II

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma)

SPRENDIMAI

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2008 m. lapkričio 26 d.

dėl valstybės pagalbos, kurią Austrija suteikė Lienco rajone veikiančiai įmonei „Postbus“ C 16/07 (ex NN 55/06)

(pranešta dokumentu Nr. C(2008) 7034)

(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2009/845/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paraginusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal pirmiau nurodytus straipsnius [1],

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2002 m. rugpjūčio 2 d. [2] ir 2003 m. rugpjūčio 23 d. [3] raštais privati Austrijos autobusų įmonė pateikė Komisijai skundą dėl valstybės pagalbos, kurią 2002 m. Tirolio viešojo transporto įmonė (vok. *Verkehrsverbund Tirol GmbH*, toliau – „Verkehrsverbund Tirol“) neva suteikė konkurentei valstybinei įmonei „Postbus AG“ (toliau – „Postbus“). 2005 m. liepos 14 d. raštu [4] Komisija paprašė Austrijos pateikti informaciją apie šį skundą. Prašytą informaciją Austrija pateikė Komisijai 2005 m. spalio 3 d. raštu [5].

(2) 2007 m. gegužės 30 d. raštu [6] Komisija pranešė Austrijai, kad dėl aptariamos priemonės nusprendė pradėti procedūrą pagal EB sutarties 88 straipsnio 2 dalį.

(3) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paragino susijusias šalis pateikti savo nuomones [7].

(4) Savo pastabas Austrija pateikė 2007 m. liepos 18 d. raštu [8].

(5) 2007 m. liepos 24 d. raštu [9] skundo pateikėjas Komisijai pranešė nesąs suinteresuotas toliau nagrinėti šio klausimo.

(6) Iš kitų susijusių šalių Komisija nuomonių negavo.

[1] OL C 162, 2007 7 14, p. 19.
[2] Registracijos Nr. TREN (2002) A/63803.
[3] Registracijos Nr. TREN (2002) A/68846.
[4] Registracijos Nr. TREN (2005) D/113701.
[5] Registracijos Nr. TREN (2006) A/15295.
[6] Registracijos Nr. C (2007) 2209 galutinis.
[7] Žr. 1 išnašą.
[8] Registracijos Nr. TREN (2007) A/38864.
[9] Registracijos Nr. TREN (2007) A/39395.

2. IŠSAMUS PAGALBOS APRAŠAS

2.1. Tiriama priemonė

2.1.1. *Aplinkybės*

(7) „Verkehrsverbund Tirol“ – valstybinė įmonė, kuriai taikoma privatinė teisė. Panašios įstaigos veikia visuose kituose regionuose, jos bendrai vadinamos *Verkehrsverbundgesellschaften*. Šios įstaigos atsako už vežimo autobusais planavimą ir derinimą atitinkamuose regionuose. Pagal Federalinį viešojo vietinio transporto organizavimo įstatymą (vok. *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs*, ÖPNRV-G) šios įstaigos iš atitinkamos federacinės žemės (vok. *Bundesland*) gauna metines dotacijas, kad užtikrintų tinkamą viešąjį keleivių vežimą regionuose.

(8) 2002 m. liepos 12 d. įmonės „Verkehrsverbund Tirol“ ir „Postbus“ sudarė viešųjų paslaugų teikimo sutartį dėl keleivių vežimo autobusų maršrutais Nr. 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 ir 5052 Lienco rajone.

(9) Pagal Austrijos administracinę teisę autobusų naudotojas turi turėti leidimą, kad galėtų vežti autobusų maršrutu. Leidimo išdavimas nepriklauso nuo to, ar sudaroma viešųjų paslaugų teikimo sutartis.

(10) Prieš sudarydama viešųjų paslaugų teikimo sutartį, įmonė „Postbus“ jau turėjo leidimus vežti septyniais į sutartį įtrauktais maršrutais. Įmonė „Postbus“ leidimų kreipėsi savo iniciatyva, nors nebuvo tikrai žinoma, ar jai bus mokama kompensacija. Todėl pagal Austrijos teisės aktus laikoma, kad maršrutais vežama siekiant komercinės naudos (vok. *eigenwirtschaftlich*). Pagal Austrijos viešųjų pirkimų taisykles svarbu atskirti veiklos vykdymą siekiant komercinės naudos (vok. *eigenwirtschaftlich*) ir siekiant naudos visuomenei (vok. *gemeinwirtschaftlich*), nes viešųjų pirkimų taisyklės taikomos tik viešųjų paslaugų teikimo sutartims, sudaromoms vežti maršrutais siekiant naudos visuomenei. Todėl viešųjų paslaugų teikimo sutartis, šio sprendimo dalykas, sudaryta be viešųjų pirkimų konkurso.

2.1.2. *Išsamus tiriamos viešųjų paslaugų teikimo sutarties aprašas*

(11) Sutarties dalykas – mokamas vežimas autobusais, kurį vykdo įmonė „Postbus“. Sutartis atgaline data įsigaliojo 2002 m. sausio 1 d.; ji sudaryta neterminuotam laikotarpiui. Nuo 2006 m. gruodžio mėn. kiekviena šalis turi teisę, įspėjusi prieš šešis mėnesius, sutartį nutraukti.

(12) Apskaičiuojant atlyginimą sutartyje išskiriamos paslaugos *Bestellleistungen* ir *Bestandsleistungen*.

(13) Pagal sutartį paslaugos *Bestellleistungen* yra keleivių vežimo autobusais paslaugos, už kurias mokama nustatyto dydžio kompensacija. Sutarties IV skirsnio 3 skyriuje nustatyta, kad 204 807 km apskaitomi kaip paslaugos *Bestellleistungen*. Sutarties XIII dalyje nustatyta, kad per metus įmonei „Postbus“ sumokama 527 000 EUR plius PVM. Mokėjimas paskirstomas į dvylika dalių, išmokamų per metus.

(14) Sutartyje minimos paslaugos *Bestandsleistungen* yra keleivių vežimo autobusais paslaugos, už kurias mokama iš trijų dalių sudaryta kompensacija. Sutarties IV skirsnio 3 skyriuje nustatyta, kad 952 761 km apskaitomi kaip paslaugos *Bestandsleistungen*. X skirsnio 2 skyriuje nustatyta, kad 2002 m. kompensacija už paslaugas *Bestandsleistungen* yra 1 690 000 EUR. X skirsnio 3 skyriuje nurodoma, kad šią kompensaciją sudaro:

a) kompensacija už jungtį (vok. *Verbundabgeltung*), kurios dydis kasmet nustatomas kiekvienam maršrutui pagal keleivių skaičių;

b) įmonei „Postbus“ grąžintos bilietų pardavimo įplaukos be PVM;

c) Federacinės aplinkos, jaunimo ir šeimos reikalų ministerijos įmokos, kuriomis kompensuojamos moksleivių ir pameistrių bilietų kainų nuolaidos, suteiktos pagal ÖPNRV-G 29 straipsnį, taip pat įmokos pagal ministerijos bei įmonės „Postbus“ susitarimus, sudarytus laikantis Namų ūkių mokesčių kompensavimo įstatymo (vok. *Familien Lasten Ausgleichs Gesetz*, FLAG) 30 f ir 30 j straipsnių.

(15) Pirmaisiais sutarties metais nustatytas kompensacijos *Verbundabgeltung* dydis yra 1 690 000 EUR; iš šios sumos išskaičiuojamos bilietų pardavimo įplaukos bei kompensacijos sumokėtos už vykdomus tarifų įpareigojimus. Sudarydamos sutartį šalys dar nežinojo, kiek bus bilietų pardavimo įplaukų ir kompensacijų už vykdomus tarifų įpareigojimus. Todėl visa kompensacijos *Verbundabgeltung* suma sutartyje nenustatyta.

(16) Vadinasi, visa suma už 2002 m., kurią įmonės „Verkehrsverband Tirol“ įmonei „Postbus“ mokėtina suma yra 2 217 000 EUR (įskaitant grąžintas bilietų pardavimo įplaukas). Savo ruožtu įmonė „Postbus“ buvo įpareigota pagal sutartyje nustatytus tvarkaraščius ir ten pat nustatytais maršrutais keleivius autobusais vežti 1 157 568 km. Vidutinė už kilometrą sumokėta kaina – 1,92 EUR.

