II

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné)

ROZHODNUTIA

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 26. novembra 2008

o štátnej pomoci C 16/07 (ex NN 55/06), ktorú poskytlo Rakúsko podniku *Postbus* v okrese *Lienz*

[oznámené pod číslom K(2008) 7034]

(Iba nemecké znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2009/845/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby sa vyjadrili podľa uvedeného článku ([1]),

keďže:

1. **POSTUP**

(1) Listami z 2. augusta 2002 ([2]) a 23. augusta 2003 ([3]) predložil súkromný rakúsky podnik prevádzkujúci autobusovú dopravu Komisii sťažnosť týkajúcu sa štátnej pomoci, ktorú údajne poskytol v roku 2002 tirolsky verejný dopravný orgán (*Verkehrsverbund Tirol GmbH*, ďalej len „Verkehrsverbund Tirol“) jeho konkurenčnému podniku vo vlastníctve štátu *Postbus AG* (ďalej len „Postbus“). Listom zo 14. júla 2005 ([4]) Komisia požiadala Rakúsko o informácie týkajúce sa tejto sťažnosti. Rakúsko poskytlo Komisii požadované informácie listom z 3. októbra 2005 ([5]).

(2) Listom z 30. mája 2007 ([6]) Komisia informovala Rakúsko o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES, pokiaľ ide o toto opatrenie.

(3) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Komisia vyzvala zúčastnené strany, aby predložili svoje pripomienky ([7]).

(4) Rakúsko predložilo svoje pripomienky v liste z 18. júla 2007 ([8]).

(5) Listom z 24. júla 2007 ([9]) sťažovateľ Komisiu informoval, že už nemá záujem, aby sa v danej veci pokračovalo.

(6) Komisia nedostala žiadne pripomienky od iných zúčastnených strán.

([1]) Ú. v. EÚ C 162, 14.7.2007, s. 19.
([2]) Zaevidovaný pod číslom TREN (2002) A/63803.
([3]) Zaevidovaný pod číslom TREN (2002) A/68846.
([4]) Zaevidovaný pod číslom TREN (2005) D/113701.
([5]) Zaevidovaný pod číslom TREN (2006) A/15295.
([6]) Zaevidovaný pod číslom K(2007) 2209 v konečnom znení.
([7]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.
([8]) Zaevidovaný pod číslom TREN (2007) A/38864.
([9]) Zaevidovaný pod číslom TREN (2007) A/39395.

2. PODROBNÝ OPIS POMOCI

2.1. Skúmané opatrenie

2.1.1. *Súvislosti*

(7) *Verkehrsverbund Tirol* je spoločnosť vo vlastníctve štátu, ktorá sa spravuje súkromným právom. Podobné subjekty existujú vo všetkých ostatných regiónoch a označujú sa spoločne ako *Verkehrsverbundgesellschaften.* Tieto subjekty sú zodpovedné za plánovanie a koordináciu autobusovej dopravy v príslušnom regióne. Podľa *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (spolkový zákon o organizácii verejnej prepravy cestujúcich, ďalej len ÖPNRV-G) dostávajú tieto subjekty od príslušnej spolkovej krajiny každoročné dotácie na zaistenie primeranej verejnej osobnej dopravy v regióne.

(8) *Verkehrsverbund Tirol* a *Postbus* sa 12. júla 2002 dohodli na zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme týkajúcej sa verejnej osobnej dopravy na autobusových linkách číslo 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 a 5052 v okrese *Lienz*.

(9) Podľa rakúskeho správneho práva musí mať prevádzkovateľ autobusov licenciu, aby mohol prevádzkovať autobusovú linku. Pridelenie licencie je nezávislé od uzavretia zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme.

(10) *Postbus* bol už pred uzavretím zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme držiteľom licencií na prevádzkovanie siedmich liniek, na ktoré sa vzťahovala zmluva. *Postbus* požiadal o licencie z vlastnej iniciatívy bez toho, aby bolo isté, že dostane náhradu. Uvedené linky sa podľa rakúskych právnych predpisov považujú za prevádzkované „*eigenwirtschaftlich*“ (v obchodnom záujme). Rozdiel medzi „*eigenwirtschaftlich*“ a „*gemeinwirtschaftlich*“ (vo verejnom záujme) je podľa rakúskych pravidiel verejného obstarávania dôležitý, pretože pravidlá verejného obstarávania sa vzťahujú len na zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme v prípade liniek prevádzkovaných *gemeinwirtschaftlich*. Preto bola zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia, uzavretá bez verejného obstarávania.

2.1.2. *Podrobný opis skúmanej zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme*

(11) Predmetom zmluvy je poskytovanie služieb autobusovej dopravy podnikom *Postbus* za odmenu. Účinnosť nadobudla retroaktívne 1. januára 2002 a uzatvorená bola na dobu neurčitú. Obidve strany majú právo od zmluvy odstúpiť so šesťmesačnou výpovednou lehotou od decembra 2006.

(12) Pri výpočte odmeny sa v zmluve rozlišuje medzi *Bestellleistungen* a *Bestandsleistungen*.

(13) Pod *Bestellleistungen* sa v zmluve rozumie poskytovanie základných služieb autobusovej dopravy, za ktoré sa vypláca pevne stanovená náhrada. V časti IV (3) zmluvy sa ustanovuje, že Bestellleistungen predstavuje 204 807 km. V časti XIII zmluvy sa ustanovuje, že *Postbus* dostane každý rok platbu 527 000 EUR a daň z obratu. Platba sa uskutočňuje v dvanástich splátkach rozložených na celý rok.

(14) Pod *Bestandsleistungen* sa v zmluve rozumie poskytovanie služieb autobusovej dopravy, za ktoré sa vypláca náhrada skladajúca sa z troch zložiek. V časti IV (3) zmluvy sa ustanovuje, že Bestandsleistungen predstavuje 952 761 km. V časti X (2) sa stanovuje odmena za Bestandsleistungen za rok 2002 vo výške 1 690 000 EUR. V časti X (3) sa ustanovuje, že táto odmena sa skladá:

a) z náhrady za prepojenie (Verbundabgeltung), ktorej výška sa stanovuje každoročne pre každú linku na základe počtu cestujúcich;

b) z príjmov z predaja lístkov bez dane z obratu vrátených podniku *Postbus*;

c) z príjmov z náhrady, ktorú poskytuje spolkové ministerstvo životného prostredia, mládeže a rodiny za uplatňovanie znížených taríf pre žiakov a učňov podľa § 29 ÖPNRV-G a na základe zmlúv uzavretých podľa § 30 písm. f) a 30 písm. j) zákona o vyrovnaní rodinných výdavkov (Familien Lasten Ausgleichs Gesetz, FLAG) medzi ministerstvom a podnikom *Postbus*.

(15) Na prvý rok platnosti zmluvy sa *Verbundabgeltung* stanovuje v sume 1 690 000 EUR bez príjmov z predaja lístkov a bez náhrad za tarifné záväzky. V čase uzavretia zmluvy strany ešte nepoznali výšku príjmov z náhrad za tarifné záväzky. V zmluve sa teda absolútna suma Verbundabgeltung nestanovuje.

(16) Za rok 2002 vyplatil *Verkehrsverband Tirol* podniku *Postbus* spolu 2 217 000 EUR (vrátane vrátených príjmov z predaja lístkov). Ako protihodnotu sa *Postbus* zaviazal poskytovať služby autobusovej dopravy v rozsahu 1 157 568 km podľa cestovného poriadku a na linkách určených v zmluve. Priemerná cena vyplatená za kilometer predstavovala 1,92 EUR.

2.1.3. *Historický vývoj rakúskeho systému*

(17) Rozlišovanie medzi *Bestellleistungen* a *Bestandsleistungen* sa vysvetľuje najmä historickým vývojom ÖPNRV-G, v ktorom sa určuje organizácia a financovanie verejnej dopravy vo vidieckych oblastiach Rakúska.

