II

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana nav obligāta)

LĒMUMI

KOMISIJA

KOMISIJAS LĒMUMS

(2008. gada 26. novembris)

par valsts atbalstu, ko Austrija piešķīrusi uzņēmumam *Postbus Lienz* rajonā C 16/07 (ex NN 55/06)

(izziņots ar dokumenta numuru C(2008) 7034)

(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/845/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt savas piezīmes atbilstīgi minētajiem pantiem [1],

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Vēstulēs, kas saņemtas 2002. gada 2. augustā [2] un 2003. gada 23. augustā [3], privāts Austrijas autobusu pārvadājumu uzņēmums sūdzējās Komisijai par valsts atbalstu, kuru, kā apgalvots sūdzībās, Tiroles sabiedriskā transporta pārvalde (*Verkehrsverbund Tirol GmbH*, turpmāk tekstā – *Verkehrsverbund Tirol*) 2002. gadā piešķīra valstij piederošam šā uzņēmuma konkurentam *Postbus AG* (turpmāk tekstā – *Postbus*). 2005. gada 14. jūlija vēstulē [4] Komisija pieprasīja Austrijai papildu informāciju par šo sūdzību. 2005. gada 3. oktobra vēstulē [5] Austrija sniedza Komisijai prasīto informāciju.

(2) Komisija 2007. gada 30. maija vēstulē [6] informēja Austriju par savu lēmumu uzsākt EK līguma 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz konkrēto atbalstu.

(3) Komisija lēmumu uzsākt šo procedūru publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, aicinot attiecīgās personas iesniegt savus apsvērumus [7].

(4) Austrija 2007. gada 18. jūlija vēstulē [8] iesniedza savus paskaidrojumus.

(5) Sūdzības iesniedzējs 2007. gada 24. jūlija vēstulē [9] informēja Komisiju, ka vairs nav ieinteresēts lietas turpināšanā.

(6) Komisija no attiecīgajām pusēm apsvērumus nesaņēma.

[1] OV C 162, 14.7.2007., 19. lpp.
[2] Reģistrācijas numurs: TREN (2002) A/63803.
[3] Reģistrācijas numurs: TREN (2002) A/68846.
[4] Reģistrācijas numurs: TREN (2005) D/113701.
[5] Reģistrācijas numurs: TREN (2006) A/15295.
[6] Reģistrācijas numurs: C(2007) 2209, galīgā redakcija.
[7] Sk. 1. zemsvītras piezīmi.
[8] Reģistrācijas numurs: TREN (2007) A/38864.
[9] Reģistrācijas numurs: TREN (2007) A/39395.

2. ATBALSTA SĪKS IZKLĀSTS

2.1. Izmeklējamais atbalsta pasākums

2.1.1. *Priekšvēsture*

(7) *Verkehrsverbund Tirol* ir valstij piederošs uzņēmums, kura darbību regulē privāttiesības. Līdzīgas saimnieciskās vienības pastāv arī visos citos reģionos, un parasti tās dēvē par *Verkehrsverbundgesellschaften*. Šie uzņēmumi ir atbildīgi par autobusu satiksmes plānošanu un koordinēšanu savos reģionos. Saskaņā ar *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (Federālo likumu par sabiedriskā pasažieru transporta organizāciju, turpmāk tekstā – *ÖPNRV-G*) šie uzņēmumi saņem ikgadējas dotācijas no savas federālās zemes, lai nodrošinātu atbilstošus sabiedriskos pasažieru pārvadājumus attiecīgajā reģionā.

(8) *Verkehrsverbund Tirol* un *Postbus* 2002. gada 12. jūlijā vienojās noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu par sabiedrisko pasažieru pārvadājumu veikšanu autobusu maršrutos ar numuru 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 un 5052 *Lienz* rajonā.

(9) Saskaņā ar Austrijas administratīvajām tiesībām autobusu satiksmes operatoram ir nepieciešama licence, lai tas saņemtu atļauju apkalpot autobusa maršrutu. Licences piešķiršana nav saistīta ar sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšanu.

(10) *Postbus* jau pirms sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšanas bija licences, kas ļāva apkalpot septiņus līgumā paredzētos maršrutus. *Postbus* bija pieteicies licenču saņemšanai pēc savas iniciatīvas, nebūdams drošs par kompensācijas saņemšanu. Tāpēc Austrijas tiesību akti atzīst attiecīgos maršrutus par tādiem, ko apkalpo *"eigenwirtschaftlich"* (komerciālās interesēs). Saskaņā ar Austrijas valsts iepirkuma noteikumiem atšķirība starp *eigenwirtschaftlich* un *gemeinwirtschaftlich* (sabiedrības interesēs) ir nozīmīga, jo valsts iepirkuma noteikumi attiecas tikai uz tiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuri slēgti par maršrutiem, ko apkalpo *gemeinwirtschaftlich*. Tādējādi šis lēmums attiecas uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kurš piešķirts ārpus valsts iepirkuma procedūras.

2.1.2. *Izmeklējamā sabiedrisko pakalpojumu līguma sīks raksturojums*

(11) Kopumā līguma priekšmets bija *Postbus* autobusu transporta pakalpojumu sniegšana, par to saņemot atlīdzību. Līgums stājās spēkā 2002. gada 1. janvārī ar atpakaļejošu spēku un tas tika noslēgts uz nenoteiktu laiku. Sākot no 2006. gada decembra, katra līgumslēdzēja puse ir tiesīga izbeigt šo līgumu, ja sešus mēnešus iepriekš izsūta attiecīgu brīdinājumu.

(12) Attiecībā uz atlīdzības aprēķināšanu līgumā izšķir tādus jēdzienus kā *Bestelleistungen* un *Bestandsleistungen*.

(13) Ar *Bestelleistungen* līgumā saprot autobusu transporta pamata pakalpojumu sniegšanu, par kuriem ir paredzēta fiksēta kompensācija. Līguma IV daļas 3. punktā noteikts, ka *Bestelleistungen* ir 204 807 km. Līguma XIII daļa paredz, ka *Postbus* katru gadu saņem maksājumu EUR 527 000 apmērā, kā arī piemaksu par apgrozījumu (plus PVN). Izmaksāšana notiek divpadsmit daļās, kas vienmērīgi sadalītas gada laikā.

(14) Ar *Bestandsleistungen* līgumā saprot tādu autobusu transporta pakalpojumu sniegšanu, par kuriem ir paredzēta kompensācija, ko veido summa no trim daļām. Līguma IV daļas 3. punktā noteikts, ka *Bestandsleistungen* ir 952 761 km. X daļas 2. punkts par *Bestandsleistungen* 2002. gadam nosaka atlīdzību EUR 1 690 000 apmērā. X daļas 3. punkts paredz, ka minētā atlīdzība veidojas šādi:

a) kompensācija par integrētiem satiksmes savienojumiem (*Verbundabgeltung*), un tās summa katru gadu tiek noteikta attiecībā uz katru maršrutu, pamatojoties uz pasažieru skaitu;

b) ieņēmumi no biļešu pārdošanas, kuri atbrīvoti no apgrozījuma nodokļa bez PVN, ko *Postbus* saņem atpakaļ;

c) ieņēmumi no kompensācijas, kas saskaņota ar Federālo Vides ministriju, no jauniešu un ģimenes kompensācijām, kas paredzētas, ieviešot samazinātos tarifus skolniekiem un audzēkņiem saskaņā ar *ÖPNRV-G* 29. pantu, un no līgumiem, kas noslēgti starp ministriju un *Postbus* saskaņā ar *Familien Lasten Ausgleichs Gesetz* (*FLAG*) 30. panta f) un j) apakšpunktu.

(15) Pirmajam līguma darbības gadam *Verbundabgeltung* tika noteikts EUR 1 690 000 apmērā, atskaitot ieņēmumus no biļešu pārdošanas un kompensācijas par samazinātajiem tarifiem. Līguma slēgšanas brīdī līgumslēdzējas puses vēl nezināja, kādi būs ieņēmumi no kompensācijām par samazinātajiem tarifiem. Tāpēc līgumā nebija noteikta galīgā summa par *Verbundabgeltung*.

(16) Tādējādi cena, kādu *Verkehrsverbund Tirol* samaksāja *Postbus* par 2002. gadu, bija EUR 2 217 000 apmērā (tajā skaitā atpakaļ saņemtie ieņēmumi no biļešu pārdošanas). No otras puses, *Postbus* bija pienākums nodrošināt autobusu satiksmes pakalpojumus 1 157 568 km garumā saskaņā ar autobusu kustības sarakstu un līgumā paredzētajos maršrutos. Par katru kilometru tika maksāta vidējā cena EUR 1,92 apmērā.