2.1.3. *Istorinė Austrijos sistemos raida*

(17) Tai, kad daromas skirtumas tarp *Bestellleistungen* ir *Bestandsleistungen*, visų pirma paaiškinama įstatymo ÖPNRV-G, kuriame nustatyta, kaip Austrijos kaimo vietovėse organizuojamas ir finansuojamas artimojo susisiekimo viešasis transportas, kūrimo istorija.

(18) ÖPNRV-G 10 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad valstybei priklausančios vežimo autobusais įmonės, pavyzdžiui, „Postbus“, turi teisę iki 1999 m. birželio 1 d. gauti federacinės valdžios kompensaciją už patirtus nuostolius (vok. *Alteinnahmegarantie*).

(19) Nuo 1999 m. birželio 1 d. federacinė valdžia perveda sumą, kurios dydis atitinka kasmet už viešojo transporto organizavimą atsakingiems subjektams, *Verkehrsverbundgesellschaften* vadinamoms įstaigoms, pagal *Alteinnahmegarantie* sumokamą sumą. Pastarieji subjektai šias lėšas naudoja vežimo autobusais paslaugoms užsakyti iš autobusų įmonių. Prieš užsakydamos tokias susisiekimo paslaugas, įstaigos *Verkehrsverbundgesellschaften* turi suplanuoti susisiekimo paslaugas savo regionuose pagal įstatymo ÖPNRV-G 11, 20 ir 31 straipsnius (įstatymo ÖPNRV-G 10 straipsnio 2 dalis). Šiose nuostatose numatyti veiklos ekonominiai ir kokybės reikalavimai, kuriuos turi atitikti viešasis artimojo susisiekimo transportas.

(20) Nuo 2001 m. federacinės valdžios išmokos įstaigoms *Verkehrsverbundgesellschaften* kasmet mažinamos penktadaliu (įstatymo ÖPNRV-G 10 straipsnio 3 dalis).

(21) Įstatymo ÖPNRV-G 14 ir tolesniuose straipsniuose nustatytos įstaigų *Verkehrsverbundgesellschaften* įsteigimo ir organizavimo sąlygos. Įstatymo ÖPNRV-G 19 straipsnio 1 dalyje įstaigos *Verkehrsverbundgesellschaften* įpareigotos per penkerius metus nuo 1999 m. sistemą *Alteinnahmegarantie* pakeisti viešųjų paslaugų teikimo sutarčių sistema.

2.1.4. *Viešųjų paslaugų teikimo sutartyje numatytos kainos pagrindimas*

(22) Prieš pasirašydama viešųjų paslaugų teikimo sutartį, įmonė „Verkehrsverband Tirol“ trimis skirtingais metodais patikrinto, ar sutartyje numatyta kompensacija už viešąsias paslaugas yra pagrįsta. Tie trys metodai tokie: ridos sąnaudų patikrinimas (vok. *Prüfung nach Kilometersätzen*), sąnaudų normos patikrinimas (vok. *Prüfung nach Kostensätzen*) ir sąnaudų straipsnių patikrinimas (vok. *Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2. **Pradinis Komisijos įvertinimas**

(23) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pareiškė abejonių, ar įmonių „Verkehrsverband“ ir „Postbus“ sudaryta viešųjų paslaugų teikimo sutartis atitinka vadinamąjį „Altmark“ antrąjį kriterijų ([10]). Kadangi būtina atitiktis visiems keturiems „Altmark“ kriterijams, Komisija išsamiai nevertino atitikties trečiajam ir ketvirtajam kriterijui, tačiau nusprendė, kad valstybės pagalbos fakto atmesti negalima.

(24) Dėl galimo tokios valstybės pagalbos suderinamumo su bendrąja rinka sprendime pradėti procedūrą laikoma, kad su bendrąja rinka pagalba gali būti suderinama pagal EB sutarties 73 straipsnį ir 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių įsipareigojimais, neatskiriamais nuo viešųjų paslaugų geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos ([11]) 14 straipsnį. Visų pirma, Komisijos nuomone, įmonei „Postbus“ sumokėtos kompensacijos suma neatrodo didesnė, nei reikia padengti sąnaudoms, kurios susidaro vykdant sutartyje numatytus viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimus, atsižvelgiant į tokiu būdu gautas pajamas ir į vykdant įsipareigojimus gautą pagrįsto dydžio pelną.

(25) Atsižvelgusi į faktus, kad viešojo konkurso nebuvo ir kad tiesioginis įmonės „Postbus“ konkurentas teigė, kad įmonei „Postbus“ mokama pernelyg didelė kompensacija, Komisija manė, kad prieš priimdama galutinę nuomonę dėl to, ar įmonei „Postbus“ permokama, ji turėtų suteikti tam konkurentui ir visoms susijusioms trečiosioms šalims galimybę pareikšti savo nuomones apie Austrijos metodus, kuriais tikrinamos sąnaudos ir siekiama išvengti permokos. Dėl šių priežasčių Komisija pareiškė abejonių, ar įmonei „Postbus“ nepermokėta už viešųjų paslaugų teikimo sutartyje numatytas viešąsias paslaugas.

3. **AUSTRIJOS NUOMONĖ**

(26) Austrijos nuomonė pagrįsta:

a) „Altmark“ kriterijų ir Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 sąryšiu;

b) antrojo „Altmark“ kriterijaus taikymu nagrinėjamam atvejui;

c) trečiojo ir ketvirtojo „Altmark“ kriterijų taikymu nagrinėjamam atvejui, ir ypač metodais, kuriais tikrinamos sąnaudos ir siekiama išvengti permokos;

d) viešųjų paslaugų teikimo sutarties suderinamumu su Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69.

„Altmark“ kriterijų ir Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 27 straipsnio sąryšis

(27) Austrijos nuomone, EB sutarties 73 straipsnis ir juo pagrįstas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 yra EB sutarties 87 straipsnio 1 dalies *lex specialis*. Todėl jei viešųjų paslaugų teikimo sutartis atitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnyje nustatytus kriterijus, valstybės pagalbos nėra; vadinasi, aptariamos viešųjų paslaugų teikimo sutarties nereikia tikrinti pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį ir „Altmark“ kriterijus. Austrijos išaiškinimas pagrįstas „Altmark“ sprendimo 37 punktu, kuriame rašoma, kad:

([10]) Kriterijus, kaip įvertinti, ar kompensacija už teikiamas viešąsias paslaugas yra valstybės pagalba, nustatė Europos Teisingumo Teismas 2003 m. liepos 24 d. sprendime, priimtame byloje Nr. C-280/00, „Altmark“, Rink. I-7747.

([11]) OL L 156, 1969 6 28, p. 1.

„Pirmiausia reikia išnagrinėti, ar Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 taikytinas transporto paslaugoms, apsvarstytoms pagrindiniame procese. Tik priešingu atveju tikrinama, ar pagrindiniame procese apsvarstytoms dotacijoms taikomos bendrosios Sutarties nuostatos."

3.1. **Kaip šiuo atveju taikomas antrasis „Altmark" kriterijus**

(28) Austrijos atstovai argumentuoja, kad net jei Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 nerašoma apie valstybės pagalbos faktą, o tik apie tos pagalbos suderinamumą su bendrąja rinka, įmonių „Verkehrsverbund Tirol" ir „Postbus" sudaryta viešųjų paslaugų teikimo sutartis bet kuriuo atveju atitinka keturis „Altmark" kriterijus.

(29) Dėl antrojo „Altmark" kriterijaus Austrijos atstovai paaiškino, kad ir kompensacija už paslaugas *Bestellleistungen*, ir kompensacija už paslaugas *Bestandsleistungen* objektyviai ir skaidriai nustatyta iš anksto. Dėl paslaugų *Bestellleistungen* Austrijos atstovai paaiškino, kad sutartis yra neto sutartis, pagal kurią bendrovei „Postbus" už kiekvieną nuvažiuotą kilometrą mokama nekintama 2,57 EUR kaina ([12]). Todėl kaina nustatyta iš anksto, laikantis objektyvaus ir skaidraus „kainos už nuvažiuotą kilometrą" kriterijaus.