(18) V § 10 ods. 1 ÖPNRV-G sa ustanovuje, že podniky autobusovej dopravy, ktoré vlastní rakúsky štát, ako je podnik *Postbus*, majú právo na náhradu prevádzkových strát verejnej dopravy od spolkového štátu do 1. júna 1999 (Alteinnahmegarantie).

(19) Za obdobie od 1. júna 1999 spolkový štát vyplatí sumu, ktorá zodpovedá sume každoročne vyplatenej podľa *Alteinnahmegarantie* regionálnym subjektom, ktoré sú poverené organizáciou verejnej dopravy, *Verkehrsverbundgesellschaften*. Tieto subjekty používajú túto sumu na objednanie služieb autobusovej dopravy u podnikov autobusovej dopravy. Pred objednaním týchto služieb musia Verkehrsverbundgesellschaften naplánovať verejnú dopravu vo svojom regióne podľa § 11, 20 a 31 ÖPNRV-G [§ 10 ods. 2 ÖPNRV-G]. V týchto paragrafoch sa vymedzujú hospodárske a kvalitatívne parametre, ktoré sa majú dodržiavať v verejnej doprave.

(20) Od roku 2001 bude spolkový štát sumu, ktorú vypláca *Verkehrsverbundgesellschaften*, znižovať ročne o pätinu [§ 10 ods. 3 ÖPNRV-G].

(21) Podmienky zriadenia a organizácie Verkehrsverbundgesellschaften sa vymedzujú v § 14 a nasledujúcich paragrafoch ÖPNRV-G. Najmä v § 19 ods. 1 ÖPNRV-G sa *Verkehrsverbundgesellschaften* zaväzujú do piatich rokov od roku 1999 nahradiť systém *Alteinnahmegarantie* systémom zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.

2.1.4. *Odôvodnenie ceny predpokladanej v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme*

(22) Pred podpísaním zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme použilo *Verkehrsverband Tirol* tri rôzne metódy overenia, či náhrada za poskytovanie služieb vo verejnom záujme predpokladaná v zmluve bola odôvodnená. Ide o tieto tri metódy overenia: podľa *nákladov na kilometer* (Prüfung nach Kilometersätzen), podľa *nákladových položiek* (Prüfung nach Kostensätzen) a podľa *jednotlivých kategórií nákladov* (Prüfung nach Einzelkostenpositionen).

2.2. **Počiatočné posúdenie Komisie**

(23) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme uzavretá medzi *Verkehrsverband* a podnikom *Postbus* spĺňa druhé z tzv. kritérií *Altmark* ([10]). Keďže pri kritériách *Altmark* ide o štyri kumulatívne kritériá, Komisia neposudzovala podrobne, či je splnené tretie a štvrté kritérium, ale dospela k záveru, že existenciu štátnej pomoci nie je možné vylúčiť.

(24) Pokiaľ ide o možnú zlučiteľnosť tejto štátnej pomoci so spoločným trhom, v rozhodnutí o začatí konania sa usudzuje, že pomoc môže byť zlučiteľná so spoločným trhom na základe článku 73 Zmluvy o ES a článku 14 nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy ([11]). Komisia sa najmä domnievala, že výška náhrady vyplatenej podniku *Postbus* zrejme nepresahovala mieru toho, čo je nevyhnutné na pokrytie nákladov na plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme vyplývajúcich zo zmluvy, zohľadňujúc s tým súvisiace príjmy a primeraný zisk z plnenia záväzkov.

(25) Komisia však usúdila, že vzhľadom na skutočnosť, že nedošlo k verejnému obstarávaniu a že jeden z priamych konkurentov podniku *Postbus* uviedol, že Postbus dostával nadmernú náhradu, mala by sa tomuto konkurentovi, ako aj všetkým zainteresovaným tretím stranám poskytnúť príležitosť, aby sa vyjadrili k metódam kontroly nákladov na vyhnutie sa nadmernej náhrade, ktoré uplatnilo Rakúsko, skôr než bude možné s istotou usúdiť, či *Postbus* dostával nadmernú náhradu za svoje dopravné služby, alebo nie. Z týchto dôvodov Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či *Postbus* dostával nadmernú náhradu za poskytovanie služby vo verejnom záujme na základe zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme.

3. **PRIPOMIENKY RAKÚSKA**

(26) Pripomienky Rakúska sa vzťahujú na:

a) vzťah medzi kritériami judikatúry vo veci *Altmark* a nariadením (EHS) č. 1191/69;

b) uplatňovanie druhého kritéria *Altmark* v tejto veci;

c) uplatňovanie tretieho a štvrtého kritéria *Altmark* v tejto veci, najmä metódy použité pri overovaní nákladov a vylúčení nadmernej náhrady;

d) zlučiteľnosť zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme s nariadením (EHS) č. 1191/69.

Vzťah medzi kritériami judikatúry vo veci Altmark a nariadením (EHS) č. 1191/69

(27) Rakúsko sa domnieva, že článok 73 Zmluvy o ES a nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69, ktoré z neho vychádza, predstavuje pre článok 87 ods. 1 Zmluvy o ES *lex specialis*. Preto vždy, keď zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme spĺňa kritériá ustanovené v článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69, nejde o štátnu pomoc, a preto nie je potrebné posudzovať danú zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme podľa článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES a kritérií *Altmark*. Rakúsko vychádza pri tomto výklade z bodu 37 rozsudku vo veci *Altmark*, ktorý znie:

([10]) Tieto kritériá zaviedol Európsky súdny dvor vo svojom rozsudku z 24. júla 2003 vo veci Altmark, C-280/00, Zb. s. I-7747 na posúdenie toho, či náhrada za poskytovanie služby vo verejnom záujme predstavuje štátnu pomoc, alebo nie.

([11]) Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1.

„Prvý bod, ktorý sa má preskúmať, je, či je nariadenie (EHS) č. 1191/69 uplatniteľné na dopravné služby, ktoré sú predmetom sporu v hlavnom konaní. Len keď to tak nie je, musí sa posudzovať uplatňovanie všeobecných ustanovení Zmluvy o štátnej pomoci na dotácie, ktoré sú predmetom sporu v hlavnom konaní."

3.1. **Uplatňovanie druhého kritéria Altmark v tejto veci**

(28) Rakúsko argumentuje, že aj keď sa v nariadení (EHS) č. 1191/69 nerieši existencia štátnej pomoci, ale len jej zlučiteľnosť so spoločným trhom, zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme, ktorú uzavreli *Verkehrsverbund Tirol* a *Postbus*, v každom prípade spĺňa štyri kritériá *Altmark*.

(29) Pokiaľ ide o druhé kritérium *Altmark*, Rakúsko vysvetľuje, že odmeňovanie za Bestelleistungen aj odmeňovanie za *Bestandsleistungen* boli zavedené vopred objektívnym a transparentným spôsobom. Pokiaľ ide o *Bestelleistungen*, Rakúsko vysvetľuje, že zmluva je čistou zmluvou, v rámci ktorej *Postbus* dostáva za každý autobusom odjazdený kilometer pevnú cenu 2,57 EUR/km ([12]). Cena bola teda stanovená vopred pomocou objektívneho a transparentného kritéria „cena za odjazdený kilometer".

(30) Pokiaľ ide o *Bestandsleistungen*, Rakúsko vysvetľuje, že cenu strany takisto dohodli vopred ako pevnú cenu, a to 1,69 milióna EUR za 952 761 km, ktoré sa majú odjazdiť. Vopred nebolo ustanovené presné rozdelenie platby medzi tri zložky, a to príjmy z predaja lístkov, náhrada za tarifné záväzky a náhrada za systém integrovanej dopravy. Rakúsko vysvetľuje, že dôvod spočíva v samotnej povahe týchto troch zložiek, z ktorých dve závisia od počtu prepravených cestujúcich, pričom tretia sa rovná rozdielu medzi celkovou dohodnutou cenou a súčtom prvých dvoch zložiek.