2.1.3. *Austrijas sistēmas vēsturisks novērtējums*

(17) *Bestellleistungen* un *Bestandsleistungen* izšķiršana galvenokārt ir izskaidrojama ar *ÖPNRV-G* vēsturisko attīstību, definējot vispārējos noteikumus attiecībā uz transporta finansēšanu un organizāciju Austrijas lauku reģionos.

(18) *ÖPNRV-G* 10. panta 1. punkts nosaka, ka autobusu satiksmes uzņēmumi, kuri pieder Austrijas valstij, piemēram, *Postbus*, ir tiesīgi prasīt federālās valdības kompensāciju par saviem zaudējumiem, kurus līdz 1999. gada 1. jūnijam radījuši pārvadājumu vispārējie ekspluatācijas izdevumi (*Alteinnahmegarantie*).

(19) Attiecībā uz laiku pēc 1999. gada 1. jūnija federālā valdība atlīdzina summu, kas atbilst *Alteinnahmegarantie* ikgadējo izmaksu summai, tiem reģionu uzņēmumiem, kuri ir atbildīgi par vispārējo transporta organizāciju, proti, *Verkehrsverbundgesellschaften*. Minētie uzņēmumi izmanto šīs summas, lai slēgtu apakšuzņēmuma līgumus par autobusu satiksmes pakalpojumu sniegšanu ar attiecīgiem autobusu pārvadājumu uzņēmumiem. Pirms šo pakalpojumu līgumu slēgšanas *Verkehrsverbundgesellschaften* ir jāizplāno vispārējā satiksmes organizācija savā reģionā saskaņā ar *ÖPNRV-G* 11., 20. un 31. pantu, kurā definēti ekonomiskie un kvalitātes kritēriji, ko jāievēro visam piepilsētas sabiedriskajam transportam (*ÖPNRV-G* 10. panta 2. punkts).

(20) Sākot no 2001. gada, federālā valdība ik gadu par vienu piektdaļu samazina summu, ko tā atlīdzina *Verkehrsverbundgesellschaften* (*ÖPNRV-G* 10. panta 3. punkts).

(21) *ÖPNRV-G* 14. pantā un turpmākajos pantos ir definēti nosacījumi *Verkehrsverbundgesellschaften* izveidošanai un organizācijai. Piemēram, *ÖPNRV-G* 19. panta 1. punkts uzdod *Verkehrsverbundgesellschaften*, sākot no 1999. gada, piecu gadu laikā aizstāt *Alteinnahmegarantie* sistēmu ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu sistēmu.

2.1.4. *Sabiedrisko pakalpojumu līgumā paredzētās cenas pamatojums*

(22) Pirms minētā sabiedrisko pakalpojumu līguma parakstīšanas *Verkehrsverbund Tirol* izmantoja trīs dažādas metodes, lai pārbaudītu, cik pamatota ir līgumā paredzētā sabiedrisko pakalpojumu kompensācija. Attiecīgās trīs metodes bija šādas: izmaksas uz vienu kilometru (*Prüfung nach Kilometersätzen*), izmaksas katrā izmaksu pozīcijā (*Prüfung nach Kostensätzen*) un izmaksas saistībā ar dažādām izmaksu kategorijām (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2. **Komisijas sākotnējais novērtējums**

(23) Lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija apšaubīja, vai sabiedrisko pakalpojumu līgums, kas noslēgts starp *Verkehrsverbund Tirol* un *Postbus*, atbilst otrajam t. s. *Altmark* kritērijam ([10]). Tā kā visi četri *Altmark* kritēriji ir kumulatīvi, Komisija sīkāk nevērtēja, vai ir ievērots trešais un ceturtais kritērijs, toties secināja, ka šajā gadījumā nevar izslēgt valsts atbalsta esamību.

(24) Attiecībā uz šāda valsts atbalsta iespējamo saderību ar kopējo tirgu lēmumā par procedūras uzsākšanu tika atzīts, ka šis atbalsts var būt saderīgs ar kopējo tirgu, pamatojoties uz EK līguma 73. pantu un 14. pantu Padomes 1969. gada 26. jūnija Regulā (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē ([11]). Konkrēti, Komisija atzina, ka *Postbus* izmaksātās kompensācijas summa nav pārsniegusi izdevumus, kas bija nepieciešami to izmaksu segšanai, kuras radās, pildot līgumā paredzētās sabiedrisko pakalpojumu saistības, ja ņem vērā attiecīgi gūtos ieņēmumus un samērīgu peļņu no šo pienākumu veikšanas.

(25) Tomēr Komisija atzina, ka, tā kā publisks konkurss netika izsludināts un *Postbus* tiešais konkurents apgalvoja, ka *Postbus* ir saņēmis pārmērīgu kompensāciju, šajā gadījumā ir lietderīgi nodrošināt iespēju gan šim konkurentam, gan visām citām ieinteresētajām pusēm izteikt savu viedokli par metodēm, ko Austrijas iestādes izmantoja izmaksu pārbaudei un pārmērīgas kompensācijas novēršanai, lai varētu droši secināt, vai *Postbus* ir vai nav saņēmis pārmērīgu kompensāciju. Pamatojoties uz to, Komisija izteica šaubas, vai *Postbus* nav saņēmis pārmērīgu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

3. **AUSTRIJAS PASKAIDROJUMI**

(26) Austrijas sniegtie paskaidrojumi attiecas uz:

a) saistību starp *Altmark* kritērijiem un Regulu (EEK) Nr. 1191/69;

b) otrā *Altmark* kritērija piemērošanu šajā gadījumā;

c) trešā un ceturtā *Altmark* kritērija piemērošanu šajā gadījumā, jo īpaši attiecībā uz metodēm, kas izmantotas izmaksu pārbaudē un pārmērīgas kompensācijas novēršanā;

d) sabiedrisko pakalpojumu līguma saderību ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69.

Saistība starp Altmark Kritērijiem un Regulu (EEK) Nr. 1191/69

(27) Austrijas iestādes uzskatīja, ka EK līguma 73. pants un Regula (EEK) Nr. 1191/69, kas ar to pamatota, veido *lex specialis* attiecībā uz EK līguma 87. panta 1. punktu. Tāpēc, ja sabiedrisko pakalpojumu līgums atbilst kritērijiem, kas noteikti Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantā, valsts atbalsta nav, un līdz ar to nav vajadzības novērtēt šā sabiedrisko pakalpojumu līguma atbilstību EK līguma 87. panta 1. punktam un *Altmark* kritērijiem. Austrija pamatoja savu skaidrojumu ar *Altmark* sprieduma 37. punktu, proti:

([10]) Minētos kritērijus noteica Eiropas Kopienu Tiesa savā 2003. gada 24. jūlija spriedumā: *Altmark*, lieta C-280/00, ECR I-7747, lai būtu iespējams novērtēt, vai sabiedrisko pakalpojumu kompensācija ir valsts atbalsts vai nav.

([11]) OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp.

"Vispirms galvenajā procedūrā jāizvērtē, vai Regulu (EEK) Nr. 1191/69 piemēro attiecīgajiem transporta pakalpojumiem. Tikai tad, ja nepiemēro, galvenajā procedūrā jāizvērtē, vai Līguma pamatnoteikumus par valsts atbalstu piemēro attiecīgajām subsīdijām."

3.1. **Otrā *Altmark* kritērija piemērošana šajā gadījumā**

(28) Austrijas iestādes apgalvoja, ka pat tad, ja Regula (EEK) Nr. 1191/69 neregulē valsts atbalsta esamību, bet tikai tā saderību ar kopējo tirgu, sabiedrisko pakalpojumu līgums, kas noslēgts starp *Verkehrsverbund Tirol* un *Postbus*, jebkurā gadījumā atbilst četriem *Altmark* kritērijiem.

(29) Attiecībā uz otro *Altmark* kritēriju Austrija skaidroja, ka gan atlīdzība par *Bestelleistungen*, gan atlīdzība par *Bestandsleistungen* tika jau iepriekš noteikta objektīvā un pārredzamā veidā. Saistībā ar *Bestelleistungen* Austrija paskaidroja, ka šis līgums ir neto līgums, tāpēc *Postbus* saņēma fiksētu cenu par katru autobusa nobraukto kilometru, proti, 2,57 EUR/km ([12]). Tādējādi cena bija noteikta jau iepriekš, izmantojot objektīvu un pārredzamu kritēriju "cena par nobraukto km".