(30) Dėl paslaugų *Bestandsleistungen* Austrijos atstovai paaiškino, kad dėl bendros 1 690 000 mln. EUR už nuvažiuotą 952 761 km kainos šalys taip pat susitarė iš anksto. Iš anksto nenustatyta, kaip trys mokėjimo sudedamosios dalys (pajamos už parduotus bilietus, kompensacija už privalomus tarifus ir kompensacija už integruotą eismo sistemą) paskirstomos tiksliai. Austrijos atstovai tai aiškina pačiu sudedamųjų dalių pobūdžiu: dvi iš tų dalių priklauso nuo pervežtų keleivių skaičiaus, o trečioji yra bendros sutartos kainos ir pirmųjų dviejų sudedamųjų dalių sumos skirtumas.

(31) Ir šiuo atveju Austrijos atstovai daro išvadą, kad sutartis yra neto sutartis, pagal kurią bendrovei „Postbus" už kiekvieną nuvažiuotą kilometrą mokama nustatyto dydžio 1,77 EUR kaina, vadinasi, kaina nustatyta iš anksto laikantis objektyvaus ir skaidraus „kainos už nuvažiuotą kilometrą" kriterijaus.

3.2. **Kaip šiuo atveju taikomas trečiasis ir ketvirtasis „Altmark" kriterijai, ypač metodai, kuriais tikrinamos sąnaudos ir siekiama išvengti permokos**

(32) Austrijos atstovai tvirtina, kad įmonė „Verkehrsverbund Tirol" užtikrina, kad įmonei „Postbus" nebūtų permokama, nes lygina įmonei „Postbus" už kilometrą mokamą kainą su sektoriaus vidutine kaina remdamasi trimis skirtingais metodais: ridos sąnaudų patikrinimu, sąnaudų normos patikrinimu ir sąnaudų straipsnių patikrinimu.

(33) Atsakyme į raštą dėl sprendimo pradėti procedūrą Austrijos atstovai pateikė Komisijai daugiau informacijos apie du metodus iš visų metodų, kuriais siekiama kontroliuoti transporto paslaugų teikimo sąnaudas ir išvengti permokos, t. y. sąnaudų normos patikrinimą ir sąnaudų straipsnių patikrinimą. Jų nuomone, ridos sąnaudų kontrolės daugiau aiškinti nebūtina ([13]).

(34) Austrijos atstovai mano, kad šiais trimis sąnaudų patikrinimais užtikrinama atitiktis ir trečiajam (nepermokėjimas), ir ketvirtajam (vidutinė gerai tvarkoma įmonė) „Altmark" kriterijui.

3.2.1. *Sąnaudų normų patikrinimas*

(35) Taikydama sąnaudų normos patikrinimo metodą, bendrovė „Verkehrsverbund Tirol" palygino bendrovės „Postbus" sąnaudų normas su transporto sektoriaus vidutinėmis sąnaudomis.

(36) Pagal transporto sektoriaus vidutines sąnaudas bendrovė „Postbus", vykdydama viešųjų paslaugų teikimo Lienco rajone sutartį, turėtų laikytis tokių sąnaudų rodiklių:

Sąnaudų punktai	Sąnaudos
Personalo sąnaudos	[…] EUR (*)
Degalų ir techninės priežiūros sąnaudos	[…] EUR
Transporto priemonių sąnaudos (nusidėvėjimas)	[…] EUR
Administravimo sąnaudos	[…] EUR
Iš viso	[…] EUR

(*) Slapta informacija.

(37) Austrijos atstovai pateikė šiuos išsamius sąnaudų normų paaiškinimus.

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

([13]) Kokius su tuo susijusius paaiškinimus Austrijos atstovai pateikė preliminaraus vertinimo etape, žr. sprendimo pradėti procedūrą 98 ir 99 punktuose.

3.2.1.1. Personalo sąnaudos

(38) Austrijoje personalo sąnaudos apskaičiuotos laikant, kad vežti vienu maršrutu reikia 54 290 vairuotojo darbo valandų (vok. *Lenkerstunden*). Austrijos atstovai paaiškino, kad šis valandų skaičius pagrįstas kilometrais, kuriuos reikia nuvažiuoti pagal tvarkaraštį vežant maršrutu, įskaitant prastovų laiką, tačiau neįskaitant nuvykimo į galines stoteles arba autobusų parkus ir atvykimo iš jų laiko, poilsio laikotarpių ir t. t. Austrijos atstovų duomenimis, įmonė „Verkehrsverbund Tirol“ nustatė gana ilgą per valandą maršrutu nuvažiuojamą atstumą – 21 km ([14]), Austrijos vidurkis yra 16–18 km per valandą.

(39) Austrijos atstovai paaiškino, kad vairavimo valandos bruto tarifas (įskaitant visas mokesčių, rinkliavų, autobusų parkų, techninės priežiūros, administravimo ir papildomas personalo sąnaudas) sudaro […] EUR. Ši suma apskaičiuota taip: autobusų įmonių, kurioms taikoma privatinė teisė, darbuotojams 2002 m. Austrijos kolektyvinėje sutartyje numatytas vidutinis valandos neto užmokestis – 7,55 EUR. Prie šios sumos reikia pirmiausia pridėti priedą už darbą sekmadieniais ir per šventes, užmokestį už viršvalandžius, mokesčius ir socialinės apsaugos įmokas. Priskaičiavus šias papildomas sąnaudas, vidutinis valandos tarifas yra 16,30 EUR.

(40) Prie šio valandos užmokesčio pridedamas papildomas apytiksliai […] % priedas už autobusų parko, dispečerinės ir administracijos personalo sąnaudas. Su šiomis pridėtinėmis sąnaudomis viena autobuso eksploatavimo valanda kainuoja […] EUR.

(41) Vairavimo valandų per metus skaičių padauginus iš vidutinio valandos tarifo iš viso gaunama […] EUR ([15]) personalo sąnaudų.

3.2.1.2. Degalų ir techninės priežiūros sąnaudos

(42) Apskaičiuodama degalų ir techninės priežiūros sąnaudas, įmonė „Verkehrsbund Tirol“ laikė, kad kiekvieno nuvažiuoto kilometro (1 157 568 km) sąnaudos yra […] EUR, iš viso tam reikia […] EUR. Į šią sumą įtrauktos visos su transporto priemone susijusios sąnaudos, išskyrus finansavimo, nusidėvėjimo ir kontrolės sąnaudas.

(43) Austrijos atstovai išsamiai paaiškino savo skaičiavimą. Skaičiuojama remiantis prielaida, kad Lienco rajono maršrutams reikės 4 autobusų (kurio vieno ilgis – 15 m), 100 km suvartojančių 45 litrus degalų, ir 21 autobuso (kurio vieno ilgis – 12 m), 100 km suvartojančio 36 litrus degalų. Apskaičiuota, kad iš viso toks autobusų parkas suvartoja 478 000 litrų degalų. Kai vidutinė dyzelino kaina […] EUR/l, bendrosios degalų sąnaudos – […] EUR.

(44) Apskaičiuota, kad vienam autobusui reikia […] EUR techninės priežiūros sąnaudų (įskaitant personalo ir medžiagų sąnaudas), iš viso 25 autobusų techninės priežiūros sąnaudos – […] EUR. Kuro ir techninės priežiūros sąnaudų suma lygi […] EUR.

(45) Atskaitos rodiklį ši suma jau viršija […] EUR. Todėl Austrijos valdžios institucijos daro išvadą, kad degalų ir techninės priežiūros sąnaudų norma įvertinta labai konservatyviai.

3.2.1.3. Transporto priemonių įsigijimo ir nusidėvėjimo sąnaudos

(46) […] EUR transporto priemonių įsigijimo ir nusidėvėjimo sąnaudos pagrįstos šiomis prielaidomis:

a) vežti maršrutais reikia keturių 15 metrų ilgio autobusų ir dvidešimt vieno 12 metrų ilgio autobuso;

b) viešųjų paslaugų teikimo sutartyje numatyta, kad vidutinis autobusų parko amžius bus ne didesnis kaip 6 metai ir kad kiekvienais metais atnaujinama 10 % autobusų parko;

c) 12 metrų ilgio autobuso pirkimo kaina yra […] EUR, vidutinės metinės pajamos iš kapitalo yra 5 %, o nusidėvėjimo laikotarpis – 8 metai. Todėl metinė įmoka už vieną transporto priemonę yra […] EUR;

d) tačiau 1/3 autobusų parko naudojama, nors yra visiškai nusidėvėjusi, nes sutartyje leidžiama transporto priemones naudoti 12 metų. Todėl transporto priemonių įsigijimo ir nusidėvėjimo sąnaudos susijusios tik su 2/3 autobusų parko arba su 16 transporto priemonių.

