteenuste tellimist peavad need üksused oma piirkonnas planeerima ühistranspordi korralduse ÖPNRV-G paragrahvide 11, 20 ja 31 kohaselt (ÖPNRV-G paragrahvi 10 lõige 2). Need sätted hõlmavad majanduslikke ja kvaliteedikriteeriumeid, mida tuleb ühistranspordi korraldamisel järgida.

(20) Alates 2001. aastast vähendab föderaalriik igal aastal piirkondlikele üksustele (*Verkehrsverbundgesellschaften*) makstavat summat ühe viiendiku võrra (ÖPNRV-G paragrahvi 10 lõige 3).

(21) ÖPNRV-G paragrahvis 14 ja järgmistes paragrahvides määratakse kindlaks kõnealuste transpordi korraldamise eest vastutavate piirkondlike üksuste loomise ja nende töö korraldamise tingimused. ÖPNRV-G paragrahvi 19 lõike 1 alusel on kõnealused piirkondlikud üksused kohustatud viie aasta jooksul alates 1999. aastast asendama *Alteinnahmegarantie* süsteemi avaliku teenindamise lepingute süsteemiga.

2.1.4. *Avaliku teenindamise lepinguga ettenähtud hinna põhjendus*

(22) Enne avaliku teenindamise lepingu allkirjastamist kontrollis Verkehrsverband Tirol kolme eri meetodi abil, kas lepinguga ettenähtud avaliku teenindamise kohustuse eest makstav hüvitis on põhjendatud. Need kolm meetodit olid järgmised: kulud kilomeetri kohta (*Prüfung nach Kilometersätzen*), kulud kuluartikli kohta (*Prüfung nach Kostensätzen*) ja kulud eri kulukategooriate kaupa (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2. **Komisjoni esialgne hinnang**

(23) Menetluse algatamise otsuses avaldas komisjon kahtlust, kas Verkehrsverband Tiroli ja Postbusi vahel sõlmitud avaliku teenindamise leping vastab teisele nn Altmarki kriteeriumile ([10]). Kuna Altmarki kriteeriumide puhul on neli kriteeriumi kumulatiivsed, ei hinnanud komisjon üksikasjalikult seda, kas kolmandat ja neljandat kriteeriumi täidetakse, vaid järeldas, et riigiabi olemasolu ei saa välistada.

([10]) Euroopa Ühenduste Kohus kehtestas kõnealused kriteeriumid oma 24. juuli 2003. aasta otsuses kohtuasjas C-280/00 (*Altmark*), EKL I-7747, et hinnata, kas avaliku teenuse eest makstav hüvitis on riigiabi või mitte.

(24) Kõnealuse riigiabi võimaliku kokkusobivuse kohta ühisturuga leitakse menetluse algatamise otsuses, et abi võib olla ühisturuga kokkusobiv EÜ asutamislepingu artiklist 73 ja nõukogu 26. juuni 1969. aasta määruse (EMÜ) nr 1191/69 (raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta) ([11]) artiklist 14 lähtudes. Eeskätt leidis komisjon, et Postbusile makstud hüvitise summa ei tundunud ületavat lepingujärgsete avaliku teenindamise kohustuste täitmisest tulenevaid kulusid, võttes arvesse kohustuste täitmisega kaasnevaid tulusid ja mõistlikku kasumit.

(25) Komisjon leidis aga, et kuna avalikku pakkumist ei toimunud ning Postbusi otsese konkurendi väitel maksti Postbusile ülemäärast hüvitist, oleks enne Postbusile ülemäärase hüvitise maksmise asjus lõpliku otsuse tegemist asjakohane anda nii kõnealusele konkurendile kui ka kõikidele teistele huvitatud kolmandatele isikutele võimalus esitada oma märkused meetodite kohta, mida Austria kulude kontrollimiseks ja ülemäärase hüvitamise vältimiseks kasutas. Nendel põhjustel avaldas komisjon kahtlust küsimuses, kas Postbusile maksti avaliku teenindamise lepingu alusel avaliku teenuse osutamise eest ülemäärast hüvitist.

3. **AUSTRIA MÄRKUSED**

(26) Austria märkused on seotud järgmisega:

a) Altmarki kriteeriumide ja määruse (EMÜ) nr 1191/69 vaheline seos;

b) teise Altmarki kriteeriumi kohaldamine käesoleva juhtumi puhul;

c) kolmanda ja neljanda Altmarki kriteeriumi kohaldamine käesoleva juhtumi puhul, eeskätt seoses kulude kontrollimiseks ja ülemäärase hüvitamise vältimiseks kasutatud meetoditega;

d) avaliku teenindamise lepingu kooskõla määrusega (EMÜ) nr 1191/69.

Altmarki kriteeriumide ja määruse (EMÜ) nr 1191/69 vaheline seos

(27) Austria leiab, et EÜ asutamislepingu artikkel 73 ja sellel põhinev määrus (EMÜ) nr 1191/69 on erinormid (*lex specialis*) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 suhtes. Seepärast ei ole juhul, kui avaliku teenindamise leping vastab määruse (EMÜ) nr 1191/69 artiklis 14 sätestatud kriteeriumidele, tegemist riigiabiga ning seega ei ole vaja kõnealust avaliku teenindamise lepingut EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 ja Altmarki kriteeriumide alusel hinnata. Austria tugineb selles tõlgenduses Altmarki kohtuotsuse punktile 37, mille sõnastus on järgmine:

([11]) EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1.

„Esmalt tuleb uurida, kas määrus (EMÜ) nr 1191/69 on põhikohtuasjas käsitletavate transporditeenuste suhtes kohaldatav. Üksnes siis, kui see nii ei ole, tuleb kaaluda kõnealuste põhikohtuasjas käsitletavate toetuste suhtes asutamislepingu riigiabiga seotud üldsätete kohaldamist."

3.1. **Teise Altmarki kriteeriumi kohaldamine käesoleva juhtumi puhul**

(28) Austria väidab, et isegi kui määruses (EMÜ) nr 1191/69 ei käsitleta riigiabi olemasolu, vaid üksnes selle kokkusobivust ühisturuga, vastab Verkehrsverbund Tirol ja Postbusi vahel sõlmitud avaliku teenindamise leping igal juhul kõigile neljale Altmarki kriteeriumile.

(29) Teise Altmarki kriteeriumi asjus selgitab Austria, et nii *Bestellleistungen*'i kui ka *Bestandsleistungen*'i puhul on tasud eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil kindlaks määratud. *Bestellleistungen*'i kohta selgitab Austria, et tegemist on netosummas kajastatud lepinguga, mille kohaselt makstakse Postbusile iga läbitud bussikilomeetri eest kindlaksmääratud hinda 2,57 eurot/km ([12]). Seega on hind eelnevalt kindlaks määratud, kasutades objektiivset ja läbipaistvat kriteeriumi, milleks on hind läbitud kilomeetri kohta.