(30) Saistībā ar *Bestandsleistungen* Austrija paskaidroja, ka līgumslēdzējas puses iepriekš bija vienojušās arī par to, ka cena būs fiksēta, proti, EUR 1,69 miljoni par 952 761 nobrauktajiem kilometriem. Iepriekšējas vienošanās nebija par precīzu sadalījumu starp samaksas trim daļām, proti, ieņēmumiem no biļešu pārdošanas, kompensācijas par tarifa saistībām un kompensācijas par integrētas satiksmes sistēmas nodrošināšanu. Austrijas iestādes apgalvoja, ka iemesli ir meklējami pašā šo trīs daļu raksturā, jo divas no tām ir atkarīgas no pārvadāto pasažieru skaita, bet trešo veido starpība starp kopējo nolīgto cenu un pirmo divu elementu summu.

(31) Arī šajā sakarībā Austrija secināja, ka, tā kā šis ir neto līgums, *Postbus* saņem fiksētu cenu par katru autobusa nobraukto kilometru, proti, 1,77 EUR/km, tādējādi, cena bija noteikta jau iepriekš, izmantojot objektīvu un pārredzamu kritēriju "cena par nobraukto km".

3.2. **Trešā un ceturtā *Altmark* kritērija piemērošana šajā gadījumā, jo īpaši attiecībā uz metodēm, kas izmantotas izmaksu pārbaudē un pārmērīgas kompensācijas novēršanā**

(32) Austrija apgalvoja, ka *Verkehrsverbund Tirol* izslēdza iespēju izmaksāt *Postbus* pārmērīgu kompensāciju un salīdzināja *Postbus* maksāto cenu par vienu kilometru ar nozares vidējo rādītāju, izmantojot trīs dažādas metodes: pārbaudot izmaksas uz vienu kilometru, pārbaudot izmaksas katrā izmaksu pozīcijā un pārbaudot izmaksas saistībā ar dažādajām izmaksu kategorijām.

(33) Atbildē uz lēmumu par procedūras uzsākšanu Austrija sniedza Komisijai papildu informāciju par divām metodēm, kas tika izmantotas izmaksu pārbaudē attiecībā uz transporta pakalpojumu sniegšanu un pārmērīgas kompensācijas novēršanu, proti, par izmaksu pārbaudi katrā izmaksu pozīcijā un par izmaksu pārbaudi saistībā ar dažādajām izmaksu kategorijām. Tā uzskatīja, ka vairs nav nepieciešami papildu paskaidrojumi par izmaksu pārbaudi uz vienu kilometru ([13]).

(34) Austrija uzskatīja, ka šīs trīs izmaksu pārbaudes nodrošina atbilstību gan trešajam (pārmērīgas kompensācijas nepieļaušana), gan ceturtajam (kopumā vidējs labi strādājošs uzņēmums) *Altmark* kritērijam.

3.2.1. *Izmaksu pārbaude katrā izmaksu pozīcijā*

(35) Ar metodi "izmaksu pārbaude katrā pozīcijā" *Verkehrsverbund Tirol* salīdzināja *Postbus* izmaksas katrā pozīcijā ar vidējām izmaksām šajā nozarē.

(36) Atbilstoši vidējām cenām minētajā nozarē *Postbus* attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu *Lienz* rajonā vajadzēja iekļauties šādās izmaksu vērtībās.

Izmaksu pozīcija	Izmaksas
Personāla izmaksas	EUR […] (*)
Degvielas un tehniskās apkopes izmaksas	EUR […]
Transportlīdzekļu izmaksas (amortizācija)	EUR […]
Administratīvie izdevumi	EUR […]
Kopā	EUR […]

(*) Konfidenciāla informācija.

(37) Austrija sniedza sīku skaidrojumu par šīm izmaksu pozīcijām.

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

([13]) Austrijas sākotnējā novērtējuma posmā šajā jautājumā sniegtos paskaidrojumus sk. lēmuma par procedūras uzsākšanu 98. un 99. punktā.

3.2.1.1. Personāla izmaksas

(38) Austrija, aprēķinot personāla izmaksas, pamatojās uz pieņēmumu par 54 290 kopējām brauciena stundām ("Lenkerstunden"). Austrija paskaidroja, ka šis stundu skaits izriet no nepieciešamo kilometru skaita, kas vajadzīgs, lai maršrutā ievērotu kustības sarakstu, ieskaitot arī stāvēšanas laiku, bet neskaitot braucienus turp un atpakaļ uz autobusu galapunktiem un garāžām, atpūtas periodus u. c. Pēc Austrijas domām, *Verkehrsverbund Tirol* rēķinājās ar 21 km stundā, un tas bija salīdzinoši augsts pakalpojuma rādītājs, skaitot kilometrus stundā ([14]), jo Austrijas vidējais rādītājs ir 16–18 km stundā.

(39) Austrija informēja, ka bruto stundas likme par vienu brauciena stundu (tajā skaitā visas nodevas, nodokļi, garāžas un tehniskās apkopes izmaksas, administratīvie un papildu personāla izdevumi) tika novērtēta EUR […] apmērā. Minētā summa veidojas šādi: Austrijas 2002. gada kolektīvais darba līgums autobusu pārvadājumu uzņēmumos, ko regulē privāttiesības, noteica vidējo neto stundas likmi EUR 7,55 apmērā. Šai summai jāpievieno vispirms jau piemaksas par darbu svētdienās un brīvdienās, kā arī samaksa par virsstundu darbu, nodokļi un sociālās apdrošināšanas iemaksas. Ja šīs papildu izmaksas ņem vērā, vidējā stundas likme ir EUR 16,30.

(40) Minētajai stundas likmei jāpieskaita arī papildu izdevumi aptuveni […] % apmērā par garāžā, dispečerdienestā un administrēšanā nodarbināto personālu. Iekļaujot šīs papildu summas, viena autobusu izmantošanas stunda izmaksā EUR […].

(41) Ja sareizina brauciena stundu skaitu gadā ar vidējo stundas likmi, iegūst kopējās personāla izmaksas EUR […] apmērā ([15]).

3.2.1.2. Degvielas un tehniskās apkopes izmaksas

(42) Attiecībā uz degvielas un tehniskās apkopes izmaksām *Verkehrsverbund Tirol* pieņem, ka tās ir EUR […] par katru kustības sarakstā paredzēto kilometru (1 157 568 km), kopā EUR […]. Šajā summā ietilpst visas izmaksas, kas saistītas ar transportlīdzekli, izņemot finansēšanas izmaksas, amortizācijas un uzraudzības izdevumus.

(43) Austrija sīki izskaidro šos aprēķinus. To pamatā ir pieņēmums, ka maršrutiem *Lienz* rajonā būs nepieciešami četri autobusi ar garumu 15 m un degvielas patēriņu 45 litri uz 100 km, kā arī 21 autobuss ar garumu 12 m un degvielas patēriņu 36 litri uz 100 km. Šādam autoparkam kopējais novērtētais degvielas patēriņš būs 478 000 litri. Pieņemot, ka dīzeļdegvielas cena ir EUR […]/litrā, kopējās degvielas izmaksas līdz ar to būs EUR […].

(44) Tehniskās apkopes izmaksas tika novērtētas kā EUR […] katram autobusam (personāla un materiālu izmaksas) un kopā – EUR […] 25 autobusiem. Degvielas un tehniskās apkopes izmaksas kopā ir EUR […].

(45) Tas jau pārsniedz summu EUR […] apmērā, ko atzīst par standarta izmaksām. Tāpēc Austrijas iestādes secina, ka izmaksu pozīcijā "degviela un tehniskā apkope" novērtējums ir bijis ļoti konservatīvs.

3.2.1.3. Transportlīdzekļu iegādes un amortizācijas izmaksas

(46) Transportlīdzekļu iegādes un amortizācijas izmaksu EUR […] apmērā pamatā ir šādi pieņēmumi:

a) Autobusu maršruti jāapkalpo ar četriem 15 m gariem autobusiem un 21 autobusu 12 m garumā.

b) Sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir paredzēts, ka autoparka vidējais vecums nedrīkst pārsniegt sešus gadus un ka ik gadu ir jāatjauno vismaz 10 % autoparka.

c) 12 m gara autobusa iegādes cena ir EUR […], vidējā kapitāla atdeve gadā ir 5 %, un amortizācijas periods ir 8 gadi. Tātad gada maksa par katru transportlīdzekli ir EUR […].

d) Tomēr, tā kā līgums ļauj izmantot transportlīdzekļus 12 gadus, 1/3 autoparka vēl joprojām lieto, neraugoties uz to, ka tas ir norakstīts. Tādējādi transportlīdzekļu iegādes un amortizācijas izmaksas attiecas tikai uz 2/3 autoparka jeb 16 transportlīdzekļiem.

(47) Pamatojoties uz šādiem pieņēmumiem, transportlīdzekļu iegādes un amortizācijas izmaksas gadā veido summu EUR […] apmērā ([16]).