(31) Aj v tomto smere Rakúsko dospelo k záveru, že zmluva je čistou zmluvou, na základe ktorej *Postbus* dostáva za každý autobusom odjazdený kilometer pevnú cenu 1,77 EUR/km, a že cena bola teda stanovená vopred pomocou objektívneho a transparentného kritéria „cena za odjazdený kilometer".

3.2. **Uplatňovanie tretieho a štvrtého kritéria Altmark v tejto veci, najmä metódy použité pri overovaní nákladov a vylúčení nadmernej náhrady**

(32) Rakúsko argumentuje, že *Verkehrsverbund Tirol* vylúčil nadmernú náhradu pre *Postbus* kontrolou ceny vyplatenej podniku *Postbus* za kilometer v porovnaní s priemerom v odvetví vykonanou tromi rozličnými metódami: kontrolou nákladov na kilometer, kontrolou podľa nákladových položiek a kontrolou nákladov podľa jednotlivých kategórií nákladov.

(33) V odpovedi na rozhodnutie o začatí konania poskytlo Rakúsko Komisii ďalšie informácie týkajúce sa dvoch metód použitých na kontrolu nákladov za poskytovanie dopravných služieb a zabránenie vyplácaniu nadmernej náhrady, a to kontroly nákladov podľa nákladových položiek a kontroly nákladov podľa jednotlivých kategórií nákladov. Rakúsko sa domnieva, že pokiaľ ide o kontrolu nákladov za kilometer, ďalšie vysvetlenie nie je potrebné ([13]).

(34) Rakúsko sa domnieva, že tieto tri kontroly nákladov zabezpečujú súlad s tretím (neexistencia nadmernej náhrady) aj štvrtým (priemerný, dobre spravovaný podnik) kritériom judikatúry vo veci Altmark.

3.2.1. *Kontrola podľa nákladových položiek*

(35) Metódou „kontrola podľa nákladových položiek" *Verkehrsverbund Tirol* porovnal nákladové položky podniku *Postbus* s priemernými nákladmi v tomto odvetví.

(36) Na základe priemerných nákladov v danom odvetví by mal *Postbus* spĺňať v rámci zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme v okrese *Lienz* tieto cieľové náklady:

Nákladová položka	Náklady
Náklady na zamestnancov	[…] EUR (*)
Náklady na pohonné látky a údržbu	[…] EUR
Náklady na vozidlá (odpisy)	[…] EUR
Administratívne náklady	[…] EUR
Spolu	[…] EUR

(*) Dôverné informácie.

(37) Rakúsko poskytlo toto podrobné vysvetlenie k týmto nákladovým položkám.

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

([13]) Pozri vysvetlenia Rakúska v tomto ohľade v štádiu predbežného posudzovania v bodoch 98 a 99 rozhodnutia o začatí konania.

3.2.1.1. Náklady na zamestnancov

(38) Rakúsko vychádzalo pri výpočte nákladov na zamestnancov z 54 290 odjazdených hodín („Lenkerstunden“) pri prevádzke linky. Rakúsko objasnilo, že toto číslo vychádza z počtu kilometrov potrebných na prevádzku podľa cestovného poriadku, vrátane času státia na zastávkach, ale bez spiatočných jázd na konečnú stanicu/do garáže, prestávok na odpočinok atď. Podľa Rakúska *Verkehrsverbund Tirol* predpokladal s 21 km za hodinu pomerne vysokú obslužnosť na kilometer a hodinu ([14]), pretože priemer pre Rakúsko je 16 – 18 km za hodinu.

(39) Rakúsko uviedlo, že hrubá hodinová sadzba za odjazdenú hodinu (vrátane všetkých ciel, daní, nákladov na garáže, údržbu, správu a ďalších nákladov na zamestnancov) sa stanovuje na […] EUR. Zloženie tejto sumy je takéto: v rakúskej kolektívnej zmluve zamestnancov podnikov autobusovej dopravy, ktoré sa spravujú súkromným právom, sa na rok 2002 stanovuje čistá priemerná hodinová sadzba 7,55 EUR. K tejto sume sa musia pripočítať predovšetkým príplatky za prácu v nedeľu a vo sviatok, príplatky za nadčasy, dane a odvody na sociálne zabezpečenie. Ak sa zohľadnia všetky tieto dodatočné náklady, priemerná hodinová sadzba predstavuje 16,30 EUR.

(40) Okrem tejto hodinovej sadzby je ešte ďalšie zaťaženie približne vo výške […] % na náklady na zamestnancov za garáže, pohotovosť a správu. Keď sa zohľadnia tieto režijné náklady, predstavuje jedna hodina prevádzky autobusu náklady vo výške […] EUR.

(41) Vynásobením ročného počtu odjazdených hodín priemernou hodinovou sadzbou sa získajú celkové náklady na zamestnancov vo výške […] EUR ([15]).

3.2.1.2. Náklady na pohonné látky a údržbu

(42) Pokiaľ ide o pohonné látky a údržbu *Verkehrsbund Tirol* predpokladá náklady vo výške […] EUR na každý plánovaný kilometer (1 157 568 km), čo je spolu […] EUR. Táto suma zahŕňa všetky náklady súvisiace s vozidlom s výnimkou nákladov na financovanie, odpisy a kontrolu.

(43) Rakúsko podrobne vysvetľuje svoje výpočty. Zakladajú sa na predpoklade, že na linky v okrese Lienz budú potrebné 4 autobusy s dĺžkou 15 m a spotrebou 45 litrov pohonných látok na 100 km a 21 autobusov s dĺžkou 12 m a spotrebou 36 litrov pohonných látok na 100 km. Celková odhadovaná spotreba pohonných látok tohto vozového parku je 478 000 litrov. Pri ceny nafty […] EUR/liter sú teda celkové náklady na pohonné látky […] EUR.

(44) Náklady na údržbu sa odhadujú na […] EUR na autobus (náklady na zamestnancov a materiál), čo je pre 25 autobusov spolu […] EUR. Náklady na pohonné látky a údržbu spolu predstavujú […] EUR.

(45) To je už spolu viac ako suma […] EUR, ktorá bola použitá ako referenčná hodnota. Rakúske orgány preto dospeli k záveru, že nákladová položka „pohonné látky a údržba“ je veľmi konzervatívny odhad.

3.2.1.3. Náklady na obstaranie a odpisy vozidiel

(46) Náklady na obstaranie a odpisy vozidiel vo výške […] EUR vychádzajú z týchto predpokladov:

a) Prevádzku na autobusových linkách musia zabezpečovať 4 autobusy s dĺžkou 15 m a 21 autobusov s dĺžkou 12 m.

b) V zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme sa ustanovuje, že priemerný vek vozového parku nesmie presiahnuť 6 rokov a že každý rok sa obnoví najmenej 10 % vozového parku.

c) Nákupná cena autobusu s dĺžkou 12 m je […] EUR, priemerný ročný kapitálový výnos je 5 % a doba amortizácie je 8 rokov. Anuita na vozidlo teda predstavuje […] EUR.

d) Keďže sa však v zmluve umožňuje používať vozidlá 12 rokov, 1/3 vozového parku sa používa napriek skutočnosti, že je úplne amortizovaná. Náklady na obstaranie a odpis vozidiel sa teda týkajú len 2/3 vozového parku, čiže 16 vozidiel.

(47) Na základe týchto predpokladov predstavujú ročné náklady na obstaranie a odpisy vozidiel […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Administratívne náklady

(48) Pokiaľ ide o administratívne náklady vo výške […] EUR, *Verkehrsverbund Tirol* pri svojich výpočtoch predpokladá […] % všetkých ostatných nákladov na nákladovú položku ([17]). V tejto sume sú zahrnuté platby za prenájom kancelárií a zariadenie kancelárií.