(30) *Bestandsleistungen*'i puhul selgitab Austria, et ka siin leppisid osapooled eelnevalt kokku kindlas hinnas, milleks on 1 690 000 eurot 952 761 läbitava kilomeetri eest. Eelnevalt ei olnud kindlaks määratud aga maksmise kolme komponendi, nimelt piletimüügist saadavate tulude, tariifikohustuste eest makstavate hüvitiste ja tervikliku liiklussüsteemi hüvitiste vaheline jaotus. Austria selgituse kohaselt seisneb selle põhjus nende kolme komponendi põhiolemuses – kaks neist sõltuvad veetavate reisijate arvust ning kolmas on kokkulepitud koguhinna ja kahe esimese komponendi summa vahe.

(31) Siinkohal järeldab Austria ühtlasi, et tegemist on netosummas kajastatud lepinguga, mille kohaselt makstakse Postbusile iga läbitud bussikilomeetri eest kindlaksmääratud hinda 1,77 eurot/km, seega on hind eelnevalt kindlaks määratud, kasutades objektiivset ja läbipaistvat kriteeriumi, milleks on hind läbitud kilomeetri kohta.

3.2. **Kolmanda ja neljanda Altmarki kriteeriumi kohaldamine käesoleva juhtumi puhul, eeskätt seoses kulude kontrollimiseks ja ülemäärase hüvitamise vältimiseks kasutatud meetoditega**

(32) Austria väitel välistas Verkehrsverbund Tirol ülemäärase hüvitise maksmise Postbusile, võrreldes Postbusile kilomeetri eest makstavat hinda majandusharu keskmisega ning kasutades selleks kolme eri meetodit: kontrollides kulu kilomeetri kohta, kulusid kuluartikli kohta ja eri kulukategooriate kaupa.

(33) Oma vastuses menetluse algatamise otsusele esitas Austria komisjonile lisateavet kahe transporditeenuste osutamisega seotud kulude kontrollimiseks ja ülemäärase hüvitamise vältimiseks kasutatava meetodi kohta, nimelt kuluartikli kohta kantavate kulude kontrollimine ning kulude kontrollimine eri kulukategooriate kaupa. Austria leiab, et kilomeetri kohta kantavate kulude kontrollimine ei vaja lisaselgitusi ([13]).

(34) Austria leiab, et kõnealused kolm kulude kontrolli meetodit tagavad vastavuse nii kolmandale (ülemäärase hüvitamise puudumine) kui ka neljandale (keskmine, hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja) Altmarki kriteeriumile.

3.2.1. *Kuluartikli kohta kantavate kulude kontrollimine*

(35) Kuluartikli kohta kantavate kulude kontrollimise meetodi abil võrdles Verkehrsverbund Tirol Postbusi kulusid kuluartikli kohta majandusharu keskmistega.

(36) Majandusharu keskmiste kulude põhjal peaks Postbus Lienzi haldusüksuses avaliku teenindamise lepinguga seoses vastama järgmistele kulueesmärkidele.

Kuluartikkel	Kulu
Personalikulud	[…] eurot (*)
Kütuse- ja hoolduskulud	[…] eurot
Sõidukite kulud (amortisatsioon)	[…] eurot
Halduskulud	[…] eurot
Kokku	[…] eurot

(*) Konfidentsiaalne teave.

(37) Austria esitab nende kuluartiklite kohta alljärgneva üksikasjaliku selgituse.

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

([13]) Selgitused, mida Austria selles küsimuses esialgse hindamise käigus andis, on esitatud menetluse algatamise otsuse punktides 98 ja 99.

3.2.1.1. Personalikulud

(38) Personalikulude arvutamisel võttis Austria liinide teenindamisel aluseks 54 290 sõidutundi (*Lenkerstunden*). Austria selgitas, et see summa põhineb graafikujärgseks teenindamiseks vajalikel kilomeetritel ning hõlmab seisakuid, kuid mitte edasi-tagasi sõite lõpp-peatustesse/garaažidesse, puhkeperioode jms. Austria väitel võttis Verkehrsverbund Tirol teenuse osutamise arvestuses eelduseks võrdlemisi suure tunnis läbitavate kilomeetrite arvu (21 km tunnis), ([14]) samas kui Austria keskmine on 16–18 km tunnis.

(39) Austria väitel hinnatakse sõidutunni brutokuluks […] eurot (sisaldab kõiki tasusid, makse ning garaaži-, hooldus-, haldus- ja täiendavaid personalikulusid). See summa moodustub järgmiselt: Austria eraõiguslike bussiettevõtjate töötajate 2002. aasta kollektiivlepingus on keskmiseks netotasuks sätestatud 7,55 eurot tunnis. Sellele summale tuleb lisada kõigepealt lisatasud pühapäevadel ja puhkepäevadel töötamise ning ületunnitöö eest, maksud ja sotsiaalkindlustusmaksed. Neid lisanduvaid kulusid arvestades on keskmine tunnitasu 16,30 eurot.

(40) Sellele tunnitasule lisandub ligikaudu […] % suurune summa garaaži, korraldamise ja haldusega seotud personalikuludeks. Neid üldkulusid arvesse võttes on bussi ühe käitamistunni kulu […] eurot.

(41) Aasta sõidutundide korrutamisel keskmise tunnitasuga moodustavad personalikulud kokku […] eurot ([15]).

3.2.1.2. Kütuse- ja hoolduskulud

(42) Kütuse- ja hoolduskulude puhul eeldab Verkehrsverbund Tirol, et iga graafikujärgse kilomeetri (kokku 1 157 568 km) kulud moodustavad […] eurot, mis teeb kokku […] eurot. See summa hõlmab kõiki sõidukitega seotud kulusid, välja arvatud rahastamis-, amortisatsiooni- ja kontrollikulud.

(43) Austria selgitab üksikasjalikult oma arvutuskäiku. See põhineb eeldusel, et Lienzi haldusüksuse liinide teenindamiseks on vaja nelja bussi pikkusega 15 m ja kütusekuluga 45 liitrit 100 km kohta ning 21 bussi pikkusega 12 m ja kütusekuluga 36 liitrit 100 km kohta. Hinnanguliselt tarbib selline bussipark kütust kokku 478 000 liitrit. Võttes aluseks diislikütuse hinna […] eurot/liiter, moodustavad kütusekulud kokku […] eurot.

([14]) Väärtus 21 km saadi kilomeetrite koguarvu jagamisel sõidutundidega: 1 157 568 km: 54 290 tundi = 21,32 km tunnis.