3.2.1.4. Administratīvie izdevumi

(48) Attiecībā uz administratīvajiem izdevumiem EUR […] apmērā *Verkehrsverbund Tirol* savos aprēķinos pieņēma, ka tie veido […] % no visu citu izmaksu pozīciju izmaksām ([17]). Šī summa sedz biroja nomas maksu un biroja aprīkojumu.

([14]) Rādītāju 21 km var iegūt, izdalot kopējo kilometru skaitu ar brauciena stundu skaitu: 1 157 568 km/54 290 stundas = 21,32 km/stundā.

([15]) 54 290 stundas × […] EUR/stundā = EUR […].

([16]) EUR […].

([17]) EUR […] (visu citu izmaksu pozīciju izmaksas) × […] % = EUR […].

3.2.2. *Izmaksu pārbaudes saistībā ar dažādām izmaksu kategorijām*

(49) Izmaksu pārbaudes saistībā ar dažādām izmaksu kategorijām ir dažādu izmaksu kategoriju ticamības aprēķināšana. *Verkehrsverbund Tirol* par standartu pieņēma šādas izmaksas.

Izmaksu kategorijas	Izmaksas
Transportlīdzekļu vadītāju izmaksas	EUR […]
Personāla izmaksas (izņemot transportlīdzekļu vadītāju izmaksas)	EUR […]
Transportlīdzekļu izmaksas (amortizācija)	EUR […]
Degvielas izmaksas	EUR […]
Riepu izmaksas	EUR […]
Citas izmaksas (remontdarbi, tehniskā apkope u. c.)	EUR […]
Administratīvie izdevumi	EUR […]
Kopā	EUR […]

(50) Šie noteiktie standarti atkal tika sīkāk izskaidroti.

3.2.2.1. Transportlīdzekļu vadītāju izmaksas

(51) *Verkehrsverbund Tirol* savos aprēķinos par transportlīdzekļu vadītāju izmaksām ieskaitīja 28 vadītājus, un tas, pēc Austrijas domām, ir ļoti maz 25 autobusiem, ja ņem vērā darbinieku atvaļinājumus, neaktīvos periodus sakarā ar slimošanu u. c. Kaut arī Austrijas kolektīvais darba līgums autobusu pārvadājumu uzņēmumos, kuru darbību regulē privāttiesības, paredz gada bruto algu EUR […] apmērā (bez jebkādiem papildu uzcenojumiem un nodokļiem), *Verkehrsverbund Tirol* rēķinājās tikai ar EUR […]. Tādēļ kopējās personāla izmaksas bija EUR […].

3.2.2.2. Personāla izmaksas

(52) Attiecībā uz citām personāla izmaksām, kas saistītas ar administrēšanu, izvietošanu un garāžu apkalpošanu, *Verkehrsverbund Tirol* arī rēķināja gada bruto algu EUR […] apmērā katram darbiniekam. Bija nolīgti astoņi darbinieki, tātad citas personāla izmaksas līdzinājās EUR […].

3.2.2.3. Transportlīdzekļu izmaksas

(53) Transportlīdzekļu izmaksu pamatā bija tas pats pieņēmums, ko izmantoja, lai veiktu izmaksu pārbaudi katrā izmaksu pozīcijā.

3.2.2.4. Degvielas izmaksas

(54) Attiecībā uz degvielas izmaksām *Verkehrsverbund Tirol* aprēķinu pamatā bija pieņēmums, ka degvielas patēriņš būs 465 000 litri. Tika pieņemts, ka vidējā degvielas cena būs EUR […] litrā. Tātad kopējās degvielas izmaksas tika noteiktas EUR […] apmērā ([17]).

3.2.2.5. Riepu izmaksas

(55) Attiecībā uz riepu izmaksām *Verkehrsverbund Tirol* pieņēma, ka iepirkuma cena būs EUR […] par diviem riepu pāriem 25 autobusiem katru gadu, kopējās izmaksas – EUR […].

3.2.2.6. Citas izmaksas

(56) Ikgadējie izdevumi par transportlīdzekļu materiāliem, tehnisko apkopi, apdrošināšanu, nodokļiem u. c. tika novērtēti aptuveni EUR […] apmērā. Šī summa ietver katra transportlīdzekļa apdrošināšanu par aptuveni EUR […] gadā un materiālu izmaksas EUR […] apmērā par katru nobraukto kilometru. Tehniskā apkope 25 autobusiem kopā veidos EUR […] gadā. Garāžas telpas noma 1 500 m^2 platībā izmaksās EUR […] gadā.

3.2.2.7. Administratīvie izdevumi

(57) Tika vērtēts, ka administratīvie izdevumi būs aptuveni EUR […] mēnesī, tātad EUR […] gadā.

3.2.3. *Austrijas secinājums par trešo un ceturto Altmark kritēriju*

(58) Austrija secināja, ka *Verkehrsverbund Tirol* bija vērtējusi *Postbus* samaksāto cenu, salīdzinot to ar atbilstošu, reālistisku un konservatīvu novērtējumu par to, cik daudz vidēji būtu izdevis autobusu pārvadājumu uzņēmums, izpildot līdzvērtīgu līgumu. Austrija uzsvēra, ka *Postbus* samaksātā cena, proti, EUR 2 217 000, labi iekļaujas intervālā starp divām izmaksu pārbaudēm, kuru rezultāti bija attiecīgi EUR 2 224 965 un EUR 2 205 619.

(59) Tādējādi Austrija uzskatīja – var izslēgt iespēju, ka *Postbus* būtu samaksāta pārmērīga kompensācija, un *Postbus* samaksātā cena atbils cenai, kādu par šo transporta pakalpojumu sniegšanu būtu prasījis vidējs labi strādājošs uzņēmums, kas atbilstoši apgādāts ar transportlīdzekļiem.

3.3. **Sabiedrisko pakalpojumu līguma saderība ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69**

(60) Austrija 3.3. iedaļā minēto iemeslu dēļ uzskatīja, ka šis sabiedrisko pakalpojumu līgums pilnībā atbilst arī Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta prasībām.

4. TIESISKAIS NOVĒRTĒJUMS

(61) Vispirms ir jānoraida Austrijas arguments, ka 87. panta 1. punkts nav piemērojams sabiedrisko pakalpojumu līgumam, kas noslēgts saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām Regulas (EEK) Nr. 1191/69 nozīmē.

(62) Turklāt Regula (EEK) Nr. 1191/69 ir regula, kas jo īpaši ļauj par saderīgiem ar kopējo tirgu noteikt dažus atbalsta veidus, kurus dalībvalstis piešķir kā kompensācijas par pienākuma uzlikšanu sniegt sabiedriskos pakalpojumus un kas atbrīvo dalībvalstis no EK līguma 88. panta 3. punktā paredzētā pienākuma paziņot Komisijai par atbalsta pasākumiem pirms to īstenošanas.

(63) Tomēr ar Regulā (EEK) Nr. 1191/69 paredzētajiem valsts atbalsta pasākumiem saistītie noteikumi attiecas tikai uz tiem pasākumiem, kuri ir valsts atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta izpratnē. Citiem vārdiem sakot, Regula (EEK) Nr. 1191/69 ir saderības regula.

(64) Tāpēc vispirms ir jāizanalizē, vai maksājumi, kas paredzēti līgumā starp *Postbus* un *Verkehrsverbund Tirol,* ir valsts atbalsta pasākumi EK līguma 87. panta 1. punkta izpratnē. Ja tas tā ir, pēc tam ir jāanalizē, vai tie ir saderīgi ar kopējo tirgu.

4.1. **Atbalsta esamība**

(65) Saskaņā ar EK līguma 87. panta 1. punktu, "ja vien šis Līgums neparedz ko citu, ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(66) Autobusu operatori, piemēram, *Postbus,* veic saimniecisku darbību, proti, personu pārvadāšanu par atlīdzību; tāpēc tie ir uzņēmumi EK līguma 87. panta 1. punkta izpratnē.

(67) Subsīdiju izmaksu *Postbus* veica *Verkehrsverbund Tirol,* kuru finansē Tiroles federālā zeme un federālā valdība. Tāpēc šo summu izmaksāšana tika veikta no valsts līdzekļiem.