(47) Remiantis tokiomis prielaidomis, metinės transporto priemonių įsigijimo ir nusidėvėjimo sąnaudos yra […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Administravimo sąnaudos

(48) […] EUR administravimo sąnaudas įmonė „Verkehrsverbund Tirol“ apskaičiavo darydama prielaidą, kad jos sudaro […] % visų kitų sąnaudų normų ([17]). Į šią sumą įtraukta biuro nuoma ir biuro įranga.

([14]) 21 km gaunamas visą kilometrų skaičių padalinus iš vairavimo valandų skaičiaus: 1 157 568 km/54 290 valandų = 21,32 km per valandą.

([15]) 54 290 valandų × EUR per valandą = […] EUR.

([16]) […] EUR.

([17]) […] EUR (vieneto sąnaudų) × […] % = […] EUR.

3.2.2. *Sąnaudų straipsnių patikrinimas*

(49) Tikrinant įvairius sąnaudų straipsnius, apskaičiuojamas įvairių sąnaudų straipsnių pagrįstumas. Įmonė „Verkehrsverbund Tirol“ nustatė šiuose palyginamuosius sąnaudų rodiklius:

Sąnaudų straipsnis	Sąnaudos
Vairuotojų sąnaudos	[…] EUR
Personalo (išskyrus vairuotojus) sąnaudos	[…] EUR
Transporto priemonių sąnaudos (nusidėvėjimas)	[…] EUR
Degalų sąnaudos	[…] EUR
Padangų sąnaudos	[…] EUR
Kitos sąnaudos (remontas, techninė priežiūra ir t. t.)	[…] EUR
Administravimo sąnaudos	[…] EUR
Iš viso	[…] EUR

(50) Šie palyginamieji dydžiai taip pat paaiškinti išsamiai.

3.2.2.1. Vairuotojų sąnaudos

(51) Įmonė „Verkehrsverbund Tirol“ apskaičiavo 28 vairuotojų sąnaudas; Austrijos atstovų duomenimis, tai mažas vairuotojų skaičius 25 autobusams, atsižvelgus į atostogas, nedarbo dėl ligos arba kitų priežasčių laiką. Nors autobusų įmonių, kurioms taikoma privatinė teisė, darbuotojams Austrijos kolektyvinėje sutartyje nustatytas vidutinis bruto atlyginimas yra […] EUR (be jokių priemokų arba mokesčių), įmonė „Verkehrsverbund Tirol“ skaičiuodama laikė, kad atlyginimas tėra […] EUR. Todėl personalo sąnaudos yra […] EUR.

3.2.2.2. Personalo sąnaudos

(52) Skaičiuodama administracijos, dispečerinės ir garažo darbuotojų personalo sąnaudas, įmonė „Verkehrsverbund Tirol“ laikė, kad vienam darbuotojui per metus sumokamas […] EUR bruto atlyginimas. Nurodyta, kad yra 8 darbuotojai. Todėl likusios personalo sąnaudos sudaro […] EUR.

3.2.2.3. Transporto priemonių sąnaudos

(53) Transporto priemonių sąnaudos pagrįstos tomis pačiomis prielaidomis, kokios darytos tikrinant sąnaudų normas.

3.2.2.4. Degalų sąnaudos

(54) Skaičiuodama degalų sąnaudas, įmonė „Verkehrsverbund Tirol“ laikė, kad suvartojama 465 000 litrų degalų. Laikyta, kad vidutinė degalų kaina yra […] EUR už litrą. Todėl iš viso yra […] EUR ([17]) degalų sąnaudų.

3.2.2.5. Padangų sąnaudos

(55) Skaičiuodama padangų sąnaudas, įmonė „Verkehrsverbund Tirol“ laikė, kad kiekvienais metais 25 autobusams nupirkti po 2 poras padangų kainuos […] EUR. Iš viso tam reikės […] EUR.

3.2.2.6. Kitos sąnaudos

(56) Apskaičiuota, kad medžiagų transporto priemonėms, tų transporto priemonių techninės priežiūros, draudimo, mokesčių ir kitos sąnaudos yra maždaug […] EUR per metus. Į šią sumą įskaičiuotas kiekvienos transporto priemonės metinis draudimas (maždaug […] EUR) ir kiekvieno nuvažiuoto kilometro medžiagų sąnaudos ([…] EUR). Bendra 25 autobusų techninės priežiūros suma yra […] EUR per metus. 1 500 m^2 ploto garažo nuoma per metus kainuoja […] EUR.

3.2.2.7. Administravimo sąnaudos

(57) Apskaičiuotos administravimo sąnaudos per mėnesį yra […] EUR, t. y. […] EUR per metus.

3.2.3. *Austrijos atstovų išvada dėl trečiojo ir ketvirtojo „Altmark“ kriterijų*

(58) Austrijos atstovai padarė išvadą, kad įmonė „Verkehrsverbund Tirol“ įvertino įmonei „Postbus“ mokamą kainą remdamasi tinkamu, realiu ir konservatyviu apskaičiavimu, kiek vidutinė autobusų įmonė turėtų išleisti, kad įvykdytų panašią sutartį. Austrijos atstovai pabrėžė, kad įmonei „Postbus“ mokama kaina (2 217 000 EUR) tikrai neviršija rezultatų, gautų atlikus du sąnaudų patikrinimus (atitinkamai 2 224 965 EUR ir 2 205 619 EUR).

(59) Todėl Austrijos atstovai mano, kad įmonei „Postbus“ nepermokama ir kad jai mokama kaina atitinka kainą, kurios vidutinė gerai tvarkoma įmonė, turinti tinkamas transporto priemones, būtų paprašiusi už čia svarstomas teikiamas paslaugas.

3.3. **Viešųjų paslaugų teikimo sutarties suderinamumas su Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69**

(60) Dėl 3.3 skirsnyje nurodytų priežasčių Austrijos atstovai mano, kad viešųjų paslaugų teikimo sutartis taip pat visiškai atitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnį.

4. **TEISINIS VERTINIMAS**

(61) Pirmiausia atmetamas Austrijos argumentas, kad EB sutarties 87 straipsnio 1 dalis netaikytina į Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 taikymo sritį įtrauktoms viešųjų paslaugų teikimo sutartims.

(62) Be kitų dalykų, Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69 leista tam tikrą valstybių narių pagalbą, suteiktą kaip kompensaciją už nustatytus viešųjų paslaugų teikimo įpareigojimus, laikyti suderinama su bendrąja rinka, ir tuo reglamentu valstybės narės atleistos nuo EB sutarties 88 straipsnio 3 dalyje numatyto įpareigojimo pranešti Komisijai apie pagalbą prieš ją suteikiant.

(63) Vis dėlto, Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69 nustatytos valstybės pagalbos taisyklės taikomos tik priemonėms, kurios valstybės pagalba laikomos pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Kitaip tariant, Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 yra suderinamumo reglamentas.

(64) Todėl pirmiausia reikėtų ištirti, ar įmonių „Postbus“ ir „Verkehrsverbund Tirol“ sutartyje numatyti mokėjimai yra valstybės pagalba pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Ir jei būtų nustatyta, kad tai yra valstybės pagalba, tada reikėtų ištirti, ar tie mokėjimai suderinami su bendrąja rinka.

4.1. **Ar teikta valstybės pagalba?**

(65) EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje teigiama: „išskyrus tuos atvejus, kai minėtoje Sutartyje nustatyta kitaip, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(66) Vežimo autobusais įmonės, tokios kaip „Postbus“, vykdo ekonominę veiklą, t. y. už atlyginimą veža keleivius, todėl laikomos EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį atitinkančiomis įmonėmis.