([15]) 54 290 tundi × […] eurot tunnis = […] eurot.

(44) Hoolduskulud on hinnanguliselt […] eurot bussi kohta (personali- ja materjalikulud), see teeb 25 bussi kohta kokku […] eurot. Kütuse- ja hoolduskulud moodustavad kokku […] eurot.

(45) See summa kokku juba ületab võrdluseks võetud […] euro suurust summat. Seega järeldavad Austria ametiasutused, et kuluartiklit „Kütuse- ja hoolduskulud" hinnatakse väga konservatiivselt.

3.2.1.3. Sõidukite ostu- ja amortisatsioonikulud

(46) Sõidukite ostu- ja amortisatsioonikulud summas […] eurot põhinevad järgmistel eeldustel:

a) bussiliinide teenindamiseks on vaja nelja bussi pikkusega 15 m ja 21 bussi pikkusega 12 m;

b) avaliku teenindamise lepinguga on ette nähtud, et bussipargi keskmine kasutusiga ei ületa kuut aastat ning igal aastal uuendatakse vähemalt 10 % bussipargist;

c) ühe 12 meetrise bussi ostuhind on […] eurot, keskmine kapitalitulu 5 % aastas ja amortisatsiooniperiood kaheksa aastat. Seega teeb see sõiduki kohta aastas kokku […] eurot;

d) kuna aga lepinguga lubatakse sõidukeid kasutada 12aastase ajavahemiku jooksul, kasutatakse 1/3 bussipargist hoolimata asjaolust, et see on täielikult amortiseerunud. Seega on sõidukite ostu- ja amortisatsioonikulud seotud üksnes 2/3 bussipargist ehk 16 sõidukiga.

(47) Nende eelduste põhjal on sõidukite ostu- ja amortisatsioonikulud […] eurot aastas ([16]).

3.2.1.4. Halduskulud

(48) […] euro suuruste halduskulude puhul eeldas Verkehrsverbund Tirol oma arvutustes, et need moodustavad […] % kõikidest muudest kuluartiklite kohta kantavatest kuludest ([17]). See summa hõlmab kontori renditasu ja kontori inventari.

([16]) […] eurot.

([17]) […] eurot (kulud tüki kohta) × […] % = […] eurot.

3.2.2. *Kulude kontrollimine eri kulukategooriate kaupa*

(49) Kulude kontrollimine eri kulukategooriate kaupa seisneb eri kulukategooriate usaldusväärsuse arvutamises. Verkehrsverbund Tirol on võrdluseks kehtestanud järgmised kulumäärad.

Kulukategooria	Kulu
Bussijuhtidega seotud kulud	[…] eurot
Personalikulud (v.a bussijuhtidega seotud kulud)	[…] eurot
Sõidukite kulud (amortisatsioon)	[…] eurot
Kütusekulud	[…] eurot
Rehvikulud	[…] eurot
Muud kulud (remondi-, hoolduskulud jne)	[…] eurot
Halduskulud	[…] eurot
Kokku	[…] eurot

(50) Ka neid võrdlusmäärasid selgitatakse üksikasjalikumalt alljärgnevalt.

3.2.2.1. Bussijuhtidega seotud kulud

(51) Bussijuhtidega seotud kulude arvutamisel võttis Verkehrsverbund Tirol aluseks 28 juhti, mis on Austria väitel puhkusi, haiguspuhkuse tõttu eemal viibitud perioode jms arvesse võttes 25 bussi kohta madal arv. Kuigi Austria eraõiguslike bussiettevõtjate töötajate kollektiivlepinguga on brutopalgaks ette nähtud […] eurot (ilma lisatasude ja maksudeta) aastas, võttis Verkehrsverbund Tirol eelduseks ainult […] eurot. Sellest tulenevalt moodustavad personalikulud […] eurot.

3.2.2.2. Personalikulud

(52) Muude haldus-, korraldus- ja garaažiteenustega seotud töötajate personalikulude puhul võttis Verkehrsverbund Tirol eelduseks […] euro suuruse brutopalga töötaja kohta aastas. Asjaomaste töötajate arvuks määrati kaheksa. Seega moodustavad muud personalikulud […] eurot.

3.2.2.3. Sõidukite kulud

(53) Sõidukite kulud põhinevad samal eeldusel, mida kasutati kuluartikli kohta kantavate kulude kontrollimisel.

3.2.2.4. Kütusekulud

(54) Kütusekulude puhul põhines Verkehrsverbund Tiroli arvutus 465 000 liitri kütuse tarbimisel. Kütuse keskmiseks hinnaks arvestati […] eurot liitri kohta. Seega moodustavad kütusekulud kokku […] eurot ([17]).

3.2.2.5. Rehvikulud

(55) Rehvikulude puhul eeldab Verkehrsverbund Tirol, et igal aastal ostetakse kõigile 25 bussile kaks paari rehve ostuhinnaga […] eurot, mis teeb kogukuludeks […] eurot.

3.2.2.6. Muud kulud

(56) Sõidukite materjali-, hooldus-, kindlustus-, maksu- ja muudeks kuludeks hinnatakse ligikaudu […] eurot aastas. See hõlmab kindlustuskulusid […] eurot sõiduki kohta aastas ning materjalikulusid […] eurot sõidukilomeetri kohta. 25 bussi hoolduskulud moodustavad aastas kokku […] eurot. 1 500 m^2 suuruse garaažipinna rent on […] eurot aastas.

3.2.2.7. Halduskulud

(57) Halduskulud on hinnanguliselt ligikaudu […] eurot kuus, seega […] eurot aastas.

3.2.3. *Austria järeldused kolmanda ja neljanda Altmarki kriteeriumi kohta*

(58) Austria järeldab, et Verkehrsverbund Tirol hindas Postbusile makstud hinda, kasutades võrdlusalusena keskmise bussiettevõtja kulutuste piisavaid, realistlikke ja konservatiivseid hinnanguid võrreldava lepingu korral. Austria rõhutab, et Postbusile makstud hind 2 217 000 eurot jääb kahe kulude kontrollimise tulemusel saadud summa, vastavalt 2 224 965,00 euro ja 2 205 619,00 euro vahele.

(59) Seepärast leiab Austria, et Postbusile ülemäärase hüvitise maksmise võib välistada ning et Postbusile makstud hind vastab hinnale, mida oleks kõnealuste transporditeenuste osutamise eest küsinud keskmine, hästi korraldatud juhtimise ja piisavate transpordivahenditega ettevõtja.

3.3. **Avaliku teenindamise lepingu kooskõla nõukogu määrusega (EMÜ) nr 1191/69**

(60) Jaos 3.3 esitatud põhjustel leiab Austria, et avaliku teenindamise leping vastab täielikult ka määruse (EMÜ) nr 1191/69 artiklile 14.