(68) Pēc tam rodas jautājums, vai *Postbus,* pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu, par kuru ir pieņemts šis lēmums, ieguva īpašas saimnieciskas priekšrocības. Tiesa savā spriedumā "Altmark Trans" noteica kritērijus, kuri jāpiemēro, lai novērtētu, vai sabiedriskajam pakalpojumam ir sniegta kompensācija ([18]):

"‥ Valsts subsīdijām, kuru mērķis ir nodrošināt pilsētas, piepilsētas vai reģionālā transporta pakalpojumu regulāru sniegšanu, netiek piemērots šis noteikums attiecībā uz pasākumu, kurā minētās subsīdijas tiek uzskatītas par kompensāciju, ar ko atlīdzina tādus pakalpojumus, kurus saņēmēji uzņēmumi sniedz, lai izpildītu saistības sabiedrisko pakalpojumu jomā. […]."

Pēc Tiesas domām, tā tas ir, ja tiek ievēroti šādi četri kritēriji:

"— pirmkārt, saņēmēja uzņēmumam patiešām ir jāsaņem uzdevums sniegt sabiedrisko pakalpojumu un šiem pienākumiem jābūt skaidri noteiktiem;

— otrkārt, parametri, uz kuru pamata aprēķināta kompensācija, ir iepriekš noteikti objektīvā un pārredzamā veidā;

— treškārt, kompensācija nepārsniedz nepieciešamo, lai segtu visas vai daļu izmaksu, ko radījusi šāda sabiedriskā pakalpojuma izpilde, ievērojot ar to saistītos ienākumus, kā arī samērīgu peļņu par šo pienākumu veikšanu;

— ceturtkārt, kad uzņēmuma, kam uzdots veikt sabiedriskā pakalpojuma pienākumus, izvēle nav notikusi saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru, nepieciešamās kompensācijas līmenis ir jānosaka, pamatojoties uz izmaksu analīzi vidējā labi strādājošā uzņēmumā, kas ir atbilstoši apgādāts ar transportlīdzekļiem, lai varētu atbilst prasītajiem sabiedriskā pakalpojuma nosacījumiem, kas noteikti, lai šos pienākumus varētu veikt, ņemot vērā ar tiem saistītos ienākumus, kā arī samērīgu peļņu par šo pienākumu veikšanu."

4.1.1. *Saņēmējs uzņēmums patiešām saņēmis skaidri noteiktu uzdevumu sniegt sabiedriskos pakalpojumus*

(69) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 2. panta 1. punktā dota šāda sabiedrisko pakalpojumu saistību definīcija: " "Sabiedrisko pakalpojumu saistības" nozīmē saistības, kuras attiecīgs transporta uzņēmums, ja tas būtu ievērojis savas komerciālās intereses, neuzņemtos vispār vai neuzņemtos tādā pašā mērogā, vai ar tādiem pašiem nosacījumiem".

([18]) Tiesas spriedums "Altmark Trans".

(70) Starp *Postbus* un *Verkehrsverbund Tirol* noslēgtais līgums paredz konkrētas prasības, kuru izpilde ir uzdota pakalpojumu sniedzējam, lai nodrošinātu līdzsvarotu transporta tīkla darbību, ņemot vērā lauku apstākļus un zemo iedzīvotāju blīvumu, kā arī apkalpoto teritoriju ģeogrāfiskās īpašības. Šie elementi arī palīdz atturēt operatoru no tādu pakalpojumu piedāvāšanas, kuriem būtu vienīgi komerciāls raksturs. Uzņēmumam *Postbus* ir pienākums piedāvāt minētos pakalpojumus un ievērot kustības sarakstus, kā arī nodrošināt, lai maršruti, attiecībā uz kuriem piedāvājumus izsaka, būtu skaidri noteikti līgumā saskaņā ar šā līguma 2. punktu.

(71) Tāpēc starp *Postbus* un *Verkehrsverbund Tirol* noslēgtais līgums patiešām apliecina, ka *Postbus* ir uzdots sniegt sabiedriskos transporta pakalpojumus *Lienz* rajonā. Līdz ar to pirmais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

4.1.2. *Parametri, uz kuru pamata aprēķināta kompensācija, ir iepriekš noteikti objektīvā un pārredzamā veidā*

(72) Otrkārt, ir jānoskaidro, vai parametri, uz kuru pamata aprēķināta kompensācija, ir iepriekš noteikti objektīvā un pārredzamā veidā.

(73) Līgums atsevišķi nodala maksājumus par *Bestellleistungen* un maksājumus par *Bestandsleistungen*. Kā paskaidroja Austrija savā atbildē uz lēmumu uzsākt oficiālu pārbaudes procedūru, par divu kategoriju transporta pakalpojumu sniegšanu līgums paredz izmaksāt atlīdzību pēc veikto pārvadājumu kilometru skaita. Cena par kilometru ir noteikta, sākot no 2,57 EUR/km attiecībā uz *Bestellleistungen* un sākot no 1,77 EUR/km attiecībā uz *Bestandsleistungen*. *Bestandsleistungen* atšķiras no *Bestellleistungen* tikai ar to, ka viena kompensācijas daļa ir koriģēta, lai plānveidīgi ievērotu noteikto summu 1,77 EUR/km.

(74) Jāņem vērā tas, ka kompensācijas noteikšana, pamatojoties uz cenu par katru pārvadājumu kilometru un kopējo pārvadājumu kilometru skaitu, ir pašlaik izplatīta prakse, slēdzot autobusu pārvadājumu līgumus, proti, ka kāda valsts iestāde, kas atbild par kopējo transporta organizāciju, uzņemas ar biļešu pārdošanas ieņēmumiem saistīto risku. Atkārtoti izvērtējusi līgumu saturu, pamatojoties uz Austrijas papildu paskaidrojumiem, Komisija atzina, ka pretēji rezultātiem, ko deva tās sākotnējā analīze, kura minēta lēmuma par oficiālās pārbaudes procedūras uzsākšanu lēmuma 64.–71. punktā, līgums starp *Postbus* un *Verkehrsverbund Tirol* ir šāda veida līgums.

(75) Kompensācijas noteikšana, pamatojoties uz cenu par katru nobraukto kilometru un kopējo pārvadājumu kilometru skaitu, atbilst otrajam *Altmark* kritērijam, ja cena par katru nobraukuma kilometru un kopējais kilometru skaits ir iepriekš noteikti objektīvā un pārredzamā veidā.

(76) Tāpēc var secināt, ka otrais *Altmark* kritērijs ir ievērots.

4.1.3. *Pārmērīgas kompensācijas neesība*

(77) No oficiālās pārbaudes procedūras uzsākšanas lēmuma 96.–102. punkta izriet Komisijas atzinums, ka metodi, ko *Verkehrsverbund Tirol* izvēlējās, lai nodrošinātu, ka netiek maksāta pārmērīga kompensācija, proti, autobusu pārvadājumu uzņēmuma pieprasītās cenas pārbaudīšanu ar trim dažādām salīdzināšanas metodēm, veicot salīdzināšanu ar vidējām vērtībām, kas sastopamas attiecīgajā nozarē, var atzīt par pietiekamu pierādījumu, ka nav maksāta pārmērīga kompensācija.

(78) Šajā gadījumā Komisija tomēr uzskatīja, ka, tā kā konkurss netika izsludināts un *Postbus* tiešs konkurents apgalvoja, ka *Postbus* ir saņēmis pārmērīgu kompensāciju, bija lietderīgi nodrošināt iespēju gan šim konkurentam, gan citām ieinteresētajām pusēm izteikt viedokli par metodēm, ko Austrijas iestādes izmantoja izmaksu pārbaudei, lai varētu droši secināt, ka *Postbus* nav saņēmis pārmērīgu kompensāciju.

(79) Turklāt, vispirms, būtu jāņem vērā tas, ka sūdzības iesniedzējs ir informējis Komisiju par to, ka vairs nav ieinteresēts šajā lietā. Pēc tam Komisija apstiprināja, ka neviena trešā persona nav apstrīdējusi pārmērīgas kompensācijas neesību.

(80) Vēl Komisija norādīja, ka Austrija sniegusi papildu paskaidrojumus, apliecinot, ka cena, kādu *Verkehrsverbund Tirol* maksāja *Postbus*, bijusi ticama cena, kura atbilda vidējām šajā uzņēmējdarbības nozarē novērotajām izmaksām un valsts iestāžu iepriekšējai pieredzei. Minētā dokumenta 3.3.1.–3.3.3. punktā izvērtētas aprēķinu metodes un ar tām saistītie salīdzinājumi un secinājumi. Vispārīgi runājot, tāda metode kā trīs dažādo kompensācijas aprēķināšanas veidu sistemātiski vēlāki salīdzinājumi ar nozares vidējām izmaksām ļauj pārliecināties, vai nav maksāta pārmērīga kompensācija. Ja šādi salīdzinājumi liktu secināt, ka kompensācija ir bijusi pārmērīga, Austrijai būtu jāpieprasa tās atmaksāšana.