([14]) Počet 21 km sa získa vydelením celkového počtu kilometrov počtom odjazdených hodín: 1 157 568 km: 54 290 hodín = 21,32 km/hod.

([15]) 54 290 hodín × [...] EUR/hodina = […] EUR.

([16]) […] EUR.

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

3.2.2. *Kontrola nákladov podľa jednotlivých kategórií nákladov*

(49) Pri kontrole nákladov podľa jednotlivých kategórií nákladov sa preskúma hodnovernosť jednotlivých kategórií nákladov. *Verkehrsverbund Tirol* stanovil ako referenčnú hodnotu tieto náklady:

Kategórie nákladov	Náklady
Náklady na vodičov	[…] EUR
Náklady na zamestnancov (okrem nákladov na vodičov)	[…] EUR
Náklady na vozidlá (odpisy)	[…] EUR
Náklady na pohonné látky	[…] EUR
Náklady na pneumatiky	[…] EUR
Ostatné náklady (opravy, údržba atď.)	[…] EUR
Administratívne náklady	[…] EUR
Spolu	[…] EUR

(50) Tieto referenčné hodnoty sú opäť vysvetlené podrobnejšie.

3.2.2.1. Náklady na vodičov

(51) *Verkehrsverbund Tirol* vychádzal pri výpočte nákladov na vodičov z 28 vodičov, čo je podľa názoru Rakúska pre 25 autobusov nízky základ, ak sa zohľadnia dovolenky, obdobia absencií pre práceneschopnosť atď. Hoci sa v rakúskej kolektívnej zmluve zamestnancov podnikov autobusovej dopravy, ktoré sa spravujú súkromným právom, predpokladá hrubá ročná mzda vo výške […] EUR (bez príplatkov alebo daní), *Verkehrsverbund Tirol* počíta len s […] EUR. Náklady na zamestnancov teda vychádzajú na […] EUR.

3.2.2.2. Náklady na zamestnancov

(52) Pokiaľ ide o ostatné náklady na zamestnancov v prípade zamestnancov v administratíve, dispečingu a garážových službách, *Verkehrsverbund Tirol* počíta takisto s hrubou ročnou mzdou vo výške […] EUR na zamestnanca. Počet zamestnancov bol stanovený na 8. Ostatné náklady na zamestnancov teda predstavujú […] EUR.

3.2.2.3. Náklady na vozidlá

(53) Náklady na vozidlá vychádzajú z rovnakého predpokladu, aký sa použil pri kontrole nákladov podľa položiek.

3.2.2.4. Náklady na pohonné látky

(54) Pokiaľ ide o náklady na pohonné látky, *Verkehrsverbund Tirol* pri kalkulácii vychádza zo spotreby pohonných látok v objeme 465 000 litrov. Predpokladala sa priemerná cena pohonných látok […] EUR za liter. Celkové náklady na pohonné látky sú teda […] EUR ([17]).

3.2.2.5. Náklady na pneumatiky

(55) Pokiaľ ide o náklady na pneumatiky, *Verkehrsverbund Tirol* počíta s obstarávacou cenou […] EUR za 2 páry pneumatík každý rok pre 25 autobusov, čo predstavuje celkové náklady vo výške […] EUR.

3.2.2.6. Ostatné náklady

(56) Materiálové náklady na vozidlá, údržba, poistenie, dane atď. sa odhadujú približne na […] EUR ročne. Táto suma zahŕňa poistenie každého vozidla vo výške približne […] EUR ročne a materiálové náklady vo výške […] EUR na odjazdený kilometer. Údržba 25 autobusov spolu predstavuje […] EUR ročne. Prenájom garážového priestoru s plochou 1 500 m^2 predstavuje […] EUR ročne.

3.2.2.7. Administratívne náklady

(57) Administratívne náklady sa odhadujú mesačne približne na […] EUR, teda ročne na […] EUR.

3.2.3. *Závery Rakúska k tretiemu a štvrtému kritériu Altmark*

(58) Rakúsko dospelo k záveru, že *Verkehrsverbund Tirol* posúdil cenu vyplatenú podniku Postbus v porovnaní s primeranými, reálnymi a konzervatívnymi odhadmi výšky finančných prostriedkov, ktoré by priemerný podnik autobusovej dopravy vynaložil na plnenie porovnateľnej zmluvy. Rakúsko zdôrazňuje, že cena vyplatená podniku Postbus, a to 2 217 000 EUR, je jasne v medziach intervalu dvoch vykonaných kontrol nákladov, pri ktorých sa dospelo k výsledkom 2 224 965 EUR a 2 205 619 EUR.

(59) Rakúsko sa preto domnieva, že možnosť nadmernej náhrady pre *Postbus* sa môže vylúčiť a že cena vyplatená podniku *Postbus* zodpovedá cene, ktorú by za prevádzkovanie daných dopravných služieb žiadal priemerný, dobre spravovaný podnik primerane vybavený dopravnými prostriedkami.

3.3. **Zlučiteľnosť zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme s nariadením (EHS) č. 1191/69**

(60) Z dôvodov uvedených v oddiele 3.3 sa Rakúsko domnieva, že zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme je takisto v plnej miere zlučiteľná s článkom 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

4. **POSÚDENIE Z PRÁVNEJ STRÁNKY**

(61) Predovšetkým treba odmietnuť argument Rakúska, podľa ktorého by článok 87 ods. 1 Zmluvy o ES nebol uplatniteľný na zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme, na ktorú sa vzťahuje nariadenie (EHS) č. 1191/69.

(62) Nariadenie (EHS) č. 1191/69 je v podstate nariadenie, ktoré okrem iného umožňuje vyhlásiť za zlučiteľnú so spoločným trhom určitú pomoc, ktorú členské štáty poskytujú vo forme náhrad za záväzky služby vo verejnom záujme a pri ktorej sú členské štáty oslobodené od povinnosti ustanovenej v článku 88 ods. 3 Zmluvy o ES oznámiť pomoc pred jej zavedením Komisii.

(63) Pravidlá týkajúce sa štátnej pomoci ustanovené v nariadení (EHS) č. 1191/69 sa však uplatňujú výlučne na opatrenia, ktoré predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES. Inými slovami, nariadenie (EHS) č. 1191/69 je nariadením o zlučiteľnosti.

(64) Preto je v prvej fáze vhodné analyzovať, či platby stanovené v zmluve medzi podnikom *Postbus* a *Verkehrsverbund* predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES. Ak je to tak, v druhej fáze je potrebné analyzovať, či je zlučiteľná so spoločným trhom.

4.1. **Existencia pomoci**

(65) V článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES sa ustanovuje: „Ak nie je touto zmluvou ustanovené inak, pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“

(66) Prevádzkovatelia autobusov ako *Postbus* vykonávajú hospodársku činnosť, čiže prepravu osôb za odmenu, sú teda podnikateľmi v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES.

(67) Dotácie podniku Postbus vypláca *Verkehrsverbund Tirol*, ktorý financuje *spolková krajina* Tirolsko a spolková vláda. Tieto sumy sa teda vyplácajú zo štátnych zdrojov.