4. **ÕIGUSLIK HINNANG**

(61) Kõigepealt tuleb tagasi lükata Austria põhjendus, mille kohaselt ei saa EÜ asutamislepingu artikli 87 lõiget 1 kohaldada määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohase avaliku teenindamise lepingu suhtes.

(62) Määrus (EMÜ) nr 1191/69 on määrus, milles on muu hulgas lubatud ühisturuga kokkusobivaks pidada teatavaid selliseid hüvitisi, mida liikmesriigid maksavad avalikest huvidest lähtuvate kohustuste täitmise hüvitamiseks, mis vabastab liikmesriigid EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 3 ettenähtud komisjonile riigiabist teatamise kohustusest.

(63) Siiski kohaldatakse määrusega (EMÜ) nr 1191/69 ette nähtud riigiabi käsitlevaid eeskirju üksnes nende meetmete suhtes, mille puhul on tegemist riigiabiga EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Teisisõnu käsitleb määrus (EMÜ) nr 1191/69 ühisturuga kokkusobivust.

(64) Seega tuleb kõigepealt kindlaks teha, kas Postbusi ja Verkehrsverbund Tiroli vahelise lepinguga ette nähtud maksed on riigiabi EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Kui see nii on, peab järgmisena analüüsima, kas kõnealused maksed on ühisturuga kokkusobivad.

4.1. **Riigiabi olemasolu**

(65) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikes 1 on sätestatud: „Kui käesolevas lepingus ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.”

(66) Sellised bussiettevõtjad nagu Postbus tegelevad majandustegevusega, nimelt reisijateveoga tasu eest, seega on nad on ettevõtjad EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.

(67) Postbusile maksab hüvitisi Verkehrsverbund Tirol, keda rahastavad Tirooli liidumaa ja föderaalvalitsus. Seega makstakse kõnealuseid summasid riigi ressurssidest.

(68) Seejärel tekib küsimus, kas Postbus saab käesolevas otsuses käsitletava avaliku teenindamise lepingu kaudu valikulise majandusliku eelise. Euroopa Kohus esitas oma otsuses kohtuasjas Altmark Trans ([18]) üksikasjalikult kriteeriumid, mida tuleb kohaldada avaliku teenuse eest makstava hüvitise olemasolu hindamiseks:

„Kõnealuse sättega ei ole hõlmatud riiklikud toetused, mille eesmärk on võimaldada linna-, linnalähiliinidel või piirkondlikel liinidel transporditeenuste korrapärast osutamist, kui selliseid toetusi tuleb käsitada hüvitisena abi saavate ettevõtjate avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks osutatud teenuste eest. […]”

Kohtu arvates on see nii järgmise nelja kriteeriumi täitmise korral:

„— esiteks peab abisaaja ettevõtja tõepoolest täitma avaliku teenindamise kohustusi ja need kohustused peavad olema selgelt määratletud;

— teiseks peavad hüvitise väljaarvutamise aluseks võetud parameetrid olema objektiivsel ja läbipaistval viisil eelnevalt kindlaks määratud;

— kolmandaks ei tohi hüvitis ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmise käigus tehtud kulutuste täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku summat, arvestades asjaomaseid tulusid ja mõistlikku kasumit;

— neljandaks, kui valik ettevõtja osas, kelle õlgadele teeninduskohustus pannakse, ei toimu konkreetsel juhul riigihankemenetluse raames, […] tuleb vajaliku hüvitise tase määrata kindlaks kulude analüüsi põhjal, mida nende kohustuste täitmisel kannaks keskmine hästi juhitud ja teenuse osutamise nõuetele vastavaid transpordivahendeid omav adekvaatselt varustatud ettevõtja, võttes arvesse nende kohustuste täitmisest laekuvaid sissetulekuid ja põhjendatud kasumit.”

4.1.1. *Abi saav ettevõtja, kes on tegelikult vastutav selgelt määratletud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest*

(69) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 2 lõikes 1 määratletakse avaliku teenindamise kohustused järgmiselt: „Avaliku teenindamise kohustused – kohustused, mida kõnesolev vedaja kaubandushuvidest lähtudes endale ei võtaks või ei võtaks samas ulatuses või samadel tingimustel.”

([18]) Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas *Altmark Trans*.

(70) Postbusi ja Verkehrsverbund Tiroli vahel sõlmitud lepingus määratakse kindlaks konkreetsed nõuded teenuse osutajale tasakaalustatud transpordivõrgu toimimise tagamiseks, arvestades asjaolu, et teenindatavateks piirkondadeks on väikese rahvastikutihedusega maapiirkonnad, ning pidades silmas ka nende piirkondade geograafilisi tunnusjooni. Kõnealuste asjaolude tõttu ei saa selliseid teenuseid osutav ettevõtja pakkuda neid teenuseid üksnes rangelt kaubanduslikul alusel. Ettevõtjal Postbus on kohustus selliseid teenuseid pakkuda ning asjaomased sõiduajad ja teenindatavad liinid on lepingulises vormis selgesõnaliselt kindlaks määratud, nagu on osutatud lepingu punktis 2.

(71) Seega võib Postbusi ja Verkehrsverbund Tirol vahel sõlmitud lepingust järeldada, et Postbus on tegelikult vastutav avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest Lienzi haldusüksuses. Sellega on Altmarki esimene kriteerium täidetud.

4.1.2. *Eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil kindlaks määratud parameetrid, mille alusel kulude hüvitamine arvutatakse*

(72) Teiseks tuleb kindlaks teha, kas kulude hüvitamise arvutamiseks kasutatud parameetrid olid eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil kindlaks määratud.

(73) Lepingus eristatakse makseid *Bestellleistungen*'ite eest ja makseid *Bestandsleistungen*'ite eest. Nagu Austria oma vastuses menetluse algatamise otsusele selgitab, nähakse lepinguga ette transporditeenuse kahe kategooria eest tasu maksmine osutatud transporditeenuse kilomeetrite põhjal. Mõistega *Bestellleistungen* hõlmatud teenuste puhul on kilomeetri hinnaks 2,57 eurot/km ja mõistega *Bestandsleistungen* hõlmatud teenuste puhul 1,77 eurot/km. *Bestandsleistung*'id eristuvad *Bestellleistung*'itest üksnes selle poolest, et hüvitise ühte koostisosa kohandatakse, et makstava hüvitise summaks oleks pidevalt 1,77 eurot/km.