(67) Pagalbą įmonė „Postbus“ gauna iš įmonės „Verkehrsverbund Tirol“, kurią finansuoja Tirolio žemė (vok. *Land*) ir federacinė Vyriausybė. Vadinasi, mokama valstybės lėšomis.

(68) Kyla klausimas, ar viešųjų paslaugų teikimo sutartimi, kuri yra šio sprendimo dalykas, įmonė „Postbus“ įgijo atrankinio ekonominio pranašumo. Teisingumo Teismas išsamius kriterijus, taikytinus vertinant, ar esama kompensacijos už viešąsias paslaugas, pateikė sprendime „Altmark Trans“ ([18]):

„… viešosioms subsidijoms, kuriomis siekiama sudaryti galimybę teikti reguliarias miesto, priemiestinio arba regioninio transporto paslaugas, ši nuostata netaikoma, kadangi tokios subsidijos turi būti vertinamos kaip kompensacija už paslaugas, kurias teikia naudos gaunančios įmonės, vykdydamos savo su viešosiomis paslaugomis susijusius įsipareigojimus.[…]“

Teisingumo Teismo nuomone, toks atvejis yra, kai yra visų šių keturių kriterijų atitiktis:

„— pirma, naudą gaunanti įmonė yra prisiėmusi įsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas, ir šie įsipareigojimai aiškiai apibrėžti,

— antra, kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, yra objektyviai ir skaidriai nustatyti iš anksto,

— trečia, kompensacija neviršija sumos, reikalingos visai arba iš dalies padengti sąnaudas, patirtas vykdant įsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir į pagrįstą pelną iš šių įsipareigojimų vykdymo,

— ketvirta, jeigu įmonė, kuri turi vykdyti įsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas, atrinkta ne pagal viešųjų pirkimų konkurso tvarką, […] būtinos kompensacijos dydis nustatomas išnagrinėjus sąnaudas, kurių vidutinė, gerai tvarkoma įmonė, aprūpinta tinkamomis transporto priemonėmis taip, kad atitiktų nustatytus viešosios paslaugos reikalavimus, turėtų vykdydama šiuos įsipareigojimus, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant šiuos įsipareigojimus.“

4.1.1. *Naudą gaunanti įmonė, faktiškai įgaliota vykdyti aiškiai apibrėžtus viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimus*

(69) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnio 1 dalyje pateikta tokia viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimų apibrėžtis: „Su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai reiškia tuos įsipareigojimus, kurių aptariama transporto įmonė, atsižvelgdama į savo komercinius interesus, neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis.“

([18]) Teismo sprendimas C 280/00, „Altmark Trans“ [2003] ECR I-7747.

(70) „Postbus“ ir „Verkehrsverbund Tirol“ sudaryta sutartimi įforminami konkretūs paslaugos teikėjui nustatyti reikalavimai, kad būtų sukurtas tinkamai sutvarkytas transporto tinklas, atsižvelgiant į tai, kad šios paslaugos bus teikiamos kaimo vietovėje, taip pat į nedidelį gyventojų tankumą bei geografinius ypatumus. Šiais reikalavimais taip pat siekiama tokias paslaugas teikiantį ūkio subjektą atgrasyti nuo šių paslaugų teikimo tik iš komercinių paskatų. Įmonė „Postbus“ įsipareigojusi teikti tokias paslaugas, laikytis tvarkaraščio, o maršrutai, kuriais paslaugos privalo būti teikiamos, aiškiai nustatyti sutartimi, kaip nurodyta sutarties 2 punkte.

(71) Vadinasi, „Postbus“ ir „Verkehrsverbund Tirol“ sudaryta sutartimi įmonė „Postbus“ faktiškai įpareigota teikti viešojo transporto paslaugas Lienco rajone. Tai atitinka pirmąjį „Altmark“ kriterijų.

4.1.2. *Objektyviai ir skaidriai iš anksto nustatyti kriterijai, pagal kuriuos apskaičiuojama kompensacija*

(72) Antra, kriterijai, pagal kuriuos apskaičiuojama kompensacija, yra nustatyti iš anksto, objektyvūs ir skaidrūs.

(73) Sutartyje mokėjimas už paslaugas *Bestellleistungen* atskirtas nuo mokėjimų už paslaugas *Bestandsleistungen*. Austrijos atstovai atsakyme į raštą dėl sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą patikslino, kad sutartyje atskirai nustatytas atlyginimas už abiejų rūšių transporto paslaugas, skaičiuojamas už nuvažiuotą kilometrą. Paslaugų *Bestellleistungen* vieno kilometro kaina yra 2,57 EUR/km, o paslaugų *Bestandsleistungen* – 1,77 EUR/km. Paslaugos *Bestandsleistungen* skiriasi nuo paslaugų *Bestellleistungen* tik tuo, kad viena iš kompensacijos sudėtinių dalių yra koreguojama, kad nuolat būtų išlaikomas 1,77 EUR/km dydis.

(74) Būtina pažymėti, kad kompensacijos nustatymas remiantis nuvažiuoto kilometro kaina ir bendru nuvažiuotų kilometrų skaičiumi yra plačiai taikomas vežimo autobusais sutartyse, ypač jei riziką, susijusią su bilietų pardavimo pajamomis, prisiima už viešojo transporto organizavimą atsakinga valdžios institucija. Atsižvelgdama į Austrijos atstovų pateiktus papildomus paaiškinimus, Komisija iš naujo išnagrinėjo sutartis ir nustatė, kad, priešingai nei nurodyta sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą 64–71 punktuose pateiktose pirminėse tyrimo išvadose, „Postbus“ ir „Verkehrsverbund Tirol“ sudarytos sutarties tipas yra būtent toks.

(75) Kompensacijos nustatymas pagal nuvažiuoto kilometro kainą ir pagal nuvažiuotų kilometrų skaičių atitinka antrąjį „Altmark“ kriterijų, nes kilometro kaina ir bendras nuvažiuotinų kilometrų skaičius objektyviai ir skaidriai nustatyti iš anksto.

(76) Tai atitinka antrąjį „Altmark“ kriterijų.

4.1.3. *Nepermokėta kompensacija*

(77) Iš sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą 96–102 punktų matyti, kad, Komisijos manymu, „Verkehrsverbund Tirol“ pasirinktas būdas, kuriuo siekiama užtikrinti, kad būtų išvengta kompensacijos permokos, t. y. autobusų įmonės prašytos kainos patikrintos naudojant tris skirtingus palyginimo su vidutinėmis šio sektoriaus vertėmis metodus, gali būti laikomas įrodymu, kad kompensacijos permokos išvengta.

(78) Vis dėlto kadangi šiuo atveju atviras konkursas neskelbtas ir kadangi tiesioginis įmonės „Postbus“ konkurentas teigė, kad „Postbus“ gaunama kompensacija yra per didelė, prieš darant išvadą, kad „Postbus“ pernelyg didelės kompensacijos tikrai negauna, Komisijos manymu, reikėjo suteikti galimybę šiam konkurentui bei suinteresuotosioms trečiosioms šalis pareikšti savo nuomonę apie Austrijos taikomus sąnaudų tikrinimo metodus.

(79) Pirma, būtina pažymėti, kad skundo teikėjas Komisijai pranešė, kad skundo atsisako. Antra, būtina pažymėti, kad trečiosios šalys neginčijo išvados, kad kompensacija nepermokėta.

(80) Be to, Komisija mano, kad Austrija pateikė papildomus paaiškinimus, įrodančius, kad „Verkehrsverbund Tirol“ įmonei „Postbus“ mokėta kaina yra priimtina ir derama, atsižvelgiant į šio ūkio sektoriaus vidutines sąnaudas ir viešojo administravimo subjektų turimą patirtį. 3.3.1–3.3.3 skirsniuose pateikti skaičiavimo metodai ir jais pagrįsti palyginimai bei išvados. Iš esmės, taikant tokius metodus kaip šis, kai trimis skirtingais būdais kompensacija sistemiškai *a posteriori* lyginama su sektoriaus sąnaudomis, galima užtikrinti, kad būtų išvengta kompensacijos permokos. Jei taip lyginant būtų nustatyta kompensacijos permoka, Austrijos atstovai privalėtų reikalauti šią permoką grąžinti.