(81) Pamatojoties uz to, var izdarīt secinājumus, ka *Postbus* nav saņēmis pārmērīgu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu līguma izpildi, attiecībā uz kuru ir pieņemts šis lēmums, un tāpēc trešo *Altmark* kritēriju var uzskatīt par ievērotu.

4.1.4. *Cenas atbilstība izmaksām vidējā labi pārvaldītā uzņēmumā, kas atbilstoši apgādāts ar transportlīdzekļiem*

(82) Atliek pārbaudīt, vai cena, ko *Verkehrsverbund Tirol* maksāja *Postbus*, atbilst izmaksām vidējā labi strādājošā uzņēmumā, kas ir atbilstoši apgādāts ar transportlīdzekļiem. Lai pārbaudītu šā kritērija ievērošanu, minētās trīs daļas nepieciešams izanalizēt katru atsevišķi.

4.1.4.1. Vidēja uzņēmuma izmaksas

(83) Vispirms būtu jāņem vērā tas, ka Austrija savos pārbaudes aprēķinos izmantojusi standarta parametrus, kādus parasti izmanto attiecīgajā uzņēmējdarbības nozarē. Tāpēc var uzskatīt, ka tie atspoguļo attiecīgajā nozarē valdošo situāciju.

(84) Līdz ar to *Postbus* izmaksas atbilst vidēja Austrijas uzņēmuma izmaksām.

4.1.4.2. Labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksas

(85) Pēc tam rodas jautājums, vai *Postbus* izmaksas atbilst arī labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksām. Autobusu pārvadājumu nozarē, kurā ilgu laiku ir valdījuši monopoluzņēmumi un pasūtījumu piešķiršana ir notikusi bez konkursa, nebūt ne visi šajā jomā aktīvie uzņēmumi ir labi pārvaldīti uzņēmumi.

(86) Vispirms būtu jāņem vērā tas, ka Austrija nav sniegusi paskaidrojumus par to, vai minētie parametri atspoguļo arī labi pārvaldīta uzņēmuma vidējo situāciju. Piemēram, Komisija norādīja uz apstākli, ka Austrija varēja pamatot savus vidējās situācijas aprēķinus ar to uzņēmumu pieredzi, kuri pēdējo gadu laikā ir spējuši piedalīties daudzos nozīmīgos iepirkuma konkursos šajā nozarē.

(87) Jāņem vērā arī tas, ka pastāv atšķirība 0,80 EUR/km apmērā starp kilometra cenu attiecībā uz *Bestellleistungen* un kilometra cenu attiecībā uz *Bestandleistungen*. Tas viss kopā apliecina, ka *Postbus* vēl ir zināmas rezerves, lai uzlabotu savas darbības efektivitāti attiecībā uz *Bestellleistungen*.

(88) Jāizdara secinājums, ka Austrija nav pierādījusi cenas, ko *Verkehrsverbund Tirol* maksāja *Postbus*, atbilstību labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksām un ka līdz ar to ceturtais *Altmark* kritērijs nav ievērots.

4.1.4.3. Secinājums par *Altmark* kritēriju ievērošanu.

(89) Šie četri kritēriji ir kumulatīvi kritēriji, un apstāklis, ka kāds no tiem nav ievērots, automātiski liek Komisijai secināt, ka attiecīgie maksājumi ir jāuzskata par tādiem, kas rada īpašas saimnieciskas priekšrocības uzņēmumam *Postbus*.

4.1.5. *Konkurences izkropļojumi un to ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm*

(90) Uzņēmums *Postbus* aktīvi darbojas autobusu pārvadājumu tirgū visā Austrijā, un tam pieder nozīmīga tirgus daļa. Tāpēc saimniecisku priekšrocību piešķiršana šim uzņēmumam var radīt konkurences izkropļojumus.

(91) Šajā konkrētajā gadījumā konkurences izkropļojumi var radīt situāciju, ka valsts finansējums tiek piešķirts uzņēmumam, kuram attiecīgajā rajonā pieder autobusu pārvadājumu licence. Šis valsts finansējums tāpēc kopumā var traucēt citiem uzņēmumiem iegūt licences pārvadājumu maršrutu izmantošanai, ja tas nostiprina saņēmēju uzņēmumu pozīcijas un ļauj tiem licenču atjaunošanas brīdī piedāvāt pievilcīgākus komerciālos nosacījumus.

(92) Attiecībā uz šā atbalsta pasākuma spējām ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm vispirms būtu jāņem vērā tas, ka vietējo vai reģionālo transporta pārvadājumu tirgus kopumā ir atvērts konkurencei Austrijā un citās dalībvalstīs tādā nozīmē, ka tirgū valsts mērogā nepastāv monopolstāvoklis.

(93) Šajā kontekstā uzmanība būtu jāpievērš "Altmark Trans" sprieduma 77. un turpmākajiem punktiem, kuros Tiesa nosprieda, ka:

"nekādā ziņā nedrīkst izslēgt iespēju, ka valsts subsīdija, kas piešķirta uzņēmumam, kurš sniedz tikai vietēja vai reģionāla mēroga transporta pakalpojumus un nesniedz nekādus transporta pakalpojumus ārpus savas izcelsmes valsts, tomēr var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Ja dalībvalsts piešķir valsts subsīdiju kādam uzņēmumam, tā sniegtie transporta pakalpojumi šā iemesla dēļ var tikt uzturēti vai paplašināti un tāpēc uzņēmumiem, kas dibināti citās dalībvalstīs, ir mazāk iespēju sniegt savus transporta pakalpojumus attiecīgās dalībvalsts tirgū (sk. šajā jautājumā 1988. gada 13. jūlija spriedumu lietā 102/87 "Francija pret Komisiju", ECR 4067. lpp., 19. punktu; 1991. gada 21. marta spriedumu lietā C-305/89 "Itālija pret Komisiju", ECR I-1603. lpp., 26. punktu, un spriedumu iepriekš minētajā lietā "Spānija pret Komisiju", 40. punktu).

(..)

Tāpēc Līguma 92. panta 1. punkta piemērošanas otrs priekšnosacījums, proti, ka atbalstam jāspēj ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, nav atkarīgs no sniegto transporta pakalpojumu vietējā vai reģionālā rakstura vai no tā, cik nozīmīga ir attiecīgās darbības joma."

(94) Tāpēc nevar izslēgt iespēju, ka apskatāmais atbalsta pasākums varēja mazināt citās dalībvalstīs izveidoto uzņēmumu izredzes sniegt savus transporta pakalpojumus Austrijas tirgū.

(95) Līdz ar to valsts finansējums, kuru *Verkehrsverbund Tirol* piešķīra *Postbus*, var radīt konkurences izkropļojumus un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

4.1.6. *Secinājums*

(96) Tā kā ceturtais *Altmark* kritērijs netika ievērots, bet visi pārējie nosacījumi, kas iekļauti EK līguma 87. panta 1. punktā, tika ievēroti, analizējamie maksājumi ir valsts atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta izpratnē.

(97) Tomēr vēl jāpārbauda, vai šo atbalstu var atzīt par saderīgu ar kopējo tirgu.

4.2. **Atbalsta saderība**

(98) EK līguma 73. pantā paredzēts, ka sauszemes transporta jomā "palīdzība ir saderīga ar šo Līgumu, ja tā vajadzīga transporta koordinācijai vai ja tā ir atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem".

4.2.1. *Altmark tiesvedība par 73. panta piemērojamību*

(99) Pēc Tiesas domām, "EK līguma 77. pants (tagad EK līguma 73. pants) paredz, ka atbalsts, kas vajadzīgs transporta koordinācijai vai ja tas ir atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, ir saderīgs ar Līgumu. […] Pēc Regulas (EEK) Nr. 1107/70 pieņemšanas, kura regulē dzelzceļa, autoceļu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē piešķirtos atbalstus, dalībvalstis vairs nav tiesīgas atsaukties uz Līguma 77. pantu, paredzot, ka atbalsts, kas vajadzīgs transporta koordinācijai vai ja tas ir atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, ir saderīgs ar Līgumu, izņemot gadījumus, kuri noteikti Kopienas sekundārajos tiesību aktos. Tādējādi tādā mērā, kādā Regulu (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē nepiemēro šajā gadījumā un kādā uz apskatāmajām subsīdijām attiecas Līguma 92. panta 1. punkts (pēc grozījumiem tagad EK līguma 87. panta 1. punkts), Regula (EEK) Nr. 1107/70 izsmeļoši uzskaita visus apstākļus, kādos dalībvalstu iestādes var piešķirt atbalstu saskaņā ar Līguma 77. pantu." ([19]).