(74) Tuleb märkida, et hüvitise kindlaksmääramine sõidukilomeetri kohta makstava hinna ja sõidukilomeetrite koguarvu põhjal on bussiveolepingute puhul levinud praktika, eelkõige juhul, kui piletimüügist saadava tuluga seotud riski kannab ühistranspordi korraldamisega tegelev riigiasutus. Olles lepingute sisu Austria lisaselgitustele tuginedes uuesti läbi vaadanud, märgib komisjon, et vastupidiselt tema esialgse analüüsi tulemusele menetluse algatamise otsuse punktides 64–71, on Postbusi ja Verkehrsverbund Tiroli vahel sõlmitud lepingu puhul tegemist kõnealust liiki lepinguga.

(75) Hüvitise kindlaksmääramisega sõidukilomeetri kohta makstava hinna ja sõidukilomeetrite koguarvu põhjal on täidetud Altmarki teine kriteerium, kuna sõidukilomeetri kohta makstav hind ja sõidukilomeetrite koguarv on eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil kindlaks määratud.

(76) Sellega on Altmarki teine kriteerium täidetud.

4.1.3. *Ülemäärase hüvitamise puudumine*

(77) Menetluse algatamise otsuse punktidest 96–102 lähtudes võib komisjoni arvates tõendina ülemäärase hüvitamise puudumisest käsitada Verkehrsverbund Tiroli poolt ülemäärase hüvitamise vältimiseks valitud meetodit, milleks on bussiveoettevõtja küsitud hinna kontrollimine, võrreldes seda kolme meetodi alusel kõnealuse majandusharu keskmiste näitajatega.

(78) Käesoleval juhul leidis komisjon siiski, et pidades silmas asjaolu, et ei ole korraldatud hankemenetlust ning et Postbusi otsene konkurent väitis, et Postbus on saanud ülemäärast hüvitist, oli asjakohane anda kõnealusele konkurendile, samuti kõigile huvitatud kolmandatele isikutele võimalus esitada oma seisukoht Austria poolt kulude kontrollimiseks kasutatavate meetodite kohta, enne kui on võimalik kindlalt järeldada, et Postbus ülemäärast hüvitist ei saa.

(79) Kõigepealt tuleb märkida, et kaebuse esitaja teatas komisjonile, et ta ei ole enam käesoleva küsimuse käsitlemisest huvitatud. Seejärel märgitakse, et ükski kolmas isik ei ole ülemäärase hüvitamise puudumist vaidlustanud.

(80) Samuti leiab komisjon, et Austria on esitanud lisaselgitused, mis näitavad, et Verkehrsverbund Tiroli poolt Postbusile makstava hinna puhul on tegemist vastuvõetava ja asjakohase hinnaga, arvestades kõnealuse majandusharu keskmisi kulusid ning avaliku halduse organite kogemusi. Jagudes 3.3.1–3.3.3 esitatakse kokkuvõte arvutamis- ja võrdlusmeetoditest ning nendest tulenevatest järeldustest. Üldiselt võimaldab käesoleval juhul kasutatav meetod, mille puhul võrreldakse hüvitist pärast selle maksmist korrapäraselt kolme meetodi abil kuludega asjaomases sektoris, tagada ülemäärase hüvitamise vältimist. Kui sellise võrdlemise tulemusel täheldatakse ülemäärast hüvitamist, peaks Austria nõudma ülemäärase hüvitise tagasimaksmist.

(81) Sellest saab järeldada, et Postbus ei saa käesolevas otsuses käsitletava avaliku teenindamise lepingu täitmisel ülemäärast hüvitist ning seega on täidetud Altmarki kolmas kriteerium.

4.1.4. *Keskmise, hästi korraldatud juhtimise ja piisavate transpordivahenditega ettevõtja kuludele vastav hind*

(82) Järgmisena tuleb kontrollida, kas Verkehrsverbund Tiroli poolt Postbusile makstav hind vastab keskmise, hästi korraldatud juhtimise ja piisavate transpordivahenditega ettevõtja kuludele. Kõnealuse kriteeriumi täitmise kontrollimiseks tuleb selle kolme koostisosa eraldi analüüsida.

4.1.4.1. Keskmise ettevõtja kulud

(83) Selle kohta tuleks kõigepealt tõdeda, et kontrollimisel tugines Austria oma arvutustes kõnealuse majandusharu keskmistele standardparameetritele. Seega võib neid parameetreid käsitada kõnealuse sektori keskmisi näitajaid kajastavatena.

(84) Seetõttu vastavad Postbusi kulud Austria keskmise ettevõtja kuludele.

4.1.4.2. Hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kulud

(85) Seejärel tekib küsimus, kas Postbusi kulud vastavad ka hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kuludele. Bussiveosektoris, kus pikka aega on valitsenud monopoolsed ettevõtted ning pole korraldatud hankemenetlusi, ei pruugi iga turul tegutseva ettevõtja juhtimine olla tingimata hästi korraldatud.

(86) Selles osas tuleb märkida, et Austria ei ole esitanud selgitusi, mis näitaksid, et kõnealused parameetrid kajastavad ka hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja keskmisi näitajaid. Näiteks leiab komisjon, et Austria oleks võinud tuginеda nende ettevõtjate keskmistele kuludele, kes on viimaste aastate jooksul kõnealuses sektoris võitnud märkimisväärse arvu hankemenetlusi.

(87) Lisaks tuleb märkida, et *Bestellleistung*'ite ja *Bestandsleistung*'ite puhul erineb kilomeetri hind 0,80 eurot/km võrra. See võimaldab järeldada, et Postbusil on *Bestellleistungi*'ite puhul võimalik oma tõhusust teataval määral parandada.

(88) Sellest saab järeldada, et Austria ei ole tõendanud, et Verkehrsverbund Tiroli poolt Postbusile makstav hind vastab hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kuludele ning et seetõttu ei ole Altmarki neljas kriteerium täidetud. Järelikult ei ole Altmarki neljas kriteerium täidetud.

4.1.4.3. Järeldus Altmarki kriteeriumidest kinnipidamise kohta

(89) Kuna kõnealuse nelja kriteeriumi puhul on tegemist kumulatiivsete kriteeriumidega, võib komisjon asjaolu tõttu, et üks kriteerium neljast ei ole täidetud, automaatselt järeldada, et kõnealuseid makseid tuleb pidada ettevõtjale Postbus valikulist majanduslikku eelist andvateks.

4.1.5. *Konkurentsimoonutused ja mõju kaubavahetusele*

(90) Ettevõtja Postbus tegutseb bussiveoturul terves Austrias ning tal on märkimisväärne turuosa. Seega võib kõnealusele ettevõtjale majandusliku eelise andmine põhjustada konkurentsimoonutusi.