(81) Tuo remiantis padaryta išvada, kad įmonės „Postbus“ gaunama kompensacija už viešųjų paslaugų teikimo sutarties vykdymą, kuri yra šio sprendimo dalykas, nėra per didelė, todėl tai atitinka trečiąjį „Altmark“ kriterijų.

4.1.4. *Vidutinės, gerai tvarkomos ir tinkamomis transporto priemonėmis aprūpintos įmonės sąnaudas atitinkanti kaina*

(82) Dar reikia patikrinti, ar įmonės „Verkehrsverbund Tirol“ įmonei „Postbus“ mokėta kaina atitinka vidutinės, gerai tvarkomos ir tinkamomis transporto priemonėmis aprūpintos įmonės sąnaudas. Siekiant patikrinti, ar tai atitinka šį kriterijų, reikėtų atskirai išnagrinėti tris jo sudedamąsias dalis.

4.1.4.1. Vidutinės įmonės patiriamos sąnaudos

(83) Šiuo klausimu pirmiausia pažymėtina, kad atlikdami tikrinimo skaičiavimus Austrijos atstovai rėmėsi standartiniais vidutiniais šio ūkio sektoriaus duomenimis. Todėl juos galima laikyti atspindinčiais šio sektoriaus vidurkį.

(84) Todėl įmonės „Postbus“ sąnaudos atitinka vidutinės Austrijos įmonės sąnaudas.

4.1.4.2. Gerai tvarkomos įmonės sąnaudos

(85) Toliau kyla klausimas, ar įmonės „Postbus“ sąnaudos atitinka gerai tvarkomos įmonės sąnaudas. Vežimo autobusais sektoriuje, kuriame ilgai išliko monopolija, o viešieji pirkimai vykdyti be konkurso, negalima laikyti, kad kiekviena rinkoje veikianti įmonė gerai tvarkoma.

(86) Pirmiausia, pažymėtina, kad Austrijos atstovai nepateikė paaiškinimo, iš kurio būtų galima spręsti, kad šie duomenys atitinka vidutinės gerai tvarkomos įmonės rodiklius. Pavyzdžiui, Komisijos manymu, Austrijos atstovai galėjo remtis vidutinėmis įmonių, kurios per pastaruosius metus šiame sektoriuje laimėjo daug viešųjų pirkimų konkursų, sąnaudomis.

(87) Be to, pažymėtina, kad paslaugų *Bestellleistungen* kilometro kainos ir paslaugų *Bestandleistungen* kilometro kainos skirtumas – 0,80 EUR/km. Todėl tikėtina, kad įmonė „Postbus“ turi tam tikrą maržą, kad galėtų pagerinti paslaugų *Bestellleistungen* efektyvumą.

(88) Darytina išvada, kad Austrijos atstovai neįrodė, kad įmonės „Verkehrsverbund Tirol“ mokėta kaina įmonei „Postbus“ atitinka gerai tvarkomos įmonės sąnaudas. Tai neatitinka ketvirtojo „Altmark“ kriterijaus.

4.1.4.3. Išvados dėl atitikties „Altmark“ kriterijams

(89) Kadangi būtina atitiktis visiems keturiems kriterijams, Komisija, nenustačiusi vieno iš kriterijų atitikties, automatiškai daro išvadą, kad šie mokėjimai laikytini įmonei „Postbus“ suteikiančiais atrankinio ekonominio pranašumo.

4.1.5. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai*

(90) Įmonė „Postbus“ veikia visame Austrijos vežimo autobusais sektoriuje ir užima didelę rinkos dalį. Todėl ekonominio pranašumo suteikimas šiai įmonei gali iškreipti konkurenciją.

(91) Šiuo atveju, konkurencija gali būti iškreipiama visų pirma dėl to, kad iš valstybės lėšų suteikiamas finansavimas įmonei, turinčiai leidimą autobusu vežti keleivius minėtame rajone. Todėl toks finansavimas iš valstybės lėšų gali trukdyti kitoms įmonėms gauti leidimus vežti keleivius viešojo transporto maršrutais, nes jis sustiprina naudą gaunančių įmonių padėtį ir pratęsiant leidimus jos gali pasiūlyti ekonomiškai patrauklesnes sąlygas.

(92) Dėl tikimybės, kad minėta priemonė gali daryti poveikį valstybių narių prekybai, pažymėtina, kad visų pirma, vietos arba regioninio viešojo transporto rinka Austrijoje ir kitose valstybėse narėse yra atvira konkurencijai, kadangi nacionalinio monopolio šioje rinkoje viena ar daugiau įmonių neturi.

(93) Šiomis aplinkybėmis būtina priminti 77 ir tolesnius sprendimo „Altmark Trans“ punktus, kuriuose Teisingumo Teismas nusprendė, kad:

„[…] visai įmanoma, jog valstybinė subsidija, skirta tik vietinio arba regioninio transporto paslaugų įmonei, neteikiančiai jokių transporto paslaugų už kilmės valstybės ribų, gali daryti poveikį prekybai tarp valstybių narių.

Jeigu valstybė narė skiria įmonei valstybinę subsidiją, tokios įmonės teikiamų transporto paslaugų mastas gali išlikti nepasikeitęs arba padidėti, ir dėl to sumažėja kitose valstybėse narėse įsisteigusių įmonių galimybės teikti savo transporto paslaugas pirmosios valstybės narės rinkoje (žr. 1988 m. liepos 13 d. Sprendimo Prancūzija prieš Komisiją, 102/87, Rink. p. 4067, 19 punktą; 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo Italija prieš Komisiją, C-305/89, Rink. p. I-1603, 26 punktą ir minėto Sprendimo Ispanija prieš Komisiją 40 punktą).

[…]

Todėl antroji Sutarties 92 straipsnio 1 dalies taikymo sąlyga, būtent tai, kad pagalba turi daryti poveikį prekybai tarp valstybių narių, nepriklauso nuo teikiamo transporto paslaugų vietos ar regioninio pobūdžio ar vykdomos veiklos masto."

(94) Todėl negalima atmesti tikimybės, kad dėl minėtos priemonės kitose valstybėse narėse įsteigtų įmonių galimybės teikti transporto paslaugas Austrijos rinkoje sumažėjo.

(95) Todėl finansavimas, kurį iš valstybės lėšų įmonė „Verkehrsverbund Tirol" suteikė įmonei „Postbus", gali iškreipti rinką ir daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

4.1.6. *Išvada*

(96) Kadangi nėra ketvirtojo „Altmark" kriterijaus atitikties, o visos kitos EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje nustatytos sąlygos įvykdytos, laikoma, kad minėti mokėjimai yra valstybės pagalba pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį.

(97) Todėl reikėtų ištirti, ar šią pagalbą galima laikyti suderinama su bendrąja rinka.

4.2. **Pagalbos suderinamumas**

(98) EB sutarties 73 straipsnyje dėl sausumos transporto nustatyta, kad „su bendrąja rinka yra suderinama valstybės pagalba, jei ji skirta transporto koordinavimo reikmėms arba jei ji kompensuoja tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka".

4.2.1. *„Altmark" bylos teismų praktika dėl 73 straipsnio taikymo*

(99) Anot Teisingumo Teismo, „77 straipsnyje (dabar EB sutarties 73 straipsnis (…)) numatyta, kad valstybės pagalba, jei ji skirta transporto koordinavimo reikmėms arba jei ji kompensuoja tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, su EB sutartimi suderinama. […] Priėmus Reglamentą (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transportui, valstybės narės nebegali remtis Sutarties 77 straipsniu, kuriame nustatyta, kad valstybės pagalba, jei ji skirta transporto koordinavimo reikmėms arba jei ji kompensuoja tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, yra suderinama su Sutartimi, išskyrus antrinėje Bendrijos teisėje nustatytus atvejus. Kai su šiuo atveju susijusiems dalykams netaikomas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių įsipareigojimais, neatskiriamais nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos, o pagrindiniame procese apsvarstytos subsidijos patenka į EB sutarties 92 straipsnio 1 dalies (po pakeitimo 87 straipsnio 1 dalis) taikymo sritį, kokių sąlygų laikydamosi valstybių narių valdžios institucijos gali teikti pagalbą pagal EB sutarties 77 straipsnį, galutinai nustatyta Reglamentu (EEB) Nr. 1107/70." ([19])

(100) Todėl kyla klausimas, ar Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 arba Reglamente (EEB) Nr. 1107/70 yra valstybės pagalbos suderinamumo taisyklės, taikytinos šiuo atveju.