(68) Vzniká teda otázka, či Postbus prostredníctvom zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme, na ktorú sa vzťahuje toto rozhodnutie, získava selektívnu ekonomickú výhodu. Súdny dvor podrobne uviedol kritériá, ktoré treba uplatňovať pri posudzovaní, či ide o náhradu za službu vo verejnom záujme, vo svojom rozsudku „*Altmark Trans*“ ([18]):

„Na verejné dotácie určené na to, aby sa umožnilo prevádzkovanie pravidelných mestských prímestských a regionálnych dopravných služieb sa nevzťahuje toto ustanovenie, pokiaľ sa tieto dotácie považujú za náhradu za služby, ktoré poskytujú podniky, ktoré ich dostávajú, na plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme. […]“

Podľa Súdneho dvora to nastáva v prípade, ak sú splnené tieto štyri kritériá:

„— po prvé prijímajúci podnik musí byť skutočne poverený plnením záväzkov súvisiacich so službami vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne vymedzené,

— po druhé parametre, na základe ktorých sa náhrada počíta, sa vopred stanovia objektívnym a transparentným spôsobom,

— po tretie náhrada nepresahuje hodnotu nevyhnutnú na pokrytie všetkých alebo časti nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme, so zohľadnením súvisiacich príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov,

— po štvrté ak podnik, ktorý má byť poverený plnením záväzkov súvisiacich so službami vo verejnom záujme, nebol v konkrétnom prípade vybraný podľa postupu verejného obstarávania, […] výška potrebnej náhrady sa stanoví na základe analýzy nákladov, ktoré by pri plnení týchto záväzkov vznikli priemernému podniku, dobre spravovanému a primerane vybavenému dopravnými prostriedkami tak, aby bol schopný plniť príslušné požiadavky na služby vo verejnom záujme, so zohľadnením súvisiacich príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov.“

4.1.1. *Prijímajúci podnik skutočne poverený plnením jasne vymedzených záväzkov služby vo verejnom záujme*

(69) V článku 2 ods. 1 nariadenia č. 1191/69/ES sa uvádza toto vymedzenie pojmu záväzky služby vo verejnom záujme: „Pod záväzkami služieb vo verejnom záujme sa rozumejú záväzky, ktoré by uvedený dopravný podnik neprijal alebo by ich neprijal v rovnakej miere, či za tých istých podmienok, keby realizoval svoje vlastné obchodné záujmy.“

([18]) Rozsudok Súdneho dvora vo veci *Altmark Trans*.

(70) V zmluve uzavretej medzi podnikom *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* sa zakladajú osobitné požiadavky na poskytovateľa služieb s cieľom zaručiť vytvorenie vyváženej dopravnej siete vzhľadom na vidiecky charakter a nízku hustotu osídlenia, ako aj na geografické vlastnosti oblastí, v ktorých sa má zabezpečovať spojenie. Tieto prvky môžu odradiť poskytovateľa takýchto služieb od toho, aby ich ponúkal iba na čisto komerčnom základe. Podnik Postbus má povinnosť poskytovať takéto služby a cestovné poriadky, ktoré sa majú dodržiavať, aj linky, na ktorých majú byť poskytované, sú jasne zmluvne stanovené, ako sa spresňuje v bode 2 zmluvy.

(71) Zo zmluvy uzavretej medzi podnikom *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* teda vyplýva, že Postbus je skutočne poverený dopravnou službou vo verejnom záujme v okrese Lienz. Prvé kritérium *Altmark* je teda splnené.

4.1.2. *Parametre vopred stanovené objektívnym a transparentným spôsobom, na základe ktorých sa vypočítava náhrada*

(72) V druhom rade je potrebné určiť, či boli parametre, na základe ktorých sa vypočítava náhrada, stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom.

(73) V zmluve sa rozlišuje platba za *Bestelleistungen* a platby za *Bestandsleistungen*. Ako objasňuje Rakúsko vo svojej odpovedi na rozhodnutie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, v zmluve sa pre obidve kategórie poskytovaných dopravných služieb stanovuje odmena podľa odjazdených kilometrov. Cena za kilometer je 2,57 EUR/km pri *Bestelleistungen* a 1,77 EUR/km pri *Bestandsleistungen*. *Bestandsleistungen* sa od *Bestelleistungen* odlišuje len tým, že jedna zložka náhrady sa upravuje tak, aby sa systematicky dodržiavala suma 1,77 EUR/km.

(74) Treba konštatovať, že stanovenie náhrady na základe ceny za odjazdený kilometer a celkového počtu odjazdených kilometrov je pri zmluvách o autobusovej doprave bežnou praxou, najmä ak riziko spojené s príjmami z predaja lístkov na seba prevezme verejný orgán poverený organizáciou verejnej dopravy. Po opätovnom preskúmaní obsahu zmlúv na základe dodatočných vysvetlení Rakúska Komisia konštatuje, že na rozdiel od výsledku jej počiatočnej analýzy v bodoch 64 až 71 rozhodnutia o začatí konania vo veci formálneho zisťovania je zmluva uzavretá medzi podnikom *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* zmluvou tohto druhu.

(75) Stanovenie náhrady na základe ceny za odjazdený kilometer a celkového počtu kilometrov, ktoré sa majú prevádzkovať, spĺňa druhé kritérium *Altmark*, pretože cena za odjazdený kilometer a celkový počet kilometrov, ktoré sa majú prevádzkovať, sú stanovené vopred a objektívnym a transparentným spôsobom.

(76) Teda druhé kritérium *Altmark* je splnené.

4.1.3. *Neexistencia nadmernej náhrady*

(77) Z bodov 96 až 102 rozhodnutia o začatí konania vo veci formálneho zisťovania vyplýva, že podľa Komisie metóda, ktorú si vybrala *Verkehrsverbund Tirol* na to, aby zabezpečila, že nedôjde k nadmernej náhrade, teda overenie ceny, ktorú žiadal podnik autobusovej dopravy, tromi odlišnými metódami porovnania s priemernými hodnotami zistenými v danom odvetví, sa môže akceptovať ako dôkaz neexistencie nadmernej náhrady.

(78) Komisia v tejto veci napriek tomu usúdila, že vzhľadom na skutočnosť, že nedošlo k verejnému obstarávaniu a že jeden z priamych konkurentov podniku *Postbus* uviedol, že *Postbus* dostával nadmernú náhradu, bolo vhodné tomuto konkurentovi, ako aj všetkým zainteresovaným tretím stranám poskytnúť príležitosť, aby sa vyjadrili k metódam kontroly nákladov, ktoré uplatnilo Rakúsko, skôr než bude možné s istotou usúdiť, že Postbus nedostáva nadmernú náhradu.

(79) Po prvé treba konštatovať, že sťažovateľ Komisiu informoval, že už nemá záujem o túto záležitosť. A po druhé treba konštatovať, že žiadna tretia strana nenapadla neexistenciu nadmernej náhrady.

(80) Komisia sa okrem toho domnieva, že Rakúsko poskytlo doplňujúce vysvetlenia, ktoré preukazujú, že cena, ktorú vypláca *Verkehrsverbund Tirol* podniku *Postbus*, je prijateľnou a primeranou cenou vzhľadom na priemerné náklady zistené v danom odvetví a podľa skúseností verejnej správy. V oddieloch 3.3.1 až 3.3.3 je prehľad metodiky kalkulácie a porovnania a závery, ktoré z nich vyplývajú. Vo všeobecnosti takáto metóda, pri ktorej sa dodatočne systematicky porovnávajú tri rôzne spôsoby náhrady s nákladmi v odvetví, umožňuje zabezpečiť, aby nedochádzalo k nadmernej náhrade. Za predpokladu, že takéto porovnanie by viedlo k zisteniu nadmernej náhrady, by Rakúsko muselo požadovať jej vrátenie.

(81) Na základe toho sa dá dospieť k záveru, že *Postbus* nedostáva nadmernú náhradu za plnenie zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia, a že je teda splnené tretie kritérium *Altmark*.

4.1.4. *Cena zodpovedajúca nákladom priemerného, dobre spravovaného a dopravnými prostriedkami primerane vybaveného podniku*

(82) Zostáva overiť, či cena, ktorú vypláca *Verkehrsverbund Tirol* podniku *Postbus*, zodpovedá nákladom priemerného, dobre spravovaného a dopravnými prostriedkami primerane vybaveného podniku. Aby sa overilo, či je splnené toto kritérium, je potrebné samostatne analyzovať jej tri zložky.