(91) Käesoleval juhul võivad konkurentsimoonutused tuleneda eelkõige asjaolust, et riik rahastab ettevõtjat, kellel on kõnealuses piirkonnas bussiveolitsents. Seega võib riiklik rahastamine takistada teistel ettevõtjatel saada ühistranspordiliinidel tegutsemiseks asjaomaseid litsentse, kuna kõnealune rahastamine tugevdab abi saavate ettevõtjate positsiooni ning võimaldab neil pakkuda litsentside pikendamise ajal paremaid kaubandustingimusi.

(92) Kõnealuse meetme võimaliku mõju kohta liikmesriikidevahelisele kaubandusele võib eelkõige märkida, et kohaliku või piirkondliku ühistranspordi turg on Austrias ja teistes liikmesriikides konkurentsile avatud, mis tähendab, et kõnealusel turul ei ole ükski ettevõtja riiklikult monopoolses seisundis.

(93) Sellega seoses tuleb meelde tuletada Altmark Transi kohtuotsuse punkti 77 ja järgmisi punkte, milles Euroopa Kohus otsustab järgmist:

„Ei ole välistatud, et riiklik toetus, mida antakse ettevõtjale, kes pakub vaid kohalikke või piirkondlikke veoteenuseid ega paku veoteenuseid väljaspool oma päritoluriiki, võib siiski mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

Kui liikmesriik annab ettevõtjale toetust, võib see ettevõtja jätkata veoteenuste osutamist samal tasemel või suurendada nende osutamist, kui väheneb teistes liikmesriikides asuvate ettevõtjate võimalus osutada oma teenuseid kõnealuse liikmesriigi transporditurul (vt selle kohta 13. juuli 1988. aasta otsus kohtuasjas 102/87, Prantsusmaa *vs.* komisjon, EKL 4067, punkt 19; 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-305/89, Itaalia *vs.* komisjon, EKL I-1603, punkt 26, ning Hispaania *vs.* komisjon, punkt 40).

[…]

Teine tingimus EÜ asutamislepingu artikli 92 lõike 1 kohaldamiseks, mille kohaselt peab abi olema liikmesriikidevahelist kaubandust mõjutava iseloomuga, ei sõltu seega osutatavate veoteenuste kohalikust või piirkondlikust iseloomust ega ka asjaomase tegevusvaldkonna ulatusest."

(94) Seega ei saa välistada, et kõnealuse meetme tõttu on vähenenud teistes liikmesriikides asuvate ettevõtjate võimalused veoteenuste osutamiseks Austria turul.

(95) Seetõttu võib Postbusi riiklik rahastamine Verkehrsverbund Tiroli kaudu põhjustada konkurentsimoonutusi ning mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

4.1.6. *Järeldus*

(96) Kuna Altmarki neljas kriteerium ei ole täidetud ning kõik muud EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tingimused on täidetud, leitakse, et kõnealuste maksete puhul on EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses tegemist riigiabiga.

(97) Seetõttu tuleb uurida, kas kõnealust abi saab pidada ühisturuga kokkusobivaks.

4.2. **Abi kokkusobivus ühisturuga**

(98) EÜ asutamislepingu artiklis 73 sätestatakse maismaatranspordi kohta: „Toetused ei ole vastuolus käesoleva lepinguga, kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist."

4.2.1. *Altmarki kohtupraktika artikli 73 kohaldatavuse kohta*

(99) Euroopa Kohtu arvates „nähakse EÜ asutamislepingu artikliga 77 (praegu EÜ asutamislepingu artikkel 73) ette, et toetused ei ole vastuolus asutamislepinguga, kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist. […] Pärast raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile toetuste andmist käsitleva määruse nr 1107/70 vastuvõtmist ei pea liikmesriigid enam tuginema EÜ asutamislepingu artiklile 77, milles sätestatakse, et toetused ei ole vastuolus asutamislepinguga, kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist, välja arvatud ühenduse teisese õigusega ettenähtud juhtudel. Seega juhul, kui määrus nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta ei ole käesoleva juhtumi puhul kohaldatav ning põhikohtuasjas käsitletavad toetused on hõlmatud EÜ asutamislepingu artikli 92 lõikega 1 (pärast muutmist EÜ asutamislepingu artikli 87 lõige 1), on määruses nr 1107/70 ammendavalt esitatud tingimused, mille korral liikmesriikide ametiasutused võivad anda riigiabi EÜ asutamislepingu artikli 77 alusel" ([19]).

(100) Seega tekib küsimus, kas määrus (EMÜ) nr 1191/69 või määrus (EMÜ) nr 1107/70 hõlmab riigiabi ühisturuga kokkusobivust käsitlevaid eeskirju, mis on käesoleval juhul kohaldatavad.

4.2.2. *Ühisturuga kokkusobivus määruse (EMÜ) nr 1191/69 põhjal*

4.2.2.1. Määruse (EMÜ) nr 1191/69 reguleerimisala

(101) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 reguleerimisala on kõnealuse määruse artikli 1 lõigetes 1 ja 2 määratletud järgmiselt:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse raudtee-, maantee- ja siseveetranspordiga tegelevate veoettevõtjate suhtes. Liikmesriigid võivad jätta käesoleva määruse reguleerimisalast välja ettevõtjad, kelle tegevus piirdub ainult linna- ja linnalähiliinide või piirkondlike liinide teenindamisega.

2. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

— linna- ja linnalähiliinid – veoteenused, mis vastavad linnakeskuse või linnastu, samuti kõnealuse keskuse või linnastu ja seda ümbritsevate piirkondade vahelise transpordi vajadustele;

— piirkondlikud liinid – veoteenused, mis vastavad piirkonna transpordivajadustele."

(102) Austria kasutas võimalust jätta teatavad ettevõtjad kõnealuse määruse reguleerimisalast välja. 1998. aasta õigusakti *Privatbahnunterstützungsgesetz* ([20]) artikli 2 kohaselt jäetakse määruse (EMÜ) nr 1191/69 reguleerimisalast välja ettevõtjad, kes tegutsevad üksnes linna- ja linnalähiliinidel.

(103) Käesoleval juhul on kõnealuste teenuste puhul tegemist siiski piirkondlike teenustega. Seetõttu on määrus (EMÜ) nr 1191/69 nende suhtes kohaldatav.

4.2.2.2. Austria valitud kord

(104) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõigetes 3–5 kirjeldatakse kahte eri korda, mille vahel liikmesriigid võivad oma ühistranspordi korraldamisel ja rahastamisel valida, nimelt avaliku teenindamise kohustuste kehtestamine või avaliku teenindamise lepingute sõlmimine.

([19]) Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas *Altmark Trans*, punktid 101, 106, 107. Nõukogu määrus (EMÜ) nr 1107/70 (EÜT L 130, 15.6.1970, lk 1).

([20]) Austria ametlik väljaanne I 1994/519.