4.2.2. *Suderinamumas pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69*

4.2.2.1. Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 taikymo sritis

(101) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 taikymo sritis apibrėžta jo 1 straipsnio 1 ir 2 dalyse:

„1. Šis reglamentas taikomas transporto įmonėms, kurios organizuoja geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto paslaugas. Valstybės narės gali netaikyti šio reglamento įmonėms, kurių veikla apima tik paslaugų teikimą mieste, priemiesčiuose ar regione.

2. Šiame reglamente:

— „vežimas mieste ir priemiesčiuose" reiškia transporto paslaugas, tenkinančias miesto ar miesto su priemiesčiais poreikius bei tarp miesto ir aplinkinių rajonų esančius transporto poreikius,

— „vežimas regione" reiškia transporto paslaugas, kurios teikiamos, kad būtų patenkinti regiono transporto poreikiai."

(102) Austrija pasinaudojo galimybe reglamento netaikyti kai kurioms įmonėms: remiantis 1998 m. Privačių geležinkelių rėmimo įstatymo (vok. *Privatbahnunterstützungsgesetz*) ([20]) 2 straipsniu, įmonėms, kurių veikla apima tik paslaugų teikimą mieste ir priemiesčiuose, Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 netaikomas.

(103) Vis dėlto šiuo atveju minėtos paslaugos yra regioninės paslaugos. Todėl Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 joms taikomas.

4.2.2.2. Austrijos pasirinkta sistema

(104) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 3–5 dalyse aprašomi du skirtingi būdai, vieną iš kurių valstybės narės gali pasirinkti viešajam transportui organizuoti ir finansuoti, t. y. nustatyti viešųjų paslaugų teikimo įpareigojimus arba sudaryti viešųjų paslaugų teikimo sutartis:

([19]) Teisingumo Teismo sprendimo „Altmark Trans" byloje 101, 106, 107 punktai. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 130, 1970 6 15, p. 1).

([20]) *Bundesgesetzblatt* I 1994/519.

„3. Valstybių narių kompetentingos institucijos panaikina visus įsipareigojimus, įeinančius į viešosios paslaugos sąvoką, kaip apibrėžta šiame reglamente, kurie nustatyti geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transportui.

4. Siekiant užtikrinti pakankamą transporto paslaugų teikimą, kad jas teikiant būtų visų pirma atsižvelgiama į socialinius ir aplinkosaugos veiksnius ir miesto bei užmiesčio planavimą arba būtų siekiama tam tikroms keleivių kategorijoms pasiūlyti ypatingą mokestį už važiavimą, valstybių narių kompetentingos institucijos gali viešųjų paslaugų sutartis sudaryti su transporto įmonėmis. Tokių sutarčių sąlygos ir jų vykdymo detalės išdėstytos V skirsnyje.

5. Tačiau valstybių narių kompetentingos institucijos gali palikti arba nustatyti miesto, priemiesčių ir regiono keleivinio transporto paslaugų teikimo su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, nurodytus 2 straipsnyje. Darbo organizavimo sąlygos ir kompensavimo procedūros išsamiai pateikiamos II, III ir IV skirsniuose. Jeigu transporto įmonė ne tik teikia paslaugas pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, bet taip pat užsiima ir kita veikla, viešosioms paslaugoms vykdyti privalo būti sukurti atskiri padaliniai, atitinkantys bent šiuos reikalavimus:

a) buhalterinė apskaita kiekvienai veiklai privalo būti tvarkoma atskirai, o proporcinga turto dalis, susijusi su kiekviena veikla, turi būti nustatoma naudojantis galiojančiomis buhalterinės apskaitos taisyklėmis;

b) išlaidos padengiamos veiklos pajamomis ir mokėjimais iš valdžios institucijų, be jokios pervedimų galimybės iš vieno kurio arba į kitą įmonės veiklos padalinį.“

(105) Austrija pasirinko sutarčių sistemą (ÖPNRV-G 19 straipsnis). Todėl minėtai priemonei taikomos Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 V skirsnio nuostatos.

4.2.2.3. Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 V skirsnio taikymas

(106) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 V skirsnis sudarytas iš vienintelio 14 straipsnio, kuriame teigiama:

„1. „Viešųjų paslaugų sutartis“ – tai sutartis, sudaroma tarp valstybės narės kompetentingų institucijų ir transporto įmonės, kad visuomenei būtų teikiamos pakankamos transporto paslaugos.

Viešųjų paslaugų sutartyje turi būti numatyta:

— transporto paslaugos, atitinkančios nustatytus tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus,

— papildomos transporto paslaugos,

— transporto paslaugos nurodytais tarifais ir nurodytomis sąlygomis, ypač tam tikroms keleivių kategorijoms arba tam tikrais maršrutais,

— paslaugų keitimas atsižvelgiant į besikeičiančius poreikius.

2. Viešųjų paslaugų sutartis, *inter alia*, apima šiuos punktus:

a) paslaugų, kurios turi būti teikiamos, pobūdį, ypač veiklos nenutrūkstamumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus;

b) aptariamą sutartyje numatytų paslaugų kainą, kuri turi būti arba pridedama prie tarifinių pajamų, arba įtraukta į pajamas ir finansinių santykių tarp abiejų pusių detales;

c) nuostatas dėl sutarties keitimo ir patikslinimo, ypač atsižvelgiant į nenumatytus pasikeitimus;

d) sutarties galiojimo laikotarpį;

e) baudas tuo atveju, jeigu sutarties nesilaikoma.

3. Turtas, naudojamas teikti transporto paslaugoms, dėl kurių pasirašyta viešųjų paslaugų sutartis, gali priklausyti įmonei arba būti skirtas įmonei disponuoti.

4. Bet kuri įmonė, ketinanti nutraukti arba iš esmės pakeisti transporto paslaugas, kurias įmonė visuomenei teikia nuolat ir reguliariai ir kurioms netaikoma sutarčių sistema arba su viešąja paslauga susijęs įsipareigojimas, apie tai iš anksto, bent prieš tris mėnesius, praneša valstybės narės kompetentingoms institucijoms. Kompetentingos institucijos gali nutarti atsisakyti tokio informavimo reikalavimo. Ši nuostata neturi įtakos kitoms nacionalinėms procedūroms, kurios taikomos teisei nutraukti ar keisti transporto paslaugas.

5. Gavusios 4 dalyje nurodytą informaciją, kompetentingos institucijos gali reikalauti, kad aptariamosios paslaugos būtų teikiamos dar vienerius metus nuo datos, kada buvo įteiktas pranešimas, ir apie tai praneša įmonei iki pranešimo galiojimo pabaigos likus bent mėnesiui. Institucijos taip pat gali imtis iniciatyvos pradėti derybas, kad tokios transporto paslaugos būtų nustatytos arba pakeistos.

6. Išlaidos, kurių transporto įmonės patiria dėl 5 dalyje nurodytų įsipareigojimų, turi būti kompensuojamos bendra tvarka, aprašyta II, III ir IV skirsniuose."

(107) „Postbus" ir „Verkehrsverbund Tirol" sudaryta sutartis yra valstybės narės kompetentingos institucijos ir transporto įmonės sudaryta sutartis dėl pakankamų viešojo transporto paslaugų teikimo.

(108) Į sutartį įtraukta: transporto paslaugos, atitinkančios nustatytus tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus, transporto paslaugos nurodytomis kainomis ir nurodytomis sąlygomis, ypač tam tikroms keleivių kategorijoms, ir paslaugų keitimas atsižvelgiant į besikeičiančius poreikius.

(109) Todėl ši sutartis gali būti laikoma viešųjų paslaugų teikimo sutartimi pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnį.