4.1.4.1. Náklady priemerného podniku

(83) V tejto súvislosti ďalej treba konštatovať, že Rakúsko vychádza pri overujúcich prepočtoch z priemerných štandardných parametrov zistených v danom odvetví. Môžu sa teda považovať za zodpovedajúce priemeru v danom odvetví.

(84) V dôsledku toho náklady podniku *Postbus* zodpovedajú nákladom priemerného rakúskeho podniku.

4.1.4.2. Náklady dobre spravovaného podniku

(85) Ďalej je potrebné zistiť, či náklady podniku *Postbus* zodpovedajú aj nákladom dobre spravovaného podniku. V odvetví autobusovej dopravy, ktoré dlho ovládali monopoly a zákazky sa udeľovali bez verejného obstarávania, nie je každý podnik pôsobiaci na trhu nevyhnutne dobre spravovaným podnikom.

(86) V tejto súvislosti treba konštatovať, že Rakúsko neposkytlo vysvetlenie, podľa ktorého sú tieto parametre aj priemernými parametrami dobre spravovaného podniku. Komisia sa napríklad domnieva, že Rakúsko mohlo vychádzať z priemerných nákladov podnikov, ktoré mohli v posledných rokoch vyhrať veľký počet verejných súťaží v tomto odvetví.

(87) Ďalej možno konštatovať, že medzi cenou za kilometer pri *Bestelleistungen* a cenou za kilometer pri *Bestandsleistungen* je rozdiel 0,80 EUR/km. To by mohlo naznačovať, že *Postbus* má určitý priestor na zlepšenie efektívnosti, pokiaľ ide o *Bestelleistungen*.

(88) Možno tak dospieť k záveru, že Rakúsko nepreukázalo, že cena, ktorú *Verkehrsverbund Tirol* vypláca podniku *Postbus*, zodpovedá nákladom dobre spravovaného podniku, a štvrté kritérium *Altmark* teda nie je splnené.

4.1.4.3. Záver k dodržiavaniu kritérií *Altmark*

(89) Keďže tieto štyri kritériá sú kumulatívne, skutočnosť, že jedno z týchto štyroch kritérií nie je splnené, vedie Komisiu automaticky k záveru, že dané platby sa musia považovať za platby, ktoré poskytujú podniku *Postbus* selektívnu ekonomickú výhodu.

4.1.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod*

(90) Podnik *Postbus* pôsobí na trhu autobusovej dopravy v celom Rakúsku a má na ňom významné zastúpenie. Poskytnutie ekonomickej výhody tomuto podniku teda môže narušiť hospodársku súťaž.

(91) V takomto prípade môže narušenie hospodárskej súťaže vyplývať najmä zo skutočnosti, že sa financovanie z verejných prostriedkov poskytne podniku, ktorý je držiteľom licencie na autobusovú dopravu v danom regióne. Toto financovanie z verejných prostriedkov môže zabrániť iným podnikom získať prevádzkové licencie na linky verejnej dopravy, pretože posilní postavenie podnikov prijímajúcich pomoc a umožní im ponúknuť v čase obnovovania licencií atraktívnejšie obchodné podmienky.

(92) Pokiaľ ide o schopnosť tohto opatrenia ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, dá sa predovšetkým konštatovať, že trh miestnej alebo regionálnej verejnej dopravy je otvorený hospodárskej súťaži v Rakúsku a v iných členských štátoch v tom zmysle, že na tomto trhu neexistuje národný monopol jedného či niekoľkých podnikov.

(93) V tomto kontexte možno pripomenúť bod 77 a nasledujúce body rozsudku *Altmark Trans*, v ktorom Súdny dvor rozhodol, že:

„[…] Nie je vôbec vylúčené, že verejné dotácie udelené podniku, ktorý poskytuje len miestne alebo regionálne dopravné služby a neposkytuje žiadne dopravné služby mimo svojho štátu pôvodu, môžu mať napriek tomu účinok na obchod medzi členskými štátmi.

Keď teda v skutočnosti členský štát udelí verejnú dotáciu podniku, môže sa z tohto dôvodu poskytovanie dopravných služieb týmto podnikom zachovať alebo rozšíriť, čo bude mať za následok, že podniky so sídlom v iných členských štátoch budú mať menšiu šancu poskytovať svoje služby na trhu v danom členskom štáte (pozri na tento účel rozsudky z 13. júla 1988, Francúzsko/Komisia, vec 102/87, Zb. 1988,. s. 4067, bod 19; z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia, vec C-305/89, Zb. s. I-1603, bod 26 a Španielsko/Komisia, bod 40).

[…]

Druhá podmienka uplatňovania článku 92, ods. 1 Zmluvy o ES, podľa ktorej musí pomoc svojou povahou ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi, teda nezávisí od miestneho alebo regionálneho charakteru poskytovaných dopravných služieb alebo od významu príslušnej oblasti činnosti."

(94) Nedá sa preto vylúčiť, že daným opatrením sa znížia možnosti podnikov so sídlom v iných členských štátoch poskytovať svoje dopravné služby na rakúskom trhu.

(95) Financovanie z verejných zdrojov, ktoré *Verkehrsverbund Tirol* poskytol podniku *Postbus*, môže preto spôsobiť narušenie hospodárskej súťaže a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

4.1.6. *Záver*

(96) Keďže štvrté kritérium *Altmark* nie je splnené a všetky ostatné podmienky článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES splnené sú, Komisia sa domnieva, že dané platby predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES.

(97) Z tohto dôvodu je vhodné preskúmať, či sa táto pomoc môže vyhlásiť za zlučiteľnú so spoločným trhom.

4.2. **Zlučiteľnosť pomoci**

(98) V článku 73 Zmluvy o ES sa pre pozemnú dopravu ustanovuje: „Pomoc je so zmluvou zlučiteľná, ak slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou."

4.2.1. *Judikatúra vo veci Altmark o uplatniteľnosti článku 73*

(99) Podľa Súdneho dvora sa „v článku 77 (ktorý sa stal článkom 73 Zmluvy o ES) zmluvy ustanovuje, že pomoc, ktorá slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, je zlučiteľná so zmluvou. […] Po prijatí nariadenia (EHS) č. 1107/70 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu už členské štáty nemajú právo dovolávať sa výhod vyplývajúcich z článku 77 zmluvy, v ktorom sa ustanovuje, že pomoc, ktorá slúži na koordináciu dopravy alebo predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, je zlučiteľná so zmluvou okrem prípadov uvedených v sekundárnom práve Spoločenstva. Pokiaľ nie je v tejto veci uplatniteľné nariadenie (EHS) č. 1191/69 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, a ak sa na dané dotácie, ktoré sú predmetom sporu v hlavnom konaní, vzťahuje článok 92 ods. 1 zmluvy (ktorý sa po zmene stal článkom 87 ods. 1 Zmluvy o ES), v nariadení (EHS) č. 1107/70 sa vyčerpávajúco uvádza, za akých podmienok môžu orgány členských štátov poskytnúť pomoc podľa článku 77 zmluvy." ([19])

(100) Je teda potrebné zistiť, či nariadenie (EHS) č. 1191/69 alebo nariadenie (EHS) č. 1107/70 obsahujú pravidlá zlučiteľnosti štátnej pomoci, ktoré sú uplatniteľné v tomto prípade.

4.2.2. *Zlučiteľnosť na základe nariadenia (EHS) č. 1191/69*

4.2.2.1. Rozsah pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69

(101) Rozsah pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa v jeho článku 1 ods. 1 a 2 vymedzuje takto:

„1. Toto nariadenie sa vzťahuje na dopravné podniky, ktoré vykonávajú služby v železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave. Členské štáty môžu vylúčiť z rámca pôsobnosti tohto nariadenia akékoľvek podniky, ktorých činnosť je obmedzená výlučne na prevádzku mestskej, prímestskej alebo regionálnej dopravy.