(100) Tāpēc rodas jautājums, vai Regula (EEK) Nr. 1191/69 vai Regula (EEK) Nr. 1107/70 paredz tādus valsts atbalsta saderības noteikumus, kurus piemēro šajā lietā.

4.2.2. *Saderība, pamatojoties uz Regulu (EEK) Nr. 1191/69*

4.2.2.1. Regulas (EEK) Nr. 1191/69 piemērošanas joma

(101) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 piemērošanas joma tās 1. panta 1. un 2. punktā ir noteikta šādi.

"1. Šo regulu piemēro transporta uzņēmumiem, kas sniedz dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu pakalpojumus. Dalībvalstis var izslēgt no šīs regulas piemērošanas jomas visus uzņēmumus, kuru darbība ierobežojas vienīgi ar pilsētas, piepilsētas vai reģionālo pakalpojumu sniegšanu.

2. Šajā regulā lietotas šādas definīcijas:

— "pilsētas un piepilsētas pakalpojumi" nozīmē pārvadājumu pakalpojumus, kas atbilst pilsētu centra vai konurbācijas vajadzībām, kā arī pārvadājumu vajadzībām starp to un apkārtējām teritorijām;

— "reģionālie pakalpojumi" nozīmē pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz, lai apmierinātu reģiona pārvadājumu vajadzības."

(102) Austrija ir izmantojusi iespēju izslēgt dažus uzņēmumus no šīs regulas piemērošanas jomas: saskaņā ar *Privatbahnunterstützungsgesetz 1998* ([20]) 2. pantu uzņēmumi, kuri darbojas tikai pilsētas un piepilsētas pakalpojumu nozarē, ir izslēgti no Regulas (EEK) Nr. 1191/69 piemērošanas jomas.

(103) Tomēr šajā gadījumā attiecīgie pakalpojumi ir reģionālie pakalpojumi. Tāpēc tiem piemēro Regulu (EEK) Nr. 1191/69.

4.2.2.2. Austrijas izvēlētais režīms

(104) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 1. panta 3.–5. punktā raksturoti divi dažādi režīmi, un vienu no tiem dalībvalstis var izvēlēties, lai organizētu un finansētu pārvadājumu sistēmu kopumā, proti, iespēja uzlikt saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus un iespēja slēgt attiecīgus līgumus.

([19]) Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā C-280/00 "Altmark Trans", 101., 106. un 107. punkts. Padomes Regula (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 130, 15.6.1970., 1. lpp.).

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

"3. Dalībvalstu kompetentas iestādes izbeidz visus pārvadājumiem pa dzelzceļiem, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem uzliktās saistības, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kā definēts šajā regulā.

4. Lai nodrošinātu pietiekamus transporta pakalpojumus, ko sniedz, lai īpaši ievērotu sociālus faktorus, vides faktorus un pilsētu un lauku teritoriju plānošanu, vai arī lai dažām pasažieru kategorijām piedāvātu īpašas braukšanas likmes, dalībvalstu kompetentas iestādes var slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus ar transporta uzņēmumu. Šādu līgumu īstenošanas noteikumi un cita ar tiem saistīta informācija sīki izklāstīti V iedaļā.

5. Dalībvalstu kompetentas iestādes tomēr var saglabāt vai uzlikt 2. pantā minētās sabiedrisko pakalpojumu saistības pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem. Šo pakalpojumu sniegšanas nosacījumi un cita ar tiem saistīta informācija, ieskaitot kompensēšanas metodes, sīki izklāstīta II, III un IV iedaļā. Ja transporta uzņēmums ne tikai sniedz tādus pakalpojumus, uz ko attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības, bet veic arī citu veidu darbību, sabiedrisko pakalpojumu sniegšana jānodrošina, izveidojot atsevišķas uzņēmuma struktūrvienības, kas atbilst vismaz šādiem nosacījumiem:

a) norēķinu kontiem, kas saistīti ar katru no šīm darbībām, jābūt atsevišķiem, un katrai no šīm darbībām jāizmanto aktīvu daļa saskaņā ar spēkā esošiem grāmatvedības uzskaites noteikumiem;

b) izdevumi jāsabalansē ar pamatdarbības ieņēmumiem un valsts iestāžu maksājumiem, izslēdzot jebkādu iespēju līdzekļu pārnešanai no vai uz kontiem, kas saistīti ar citiem uzņēmuma darbības veidiem."

(105) Austrija ir izvēlējusies līgumu slēgšanas režīmu (*ÖPNRV-G* 19 §). Tāpēc noteikumi, ko piemēro apskatāmajiem atbalsta pasākumiem, kas paredzēti Regulas (EEK) Nr. 1191/69 V iedaļā.

4.2.2.3. Regulas (EEK) Nr. 1191/69 V iedaļas piemērošana.

(106) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 V iedaļā ir tikai viens pants, proti, 14. pants.

"1. "Sabiedrisko pakalpojumu līgums" nozīmē līgumu, kas noslēgts starp dalībvalsts kompetentām iestādēm un transporta uzņēmumu, lai iedzīvotājus nodrošinātu ar pietiekamiem transporta pakalpojumiem.

Sabiedrisko pakalpojumu līgums var īpaši attiekties uz:

— pārvadāšanas pakalpojumiem, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, sistemātiskuma, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem,

— papildu pārvadāšanas pakalpojumiem,

— transporta pakalpojumiem par noteiktām likmēm un ar noteiktajiem nosacījumiem, jo īpaši dažām pasažieru kategorijām vai uz dažiem maršrutiem,

— pakalpojumu pielāgošanu faktiskajām prasībām.

2. Sabiedrisko pakalpojumu līgums nosaka, cita starpā, šādus punktus:

a) sniedzamā pakalpojuma raksturu, īpaši atzīmējot nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartus;

b) to pakalpojumu cena, uz ko attiecas šis līgums, kura vai nu jāpieliek tarifa ieņēmumiem vai tajā jāiekļauj šie ieņēmumi, un abu pušu finansiālo attiecību sīks apraksts;

c) līguma grozīšanas un pielāgojumu noteikumi, jo īpaši neparedzētu pārmaiņu gadījumos;

d) līguma darbības termiņš;

e) sankcijas līguma neizpildīšanas gadījumā.

3. Aktīvi, ko izmanto to transporta pakalpojumu sniegšanai, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgums, var būt uzņēmuma īpašumā vai arī nodoti tā rīcībā.

4. Katrs uzņēmums, kas plāno pārtraukt sabiedrībai nepārtraukti un regulāri sniegtus transporta pakalpojumus, kuri nav paredzēti līgumā vai sabiedrisko pakalpojumu saistībā, vai ieviest būtiskas pārmaiņas šajos pakalpojumos, par to paziņo attiecīgās dalībvalsts kompetentām iestādēm, vēlākais, trīs mēnešus iepriekš. Kompetentas iestādes var izlemt atteikties no šāda paziņojuma pieprasīšanas. Šis noteikums neskar citas attiecīgajā valstī pieņemtas procedūras attiecībā uz transporta pakalpojumu pārtraukšanas vai pārmaiņu tiesību piešķiršanu.

5. Pēc 4. punktā minētās informācijas saņemšanas kompetentas iestādes var iestāties par attiecīgā pakalpojuma saglabāšanu līdz vienam gadam no paziņojuma dienas, un dara to zināmu uzņēmumam, vēlākais, vienu mēnesi pirms paziņojuma termiņa izbeigšanās. Šīs iestādes var arī uzņemties iniciatīvu par šādu transporta pakalpojuma ieviešanas vai pārmaiņu apspriešanu.

6. Izdevumus, kas transporta uzņēmumiem rodas 5. punktā minēto saistību pildīšanas dēļ, atlīdzina saskaņā ar II, III un IV iedaļā izklāstītajām kopējām procedūrām."

(107) Līgums, kas noslēgts starp *Postbus* un *Verkehrsverbund Tirol*, ir līgums, kas noslēgts starp dalībvalsts kompetento iestādi un transporta uzņēmumu, lai iedzīvotājus nodrošinātu ar pietiekamiem transporta pakalpojumiem.

(108) Šis līgums jo īpaši attiecas uz: pārvadāšanas pakalpojumiem, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, sistemātiskuma, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem; pārvadāšanas pakalpojumiem par konkrētām likmēm, uz kuriem attiecas specifiski nosacījumi, jo īpaši attiecībā uz atsevišķām pasažieru kategorijām vai atsevišķiem maršrutiem; pakalpojumu pielāgošanu faktiskajām prasībām.

(109) Tāpēc šo līgumu var klasificēt kā sabiedrisko pakalpojumu līgumu Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta izpratnē.