(110) Reikėtų pažymėti, kad viešųjų paslaugų teikimo sutarčių tikslas („teikti pakankamas transporto paslaugas") ir turinys („nustatyti tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartai", nustatyti tarifai ir nustatytos sąlygos „tam tikroms keleivių kategorijoms arba tam tikrais maršrutais", „paslaugų keitimas atsižvelgiant į besikeičiančius poreikius" ir kt.) labai nesiskiria nuo viešosios paslaugos įpareigojimų, kuriuos gali nustatyti valstybė arba jos institucijos, dalyko. Tačiau jau anksčiau buvo paaiškinta, kad kompensacija už tokias paslaugas yra pagalba paslaugos teikėjui.

(111) Šiuo atžvilgiu pirmiausia būtina pažymėti, kad priimdamas Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 teisės akto leidėjas siekė apibrėžti, kokiomis sąlygomis EB sutarties 73 straipsnyje minima „valstybės pagalba, […] jei ji kompensuoja tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka", yra suderinama su bendrąja rinka. Taikant EB sutarties 73 straipsnį ir kartu taikant Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, daroma prielaida, kad teikiama valstybės pagalba pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Visgi jei sutarčių turiniui taikytina 73 straipsnio sąvoka „įsipareigojimai, siejami su viešosios paslaugos sąvoka", pati priemonės forma (sutartis, o ne vienašališkai nustatytos pareigos) savaime neturėtų būti kliūtis į kainą įskaičiuotą pagalbą pripažinti suderinama su bendrąja rinka. Iš tiesų, pagrindinis veiksnys, pagal kurį sprendžiama, ar paslauga (ar ją teikti būtų nustačiusi valstybė, ar dėl jos susitarė sutarties šalys) laikytina įsipareigojimu teikti viešąsias paslaugas, yra paslaugos turinys, o ne jos atsiradimo forma ([21]). Todėl padaryta išvada, kad į paslaugų kainą įtrauktą pagalbą, numatytą viešųjų paslaugų teikimo sutartyje, Komisijai laikyti suderinama su bendrąja rinka teisinių kliūčių nėra. Reikia pažymėti, kad tokia teisės aktų leidėjų samprata taip pat patvirtinta naujame 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ([22]). Tačiau 12 straipsnyje numatyta, kad šis reglamentas įsigalioja 2009 m. gruodžio 3 d. Todėl minėtai sutarčiai jis netaikytinas, nes ji sudaryta prieš šiam reglamentui įsigaliojant.

(112) Kadangi Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 tikslių suderinamumo sąlygų nenustatyta, Komisija mano, kad norint nustatyti, ar tokia pagalba suderinama su bendrąja rinka, taikytini EB sutarties, Teisingumo Teismo praktikos ir kitų sričių Komisijos sprendimų praktikos bendrieji principai.

(113) Pagrindines sąlygas Komisija apibendrino Bendrijos bendrųjų nuostatų dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą formos 2.4 dalyje ([23]). Dėl pagalbos, įtrauktos į kainą, kurią viešosios paslaugos teikėjui moka valdžios institucija, šių nuostatų 14 punkte nustatyta:

„Kompensacijos suma negali viršyti sumos, kurios reikia padengti sąnaudoms, susidariusioms vykdant viešosios paslaugos įsipareigojimus, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną, gautus vykdant šiuos įsipareigojimus. Kompensacijos suma apima ir visą valstybės arba iš valstybinių išteklių bet kokia forma suteiktą pagalbą."

(114) Todėl „Verkehrsverbund Tirol" mokėjimai įmonei „Postbus" laikytini suderinamais su bendrąja rinka, jei jie šias sąlygas atitinka.

(115) Šios sąlygos tiksliai atitinka trečiąjį „Altmark" kriterijų, kurio, kaip jau paaiškinta, šiuo atveju laikomasi.

([21]) Žiūrėti Teisingumo Teismo sprendimą byloje C 280/00, „Altmark Trans" dėl viešųjų paslaugų teikimo sutarties Vokietijoje. Tai Teisingumo Teismui nesukliudė atlikti tyrimo, ar priemonė laikytina pagalba, remiantis priemonės turiniu, o ne forma. Žiūrėti 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimo 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma, skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, 4 straipsnį (OL L 312, 2005 11 29, p. 67), kurioje taip pat neatsižvelgiama į priemonės formą.

([22]) OL L 315, 2007 12 3, p. 1.

([23]) OL C 297, 2005 11 29, p. 4.

(116) Todėl galima daryti išvadą, kad įmonės „Verkehrsverbund Tirol“ įmonei „Postbus“ pagal viešųjų paslaugų teikimo sutartį suteikta valstybės pagalba suderinama su bendrąja rinka remiantis Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsniu.

4.3. **Atleidimo nuo prievolės pranešti netaikymas**

(117) Austrijos atstovų nuomone, remiantis Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalimi, apie įmonių „Verkehrsverbund Tirol“ ir „Postbus“ sudarytą viešųjų paslaugų teikimo sutartį pranešti pagal EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį neprivaloma.

(118) Reglamento (EEB) Nr. 17 straipsnio 2 dalyje teigiama, kad „kompensacijai, mokamai laikantis šio reglamento nuostatų, neturi būti taikoma procedūra dėl išankstinio informavimo, nustatyta Europos ekonominės bendrijos steigimo sutarties 93 straipsnio 3 dalyje“.

(119) Todėl kyla klausimas, ar pagal viešųjų paslaugų teikimo sutartį įmonės „Verkehrsverbund Tirol“ atliekami mokėjimai įmonei „Postbus“ yra kompensacija pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalį.

Minėtame sprendime byloje „Danske Busvognmænd“ Europos Bendrijų pirmosios instancijos teismas nusprendė, kad „transporto įmonės ir kompetentingos institucijos konkurso tvarka sudarytoje sutartyje pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 ir 2 dalis privaloma numatyti specialią finansavimo tvarką, kurios laikantis galimybės mokėti kompensacijas pagal šio reglamento II, III ir IV skirsniuose nustatytus metodus nelieka“ ([24]).

(120) Iš šio sprendimo galima spręsti, kad sąvoka „kompensacija už viešąją paslaugą“ pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalį aiškintina labai siaurai. Į šią sąvoką patenka tik kompensacija už viešosios paslaugos teikimo įsipareigojimus, įmonei vienašališkai nustatytus pagal reglamento 2 straipsnį, kai apie kompensaciją, apskaičiuotą laikantis reglamento 10–13 straipsniuose aprašytų metodų, neprivaloma pranešti Komisijai EB sutarties 88 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka.

(121) Tačiau Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnyje numatytais viešųjų paslaugų įsipareigojimais pagrįstose transporto paslaugų sutartyse numatyti mokėjimai nelaikomi kompensacijomis pagal to paties reglamento 17 straipsnio 2 dalį.

(122) Vadinasi, Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnyje numatytais viešosios paslaugos teikimo įsipareigojimais pagrįstose transporto paslaugų sutartyse numatytiems mokėjimams (tokiems kaip įmonių „Verkehrsverbund Tirol“ ir „Postbus“ sudarytoje sutartyje) nedaroma EB sutarties 88 straipsnio 3 dalyje nurodytos pranešimo prievolės išimčių. Todėl jų suderinamumą turi įvertinti Komisija.

5. **IŠVADA**

(123) Konstatuota, kad Austrija neteisėtai vykdė „Verkehrsverbund Tirol“ ir „Postbus“ sudarytą viešųjų paslaugų teikimo sutartį, kuri yra šio sprendimo dalykas, ir pažeidė EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį. Vis dėlto, toje sutartyje numatyta valstybės pagalba gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka remiantis EB sutarties 73 straipsniu,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Austrija suteikė įmonei „Postbus“ pagal 2002 m. liepos 12 d. sudarytą sutartį su įmone „Verkehrsverbund Tirol“, yra suderinama su bendrąja rinka, jei vykdomos 2 straipsnyje nustatytos sąlygos.

2 straipsnis

Austrijos valdžios institucijos kasmet šio sprendimo 3.3 skirsnyje pateiktais būdais kompensaciją lygina su vidutinėmis šio sektoriaus sąnaudomis ir reikalauja grąžinti nustatytą kompensacijos permoką.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Austrijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2008 m. lapkričio 26 d.

Komisijos vardu

Antonio TAJANI

Pirmininko pavaduotojas

([24]) Sprendimas byloje T-157/01 „Danske Busvognmænd“, žr. rink. II-917, 77–79 punktus.