2. Na účely tohto nariadenia:

— ‚mestská a prímestská doprava' znamená dopravu uspokojujúcu potreby mestského centra alebo mestskej aglomerácie a dopravné potreby medzi ním a okolitými oblasťami,

— ‚regionálna doprava' znamená dopravné služby vykonávané s cieľom uspokojiť dopravné potreby regiónu."

(102) Rakúsko využilo možnosť vyňať určité podniky z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia: podľa článku 2 *Privatbahnunterstützungsgesetz 1998* ([20]) sú podniky, ktoré pôsobia výlučne v mestských a prímestských službách, vyňaté z rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(103) V tomto prípade sú však dané služby regionálnymi službami. Preto sa na ne nariadenie (EHS) č. 1191/69 vzťahuje.

4.2.2.2. Systém, ktorý si zvolilo Rakúsko

(104) V článku 1 ods. 3 až 5 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa opisujú dva rôzne systémy, čiže systém uloženia záväzkov služby vo verejnom záujme a zmluvný systém, z ktorých jeden si môžu členské štáty zvoliť pri organizácii a financovaní verejnej dopravy:

([19]) Rozsudok Súdneho dvora vo veci *Altmark Trans*, body 101, 106, 107. Nariadenie Rady (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. ES L 130, 15.6.1970, s. 1)

([20]) Bundesgesetzblatt I 1994/519.

„3. Príslušné orgány členských štátov zrušia všetky záväzky vyplývajúce z pojmu služby vo verejnom záujme, definovanej v tomto nariadení, ktoré sú ukladané pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu.

4. Na zabezpečenie primeraných dopravných služieb, ktoré najmä zohľadňujú sociálne a ekologické faktory a plánovanie mesta a krajiny alebo pri možnosti ponuky určitého cestovného pre určité kategórie cestujúcich, môžu príslušné orgány členských štátov uzavrieť zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme s dopravnými podnikmi. Podmienky a podrobnosti takýchto zmlúv sú ustanovené v oddiele V.

5. Príslušné orgány členských štátov však môžu zachovať alebo uložiť záväzky služby vo verejnom záujme podľa článku 2 pre mestskú, prímestskú a regionálnu osobnú dopravu. Podmienky a podrobnosti o prevádzke, vrátane spôsobov náhrad sú ustanovené v oddieloch II, III a IV. Ak dopravný podnik nevykonáva len služby podliehajúce ustanoveniam o záväzkoch služby vo verejnom záujme, ale sa zaoberá aj inými činnosťami, musia byť služby vo verejnom záujme vykonávané samostatnými divíziami, ktoré musia spĺňať aspoň nasledovné podmienky:

a) prevádzkové účty zodpovedajúce každej z týchto činností sú oddelené a pomer aktív patriacich ku každej činnosti sa určí v súlade s platnými pravidlami účtovníctva;

b) výdavky sa vyrovnajú z prevádzkových príjmov a platieb od štátnych orgánov bez akejkoľvek možnosti presunu z alebo do druhej oblasti činnosti podniku.“

(105) Rakúsko si zvolilo zmluvný systém (§ 19 ÖPNRV-G). Preto sa predpisy uplatniteľné na dané opatrenia nachádzajú v oddiele V nariadenia (EHS) č. 1191/69.

4.2.2.3. Uplatňovanie oddielu V nariadenia (EHS) č. 1191/69

(106) Oddiel V nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa skladá z jediného článku 14, v ktorom sa uvádza:

„1. ‚Zmluva o poskytovaní prepravných služieb na základe záväzku verejnej služby‘ je zmluva uzavretá medzi príslušnými orgánmi členských štátov a dopravným podnikom s cieľom poskytovať primerané dopravné služby verejnosti.

Zmluva o poskytovaní prepravných služieb na základe záväzku verejnej služby zahŕňa najmä:

— prepravné služby, ktoré spĺňajú stanovené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality,

— doplnkové prepravné služby,

— prepravné služby za špecifikované sadzby a podliehajúce špecifickým podmienkam, konkrétne pre určité kategórie cestujúcich alebo na určitých trasách,

— úpravy služieb podľa skutočných požiadaviek.

2. Zmluva o poskytovaní prepravných služieb na základe záväzku verejnej služby okrem iného zahŕňa toto:

a) charakter prepravnej služby, ktorá sa má poskytnúť, najmä pokiaľ ide o štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality;

b) cenu služieb zahrnutých v zmluve, ktorá sa alebo môže pridať k tarifným výnosom, alebo zahŕňa výnosy a podrobnosti o finančných vzťahoch medzi obidvoma stranami;

c) pravidlá týkajúce sa zmeny zmluvných podmienok, najmä pokiaľ ide o zohľadnenie nepredvídateľných zmien;

d) doba platnosti zmluvy;

e) sankcie v prípade porušenia zmluvy.

3. Aktíva zahrnuté do poskytovania prepravných služieb, ktoré podliehajú zmluve o poskytovaní prepravných služieb na základe záväzku verejnej služby, môžu patriť podniku alebo mu byť k dispozícii.

4. Každý podnik, ktorý zamýšľa prerušiť alebo urobiť podstatné úpravy prepravnej služby, ktorú poskytuje verejnosti na plynulom a pravidelnom základe a ktorá nie je pokrytá zmluvným systémom alebo záväzkom verejnej služby, to oznámi príslušným orgánom členských štátov aspoň tri mesiace vopred. Príslušné orgány môžu rozhodnúť o tom, že sa takéto oznámenie nebude vyžadovať. Toto opatrenie neovplyvní iné vnútroštátne postupy uplatniteľné v súvislosti s oprávnením zrušiť alebo upraviť prepravné služby.

5. Po získaní informácie uvedenej v odseku 4 môžu príslušné orgány trvať na zachovaní príslušnej služby až do jedného roka od dátumu oznámenia, o čom informujú podnik najmenej jeden mesiac pred uplynutím doby uvedenej v oznámení. Príslušné orgány môžu tiež iniciovať rokovanie o vytvorení alebo úprave takejto prepravnej služby.

6. Výdavky dopravných podnikov vyplývajúce zo záväzkov uvedených v odseku 5 sa nahradia podľa bežných postupov ustanovených v oddieloch II, III a IV.“

(107) Zmluva uzavretá medzi podnikom *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* je zmluva uzavretá medzi príslušným orgánom členského štátu a dopravným podnikom s cieľom poskytovať verejnosti primerané dopravné služby.

(108) Táto zmluva zahŕňa najmä: prepravné služby, ktoré spĺňajú stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality; dopravné služby za špecifikované sadzby a podliehajúce špecifickým podmienkam, predovšetkým pre určité kategórie cestujúcich; úpravy dopravných služieb podľa skutočných požiadaviek.

(109) Táto zmluva sa teda môže považovať za zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme v zmysle článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(110) Treba konštatovať, že cieľ („poskytovanie primeraných dopravných služieb pre verejnosť“), ako aj obsah zmlúv o poskytovaní služby vo verejnom záujme („dopravné služby, ktoré spĺňajú stanovené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality“, určenie sadzieb, podmienok „pre určité kategórie cestujúcich alebo na určitých trasách“, „úpravy dopravných služieb podľa skutočných požiadaviek“ atď.) sa nelíšia od cieľov a obsahu zmlúv, ktoré sú predmetom záväzkov verejnej služby, ktoré ukladá štát alebo orgány verejnej správy. Bolo však už jasne uvedené, že náhrada za takéto plnenie je pomoc poskytovateľovi služieb.