„3. Liikmesriikide pädevad asutused lõpetavad kõik kohustused, mis on seotud raudtee-, maantee- ja siseveetranspordiga ning tulenevad käesolevas määruses määratletud avalike teenuste kontseptsioonist.

4. Tagamaks piisavat veoteenuste pakkumist, mille puhul võetakse eeskätt arvesse sotsiaalseid ja keskkonnategureid ning asulaplaneerimist, või pidades silmas eri veohindade kehtestamist reisijate teatavatele kategooriatele, võivad liikmesriigid sõlmida vedajatega avaliku teenindamise lepinguid. Kõnealuste lepingute tingimused ja üksikasjad on sätestatud V jaos.

5. Liikmesriikide pädevad asutused võivad siiski säilitada või kehtestada artiklis 2 nimetatud avaliku teenindamise kohustused linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike liinide suhtes; teenuste osutamise tingimused ja üksikasjad, kaasa arvatud hüvitamise viisid, on sätestatud II, III ja IV jaos. Kui vedaja on peale avaliku teenindamise kohustuse alusel teenuste osutamise seotud ka muu tegevusega, siis tuleb avalikud teenused osutada eraldi üksusena, täites sealjuures vähemalt järgmised tingimused:

a) iga kõnealuse tegevuse kohta peab olema eraldi raamatupidamisarvestus ning iga tegevusega seotud varaosa tuleb kasutada kehtivate raamatupidamiseeskirjade kohaselt;

b) kulutused tasakaalustatakse põhitegevustuludega ning maksetega ametivõimudelt, ilma et ettevõtte tegevust oleks võimalik teisest sektorist või teise sektorisse üle kanda."

(105) Austria valis lepingulise korra (ÖPNRV-G paragrahv 19). Seetõttu kohaldatakse kõnealuste meetmete suhtes määruse (EMÜ) nr 1191/69 V jaos esitatud eeskirju.

4.2.2.3. Määruse (EMÜ) nr 1191/69 V jao kohaldamine

(106) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 V jagu koosneb ainult ühest artiklist, artiklist 14, milles sätestatakse:

„1. Avaliku teenindamise leping – leping, mis sõlmitakse liikmesriigi pädevate asutuste ja vedajate vahel selleks, et osutada üldsusele piisavaid veoteenuseid.

Avaliku teenindamise leping võib hõlmata eelkõige:

— veoteenuseid, mis vastavad kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele,

— lisaveoteenuseid,

— veoteenuseid, mida osutatakse kindlaksmääratud hinnaga ja kindlaksmääratud tingimustel, eriti reisijate teatavatele kategooriatele või teatavatel marsruutidel,

— teenuste kohandamist tegelike nõuetega.

2. Avaliku teenindamise lepingus on muu hulgas järgmised punktid:

a) osutatavate teenuste iseloom, eelkõige jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormid;

b) lepinguga hõlmatavate teenuste hind, mis lisatakse tariifituludele või sisaldub tariifituludes, ning kahe lepingupoole finantssuhete üksikasjad;

c) lepingu muutmise ja parandamise eeskirjad, arvestades ettenägematuid muudatusi;

d) lepingu kehtivusaeg;

e) sanktsioonid lepingu rikkumise korral.

3. Vara, mida kasutatakse veoteenuste osutamisel avaliku teenindamise lepingu alusel, võib kuuluda veoettevõtjale või olla ettevõtja käsutusse antud.

4. Ettevõtja, kes kavatseb lõpetada avalikkusele püsivalt ja regulaarselt osutatava veoteenuse, mis ei ole lepingusüsteemi ega avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud, või teha teenuses olulisi muudatusi, teatab sellest liikmesriigi pädevatele asutustele vähemalt kolm kuud ette. See säte ei mõjuta teisi siseriiklikke sätteid, mida kohaldatakse veoteenuste lõpetamise ja muutmise õiguse suhtes.

5. Pärast lõikes 4 nimetatud teabe laekumist võivad pädevad asutused nõuda asjaomase teenuse säilitamist kuni aasta teatamise kuupäevast alates, ning teatavad sellest ettevõtjale vähemalt üks kuu enne etteteatamisaja lõppemist. Nad võivad samuti algatada läbirääkimisi kõnealuse veoteenuse kasutuselevõtmise või muutmise üle.

6. Veoettevõtjate lõikes 5 nimetatud kohustustest tulenevad kulutused hüvitatakse II, III ja IV jaos ettenähtud ühise korra kohaselt."

(107) Postbusi ja Verkehrsverbund Tiroli vahel sõlmitud lepingu puhul on tegemist liikmesriigi pädeva asutuse ja vedaja vahel üldsusele piisavate veoteenuste osutamiseks sõlmitud lepinguga.

(108) Eelkõige hõlmab kõnealune leping: veoteenuseid, mis vastavad kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele; veoteenuseid, mida osutatakse kindlaksmääratud hinnaga ja kindlaksmääratud tingimustel, eriti reisijate teatavatele kategooriatele; teenuste kohandamist tegelike nõuetega.

(109) Seega võib kõnealust lepingut käsitada avaliku teenindamise lepinguna määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 tähenduses.

(110) Tuleb sedastada, et nii avaliku teenindamise lepingute eesmärk (osutada üldsusele piisavaid veoteenuseid) kui ka sisu (kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormid; tariifide ja teenuse osutamise tingimuste kindlaksmääramine reisijate teatavatele kategooriatele või teatavatel marsruutidel; teenuste kohandamine tegelike vajadustega jne) ei kaldu kõrvale sellest, mida võivad sisaldada riigi või kohalike omavalitsuste määratud avaliku teenindamise kohustused. Siiski on eespool juba selgitatud, et selliste teenuste hüvitamine on teenuse osutajale antav abi.

(111) Kõigepealt tuleb märkida, et määrust (EMÜ) nr 1191/69 vastu võttes oli seadusandja eesmärk määrata kindlaks tingimused, mille korral EÜ asutamislepingu artiklis 73 osutatud „toetused, […] kui need kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist" on kokkusobivad ühisturuga. EÜ asutamislepingu artikli 73 ning seega ka määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamine eeldab seega riigiabi olemasolu EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Seega, kui kõnealuste lepingute sisu võib olla hõlmatud artiklis 73 osutatud avalike teenuste hulka kuuluvate kohustuste mõistega, ei peaks meetme vorm, st leping ja mitte ühepoolselt määratud kohustus, iseenesest olema takistuseks hinnas sisalduva võimaliku abi käsitamiseks ühisturuga kokkusobivana. Otsustav tegur nii riigi määratud kui ka pooltevahelise lepinguga kokku lepitud teatava teenuse liigitamisel avaliku teenindamise kohustuseks on selle sisu, mitte vorm ([21]). Sellest tuleb järeldada, et juriidiliselt ei ole takistusi selleks, et komisjon võiks avaliku teenindamise lepinguga ette nähtud teenuste osutamise hinnas sisalduvat riigiabi käsitada ühisturuga kokkusobivana. Tuleb viidata, et sellist lahendust toetasid kaasseadusandjad ka uues Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruses (EMÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ([22]). Kõnealuse määruse artikli 12 kohaselt jõustub see määrus siiski alles 3. detsembril 2009. Seega ei ole see kohaldatav kõnealuse lepingu suhtes, mis sõlmiti enne selle määruse jõustumist.