(110) Jāņem vērā, ka ne pēc galīgā mērķa ("nodrošināt iedzīvotājus ar pietiekamiem transporta pakalpojumiem"), ne pēc satura ("noteikti nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standarti", tarifu noteikšana, pakalpojumu nosacījumi "atsevišķām pasažieru kategorijām vai atsevišķiem maršrutiem", "pakalpojumu pielāgošana faktiskajām prasībām" u. c.) sabiedrisko pakalpojumu līgumi ne ar ko neatšķiras no tiem, kuru uzdevums ir valsts vai vietējo pašvaldību uzlikto saistību izpilde sabiedrisko pakalpojumu jomā. Turklāt iepriekš jau tika izskaidrots, ka kompensācija par minētajiem pakalpojumiem ir atbalsts šo pakalpojumu sniedzējam.

(111) Šajā sakarā vispirms jāņem vērā, ka likumdevēja mērķis, pieņemot Regulu (EEK) Nr. 1191/69, bija noteikt, ar kādiem nosacījumiem "atbalsts, […] ja tas ir atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem", kas minēts EK līguma 73. pantā, ir saderīgs ar kopējo tirgu. Tomēr 73. panta piemērošanas un tātad arī Regulas (EEK) Nr. 1191/69 piemērošanas priekšnoteikums ir valsts atbalsta esamība EK līguma 87. panta 1. punkta izpratnē. Bet, ja uz līgumu saturu var attiecināt EK līguma 73. pantā minēto terminu "saistības, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem", šā instrumenta forma, proti, līguma slēgšana un saistību neuzlikšana vienpusējā kārtā, pati par sevi nevar būt šķērslis, kas kavē šo atbalstu – tas var būt iekļauts arī cenā – atzīt par saderīgu. Tāpēc izšķirošais faktors, kas ļauj klasificēt pakalpojumu – vai tas būtu valsts uzdots, vai iekļauts abu pušu noslēgtā līgumā – kā sabiedrisko pakalpojumu saistības, ir meklējams šā pakalpojuma saturā, nevis formā, kādā tas ir radies ([21]). Līdz ar to var izdarīt secinājumus, ka juridiski nekas tai neliedz atzīt atbalstu, kas iekļauts sabiedrisko pakalpojumu līgumā paredzētajā pakalpojuma cenā, par saderīgu ar kopējo tirgu. Jāņem vērā arī tas, ka kopīgie likumdevēji ir saglabājuši šo risinājumu arī jaunajā Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulā (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus ([22]). Tomēr saskaņā ar šīs regulas 12. pantu tā stājas spēkā ne agrāk kā 2009. gada 1. decembrī. Tāpēc šo regulu nepiemēro apskatāmajam līgumam, jo tas ir noslēgts pirms regulas spēkā stāšanās.

(112) Tā kā Regulā (EEK) Nr. 1191/69 nav iekļauti precīzi saderības nosacījumi, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā, lai noteiktu atbalsta saderīgumu, būtu jāpiemēro vispārīgie principi, kas izriet no Līguma, judikatūras un agrāk pieņemtajiem lēmumiem citās jomās.

(113) Komisija vispārējā veidā šos principus ir apkopojusi iepriekšminēto pamatnostādņu ([23]) 2.4. daļā. Attiecībā uz tā atbalsta saderību, kurš iekļauts cenā, ko valsts iestādes maksā sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, šo nostādņu 14. punktā ir paredzēts, ka:

"kompensācijas apjoms nedrīkst būt lielāks par summu, kas nepieciešama, lai segtu izmaksas, kas radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu, kas iegūta, pildot šīs saistības. Kompensācijas apjomā iekļauj visas valsts piešķirtās vai ar jebkāda veida valsts līdzekļiem radītās priekšrocības."

(114) Tāpēc *Verkehrsverbund Tirol* maksājumi *Postbus* ir jāatzīst par saderīgiem ar kopējo tirgu, jo tie atbilst šiem nosacījumiem.

(115) Minētie nosacījumi ļoti precīzi atbilst trešajam *Altmark* kritērijam, kā jau iepriekšminēts, tas šajā gadījumā ir ievērots.

([21]) Sk. šajā sakarā 2003. gada 24. jūlija Tiesas spriedumu lietā C-280/00, "Altmark Trans", kas veltīts kādam Vācijas sabiedrisko pakalpojumu līgumam; tas netraucēja Tiesai veikt analīzi par to, kas ir un kas nav atbalsts, pamatojoties uz minētā instrumenta saturu, nevis formu; sk. arī Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmuma 2005/842/EK par EK līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, 4. pantu (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.), un tajā arī netiek ņemta vērā šā instrumenta forma.

([22]) OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

([23]) OV C 297, 29.11.2005., 4. lpp.

(116) Tāpēc var izdarīt secinājumus, ka valsts atbalsts, ko *Verkehrsverbund Tirol* piešķīra *Postbus* saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ir saderīgs ar kopējo tirgu, pamatojoties uz Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantu.

4.3. **Izņēmumi attiecībā uz paziņošanas pienākumu**

(117) Austrija uzskata, ka no Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punkta izriet, ka sabiedrisko pakalpojumu līgums, kas noslēgts starp *Verkehrsverbund Tirol* un *Postbus*, ir atbrīvots no paziņošanas pienākuma saskaņā ar EK līguma 88. panta 3. punktu.

(118) Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punktā teikts, ka "kompensācijas, ko izmaksā saskaņā ar šo regulu, atbrīvo no Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līguma 93. panta 3. punktā noteiktās iepriekšējas informēšanas procedūras."

(119) Tāpēc rodas jautājums, vai maksājumi, kurus *Verkehrsverbund Tirol* veica saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kas noslēgts ar *Postbus*, ir kompensācijas Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punkta izpratnē.

Iepriekš minētajā spriedumā *Danske Busvognmænd* lietā Eiropas Kopienu Pirmās instances tiesa uzskatīja, ka "līgumattiecības, kas starp transporta uzņēmumu un kompetento iestādi izveidojušās iepirkuma konkursa procedūras rezultātā, saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta 1. un 2. punktu veido īpašu finansēšanas režīmu, kurā nav vietas kompensācijām saskaņā ar metodēm, kas noteiktas šīs regulas II, III un IV iedaļā" ([24]).

(120) No šā sprieduma izriet, ka termins "kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu" Regulas (EEK) Nr. 1191/69 17. panta 2. punkta izpratnē ir jāizprot ļoti šaurā nozīmē. Tas attiecas tikai uz kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kuras uzņēmumam ir uzliktas vienpusējā kārtā saskaņā ar regulas 2. pantu, un šīs kompensācijas aprēķina saskaņā ar metodi, kas aprakstīta regulas 10. līdz 13. pantā, un tās nav nepieciešams paziņot Komisijai, ievērojot procedūru, kas paredzēta EK līguma 88. panta 3. punktā.

(121) Pretēji tam, maksājumi, kas paredzēti sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumā Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta izpratnē, nav kompensācijas šīs regulas 17. panta 2. punkta izpratnē.

(122) Tāpēc maksājumi, kas paredzēti sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumā Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta izpratnē, piemēram, līgumā, kas noslēgts starp *Verkehrsverbund Tirol* un *Postbus*, nav atbrīvoti no paziņošanas pienākuma, kas paredzēts EK līguma 88. panta 3. punktā. Tāpēc Komisijai ir jānovērtē šo maksājumu saderība.

5. **SECINĀJUMS**

(123) Austrija, pārkāpjot Līguma 88. panta 3. punktu, ir nelikumīgi īstenojusi sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kurš noslēgts starp *Verkehrsverbund Tirol* un *Postbus* un par kuru ir pieņemts šis lēmums. Tomēr valsts atbalsts, kas paredzēts šajā līgumā, ir jāatzīst par saderīgu, pamatojoties uz EK līguma 73. pantu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, ko Austrija īstenojusi par labu *Postbus*, ņemot vērā 2002. gada 12. jūlijā ar *Verkehrsverbund Tirol* noslēgto līgumu, ir saderīgs ar kopējo tirgu ar nosacījumu, ka tiek ievēroti 2. pantā izklāstītie nosacījumi un noteikumi.

2. pants

Austrijai katru gadu jāsalīdzina kompensāciju izmaksas ar šajā nozarē noteiktajām vidējām izmaksām, pamatojoties uz metodēm, kas izklāstītas šā lēmuma 3.3. iedaļā, un jāpieprasa atmaksāt pārmaksātās kompensācijas.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Austrijas Republikai.

Briselē, 2008. gada 26. novembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Antonio TAJANI

([24]) Pirmās instances tiesas 2004. gada 16. marta spriedums lietā T-157/01, "Danske Busvognmænd", 77. līdz 79. punkts.