(111) Preto predovšetkým treba konštatovať, že cieľom zákonodarcu bolo prijatím nariadenia (EHS) č. 1191/69 vymedziť, za akých podmienok „je pomoc […], ktorá predstavuje úhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s koncepciou služieb vo verejnom záujme“ uvedená v článku 73 Zmluvy o ES, zlučiteľná so spoločným trhom. Uplatňovanie článku 73 Zmluvy o ES, a teda aj uplatňovanie nariadenia (EHS) č. 1191/69, predpokladá prítomnosť štátnej pomoci v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES. Ak sa teda na obsah zmlúv môže vzťahovať koncepcia „záväzkov súvisiacich s koncepciou služieb vo verejnom záujme“ podľa článku 73, forma nástroja – zmluva a nie jednostranne uložený záväzok – by ako taká nemala byť prekážkou možného vyhlásenia pomoci, ktorá môže byť prípadne zahrnutá v cene, za zlučiteľnú. Rozhodujúci faktor pri označení istého plnenia za záväzok poskytovať verejnú službu, či už ho uložil štát alebo sa na ňom dohodli strany v zmluve, spočíva v jeho obsahu a nie vo forme, na základe ktorej vznikol ([21]). Na základe toho možno dospieť k záveru, že z právneho hľadiska nič nebráni tomu, aby Komisia mohla vyhlásiť pomoc zahrnutú v cene za prevádzkovanie služieb upravené zmluvou o poskytovaní verejných služieb za zlučiteľnú so spoločným trhom. Treba poznamenať, že toto riešenie si osvojili aj zákonodarcovia v novom nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave ([22]). Podľa jeho článku 12 toto nariadenie nadobúda účinnosť až 3. decembra 2009. Nie je teda uplatniteľné na danú zmluvu, ktorá bola uzavretá pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia.

(112) Keďže v nariadení (EHS) č. 1191/69 nie sú presné podmienky zlučiteľnosti, Komisia sa domnieva, že na stanovenie zlučiteľnosti takejto pomoci by sa mali uplatňovať všeobecné zásady vyplývajúce zo zmluvy, judikatúry a z rozhodovacej praxe v iných oblastiach.

(113) Komisia zhrnula tieto zásady podľa druhov v časti 2.4 uvedeného rámca Spoločenstva pre štátnu pomoc vo forme náhrady za poskytovanie verených služieb ([23]). Pokiaľ ide o zlučiteľnosť pomoci zahrnutej v cene, ktorú vypláca verejná správa poskytovateľovi verejnej služby, v bode 14 tohto rámca sa uvádza:

„Výška náhrady nesmie byť vyššia než je nevyhnutné na pokrytie nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov verejnej služby, so zohľadnením relevantných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov. Výška náhrady obsahuje všetky výhody udelené štátom alebo prostredníctvom štátnych prostriedkov v akejkoľvek forme.“

(114) Ak teda platby *Verkehrsverbund Tirol* podniku *Postbus* spĺňajú tieto podmienky, musia sa vyhlásiť za zlučiteľné so spoločným trhom.

(115) Tieto podmienky veľmi presne zodpovedajú tretiemu kritériu *Altmark*, v prípade ktorého sa už prv dospelo k záveru, že je v tomto prípade splnené.

([21]) Porov. v tomto zmysle rozsudok Súdneho dvora vo veci *Altmark Trans*, ktorý sa týkal nemeckej zmluvy o poskytovaní verejných služieb, čo Súdnemu dvoru nebránilo urobiť analýzu, či ide o pomoc alebo nie, ktorá vychádzala z obsahu a nie formy nástroja. Porov. článok 4 rozhodnutia Komisie z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, (Ú. v. EÚ L 312 z 29.11.2005, s. 67), v ktorom sa takisto neprihliada na formu nástroja.

([22]) Ú. v. EÚ L 315 z 3.12.2007, s. 1.

([23]) Ú. v. EÚ C 297 z 29.11.2005, s. 4.

(116) Preto možno dospieť k záveru, že štátna pomoc, ktorú poskytol *Verkehrsverbund Tirol* podniku *Postbus* v rámci zmluvy o poskytovaní verejnej služby, je zlučiteľná so spoločným trhom na základe článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

4.3. **Od oznamovacej povinnosti nevzniklo oslobodenie**

(117) Rakúsko sa domnieva, že z článku 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 vyplýva, že zmluva o poskytovaní verejnej služby medzi *Verkehrsverbund Tirol* a podnikom *Postbus* je oslobodená od oznamovacej povinnosti na základe článku 88 ods. 3 Zmluvy o ES.

(118) V článku 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa uvádza: „Náhrada vyplatená podľa tohto nariadenia je vyňatá z predbežného informačného postupu, ktorý je uvedený v článku 93 ods. 3 Zmluvy o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva."

(119) Je teda potrebné zistiť, či platby, ktoré uhrádza *Verkehrsverbund Tirol* na základe zmluvy s podnikom *Postbus* o poskytovaní verejnej služby, predstavujú náhradu v zmysle článku 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

V uvedenom rozsudku Danske Busvognmænd Súd prvého stupňa Európskych spoločenstiev usúdil, že „na zmluvné vzťahy, ktoré vznikli medzi dopravným podnikom a príslušným orgánom v dôsledku verejnej súťaže, sa na základe článku 14 ods. 1 a 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 vzťahuje osobitný systém financovania, pri ktorom nie sú možné žiadne náhrady podľa metód ustanovených v oddieloch II, III a IV tohto nariadenia." ([24])

(120) Z tohto rozsudku vyplýva, že koncepcia „*náhrady za poskytovanie verejných služieb*" v zmysle článku 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa musí vykladať veľmi úzko. Vzťahuje sa len na náhrady za záväzky verejnej služby *uložené* jednostranne podniku podľa článku 2 nariadenia, ktoré sa vypočítavajú metódou opísanou v článkoch 10 až 13 nariadenia a ktoré sa nemusia oznamovať Komisii na základe postupu ustanoveného v článku 88 ods. 3 Zmluvy o ES.

(121) Naopak platby stanovené v zmluve o poskytovaní verejnej služby v zmysle článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 nie sú náhrady v zmysle článku 17 ods. 2 toho istého nariadenia.

(122) V dôsledku toho platby ustanovené v zmluve o poskytovaní verejnej služby v zmysle článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69, ako je zmluva uzavretá medzi *Verkehrsverbund Tirol* a podnikom *Postbus*, nie sú oslobodené od oznamovacej povinnosti ustanovenej v článku 88 ods. 3 Zmluvy o ES. Ich zlučiteľnosť musí teda posúdiť Komisia.

5. **ZÁVER**

(123) Treba konštatovať, že Rakúsko protiprávne vykonávalo zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme medzi *Verkehrsverbund Tirol* a podnikom *Postbus*, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia, v rozpore s článkom 88 ods. 3 Zmluvy o ES. Štátna pomoc ustanovená touto zmluvou sa však môže vyhlásiť za zlučiteľnú na základe článku 73 Zmluvy o ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc poskytnutá Rakúskom v prospech podniku *Postbus* prostredníctvom zmluvy uzavretej 12. júla 2002 s *Verkehrsverbund Tirol* je na základe podmienok a pravidiel uvedených v článku 2 zlučiteľná so spoločným trhom.

Článok 2

Rakúsko každoročne vykoná porovnanie náhrady s priemernými nákladmi zistenými v danom odvetví pomocou metód opísaných v oddiele 3.3 tohto rozhodnutia a požiada o vrátenie prípadnej nadmernej náhrady, ktorá z neho vyplynie.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Rakúskej republike.

V Bruseli 26. novembra 2008

Za Komisiu

Antonio TAJANI

podpredseda

([24]) Rozsudok Súdu prvého stupňa zo 16. marca 2004 vo veci T-157/01, *Danske Busvognmænd*, Zb. s. II-917, body 77 až 79.