(112) Kuna määruses (EMÜ) nr 1191/69 ei ole ühisturuga kokkusobivuse kohta esitatud täpseid tingimusi, leiab komisjon, et sellise riigiabi ühisturuga kokkusobivuse kindlaksmääramiseks on kohaldatavad teistes valdkondades EÜ asutamislepingust, kohtupraktikast ja komisjoni otsustuspraktikast tulenevad üldpõhimõtted.

(113) Komisjon koostas kõnealuste põhimõtete üldkokkuvõtte ühenduse raamistikus riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (raamistiku osa 2.4) ([23]). Riigiasutuse poolt avaliku teenuse osutajale makstavas hinnas sisalduva riigiabi kokkusobivuse kohta ühisturuga sätestatakse kõnealuse raamistiku punktis 14:

„Hüvitise suurus ei tohi ületada avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkivaid kulutusi, kui võetakse arvesse saadud tulu ja kõnealuste kohustuste täitmisest saadud mõistlikku kasumit. Hüvitis hõlmab kõiki riigi antud soodustusi või riiklikest vahenditest mis tahes kujul antud soodustusi."

(114) Kui Verkehrsverbund Tiroli poolt Postbusile tehtud maksed kõnealustele tingimustele vastavad, tuleb neid seega pidada ühisturuga kokkusobivaks.

(115) Kõnealused tingimused vastavad väga täpselt Altmarki kolmandale kriteeriumile, mille suhtes jõuti järeldusele, et see kriteerium on käesoleval juhul täidetud.

([21]) Vt selle kohta Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas *Altmark Trans*, milles käsitletakse ühte Saksamaa avaliku teenindamise lepingut. See ei takistanud Euroopa Kohtul analüüsimast riigiabi olemasolu asjaomase meetme sisu ning mitte selle vormi põhjal. Vt komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsuse 2005/842/EÜ (EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes) artikkel 4 (ELT L 312, 29.11.2005, lk 67), milles samuti ei käsitleta meetme vormi.

([22]) ELT L 315, 3.12.2007, lk 1.

([23]) ELT C 297, 29.11.2005, lk 4.

(116) Seega tuleb järeldada, et Verkehrsverbund Tiroli poolt avaliku teenindamise lepingu raames Postbusile antav riigiabi on ühisturuga kokkusobiv määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 alusel.

4.3. **Teavitamise kohustusest mittevabastamine**

(117) Austria arvates võib määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõikest 2 lähtudes järeldada, et Verkehrsverbund Tiroli ja Postbusi vaheline avaliku teenindamise leping on vabastatud EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 3 ette nähtud teavitamise kohustusest.

(118) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõikes 2 on sätestatud: „Käesoleva määruse kohaselt makstava hüvituse suhtes ei kohaldata Euroopa Majandusühenduse asutamislepingu artikli 93 lõikes 3 sätestatud eelinformeerimise korda."

(119) Seega tekib küsimus, kas maksete puhul, mida Verkehrsverbund Tirol tegi Postbusiga sõlmitud avaliku teenindamise lepingu alusel, on tegemist hüvitusega määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõike 2 tähenduses.

Eespool osutatud Danske Busvognmændi kohtuotsuses leidis esimese astme kohus, et hankemenetluse tulemusel vedaja ja pädeva asutuse vahel sõlmitud lepingulised suhted hõlmavad määruse nr 1191/69 artikli 14 lõigete 1 ja 2 alusel konkreetset rahastamiskorda, mis ei jäta mingit võimalust maksta hüvitisi vastavalt kõnealuse määruse II, III ja IV jaos kindlaksmääratud meetoditele ([24]).

(120) Sellest otsusest järeldub, et mõistet „hüvitis avaliku teenuse eest" määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõike 2 tähenduses tuleb tõlgendada väga kitsalt. Seepärast hõlmab mõiste vaid selliseid avaliku teenindamise kohustuse hüvitisi, mis on ettevõtjale ühepoolselt pandud määruse artikli 2 alusel ning mis arvutatakse määruse artiklites 10–13 nimetatud meetodite alusel ning millest ei pea EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 3 nimetatud menetluse kohaselt komisjonile teatama.

(121) Samas ei kujuta määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 kohase avaliku teenindamise lepingu eest ettenähtud maksed endast hüvitisi kõnealuse määruse artikli 17 lõike 2 tähenduses.

(122) Järelikult ei ole määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 kohase avaliku teenindamise lepingu eest ettenähtud maksed, nagu see on Verkehrsverbund Tiroli ja Postbusi vahel kokku lepitud, vabastatud EÜ asutamislepingu artikli 88 lõike 3 kohasest teatamiskohustusest. Seepärast peab komisjon nende vastavust hindama.

5. **KOKKUVÕTE**

(123) Tuleb tõdeda, et Austria on ebaseaduslikult rakendanud käesolevas otsuses käsitletavat Verkehrsverbund Tiroli ja Postbusi vahelist avaliku teenindamise lepingut, rikkudes sellega EÜ asutamislepingu artikli 88 lõiget 3. Siiski võib kõnealuse lepinguga ettenähtud riigiabi pidada EÜ asutamislepingu artikli 73 alusel ühisturuga kokkusobivaks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Austria poolt ettevõtjale Postbus 12. juulil 2002 ettevõtjaga Verkehrsverbund Tirol sõlmitud lepingu alusel antud riigiabi on artiklis 2 nimetatud tingimusi ja kohustusi silmas pidades ühisturuga kokkusobiv.

Artikkel 2

Austria võrdleb käesoleva otsuse jaos 3.3 nimetatud meetodeid aluseks võttes igal aastal hüvitisi kõnealuse sektori kindlaksmääratud keskmiste kuludega ja nõuab võimaliku ülemäärase hüvitise tagasi.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Austria Vabariigile.

Brüssel, 26. november 2008

Komisjoni nimel
asepresident
Antonio TAJANI

([24]) Esimese astme kohtu 16. märtsi 2004. aasta otsus kohtuasjas T-157/01 *Danske Busvognmænd*, EKL S. II-917, põhjendused 77–79.