II

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava ni obvezna)

ODLOČBE/SKLEPI

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 26. novembra 2008

o državni pomoči, ki jo je Avstrija dodelila podjetju Postbus v okrožju Lienz C 16/07 (ex NN 55/2006)

(notificirano pod dokumentarno številko C(2008) 7034)

(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2009/845/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi členi ([1]),

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Z dopisoma z dne 2. avgusta 2002 ([2]) in 23. avgusta 2003 ([3]) je avstrijsko avtobusno prevozno podjetje v zasebni lasti Komisiji podalo pritožbo glede domnevnih državnih pomoči v letu 2002, ki naj bi jih tirolsko javno združenje prevoznih podjetij (*Verkehrsverbund Tirol GmbH*, v nadaljnjem besedilu: *Verkehrsverbund Tirol*) dodelilo konkurenčnemu podjetju *Postbus AG* (v nadaljnjem besedilu: *Postbus*), ki je v javni lasti. Z dopisom z dne 14. julija 2005 ([4]) je Komisija od Avstrije zahtevala informacije glede te pritožbe. Avstrija je z dopisom z dne 3. oktobra 2005 ([5]) Komisiji predložila zahtevane informacije.

(2) Z dopisom z dne 30. maja 2007 ([6]) je Komisija obvestila Avstrijo o svoji odločitvi, da sproži postopek na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES v zvezi z navedenim ukrepom.

(3) Odločitev Komisije o sprožitvi postopka je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe ([7]).

(4) Avstrija je svoje pripombe predložila z dopisom z dne 18. julija 2007 ([8]).

(5) Pritožnik je z dopisom z dne 24. julija 2007 ([9]) Komisijo obvestil, da ni več zainteresiran za nadaljevanje zadevne pritožbe.

(6) Komisija od drugih zainteresiranih strani ni prejela nobene pripombe.

([1]) UL C 162, 14.7.2007, str. 19.
([2]) Registriran je pod referenčno oznako TREN (2002) A/63803.
([3]) Registriran je pod referenčno oznako TREN (2002) A/68846.
([4]) Registriran je pod referenčno oznako TREN (2005) D/113701.
([5]) Registriran je pod referenčno oznako TREN (2006) A/15295.
([6]) Registriran je pod referenčno oznako C(2007) 2209 konč.
([7]) Glej opombo 1.
([8]) Registriran je pod referenčno oznako TREN (2007) A/38864.
([9]) Registriran je pod referenčno oznako TREN (2007) A/39395.

2. NATANČEN OPIS POMOČI

2.1 Preiskovani ukrep

2.1.1 *Ozadje*

(7) *Verkehrsverbund Tirol* je družba v javni lasti, za katero velja zasebno pravo. Podobna združenja obstajajo v vseh drugih regijah in se v splošnem imenujejo *Verkehrsverbundgesellschaften*. Ta združenja skrbijo za načrtovanje in usklajevanje avtobusnih prevozov v posameznih regijah. Na podlagi *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (ÖPNRV-G) ta združenja prejemajo letne subvencije, ki jim jih podeli ustrezna *Bundesland*, da se tako zagotovi ustrezen javni potniški prevoz v zadevni regiji.

(8) *Verkehrsverbund Tirol* je 12. julija 2002 z družbo *Postbus* sklenil pogodbo o izvajanju javne službe za javni potniški prevoz na avtobusnih progah št. 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 in 5052 v okrožju *Lienz*.

(9) Na podlagi avstrijskega upravnega prava mora imeti avtobusni prevoznik licenco, da mu je dovoljeno upravljanje posamezne avtobusne proge. Dodelitev licence ni odvisna od sklenitve pogodbe o izvajanju javne službe.

(10) Družba *Postbus* je imela že pred sklenitvijo pogodbe o izvajanju javne službe licence za upravljanje sedmih prog, za katere velja pogodba. Družba *Postbus* je za zadevne licence zaprosila na svojo pobudo, ne da bi bila prepričana, da bo za to prejela ustrezno nadomestilo. V skladu z avstrijsko zakonodajo upravljanje zadevnih prog zato velja za „*eigenwirtschaftlich*“ (v lastnem poslovnem interesu). Razlika med „*eigenwirtschaftlich*“ in „*gemeinwirtschaftlich*“ (v skupnem interesu) je na podlagi avstrijskih pravil javnega naročanja pomembna, saj se ta uporabljajo le za proge, ki se upravljajo „*gemeinwirtschaftlich*“. Torej je bila pogodba o izvajanju javne službe, na katero se nanaša ta odločba, sklenjena brez izvedbe postopka oddaje javnega naročila.

2.1.2 *Podroben opis preiskovane pogodbe o izvajanju javne službe*

(11) Predmet pogodbe je zagotavljanje storitev avtobusnega prevoza, ki naj bi jih za plačilo izvajala družba *Postbus*. Zadevna pogodba je začela veljati retroaktivno 1. januarja 2002; sklenjena je bila za nedoločen čas. Obe pogodbenici lahko od decembra 2006 pogodbo prekineta s šestmesečnim odpovednim rokom.

(12) Kar zadeva izračun plačila, pogodba ločuje med *Bestellleistungen* in *Bestandsleistungen*.

(13) Z *Bestellleistungen* so v pogodbi opisane osnovne storitve avtobusnega javnega prevoza, za katere se izplača fiksno nadomestilo. V delu IV(3) pogodbe je določeno, da je v *Bestellleistungen* vključenih 204 807 km. V delu XIII pogodbe je določeno, da družba *Postbus* vsako leto prejme 527 000 EUR, k čemur se prišteje prometni davek. Plačilo se izvede v dvanajstih obrokih, razdeljenih čez celo leto.

(14) Z *Bestandsleistungen* so v pogodbi opisane storitve avtobusnega javnega prevoza, za katere se izplača nadomestilo, ki je enako vsoti treh komponent. V delu IV(3) pogodbe je določeno, da je v *Bestandsleistungen* vključenih 952 761 km. V delu X(2) je za leto 2002 za *Bestandsleistungen* določeno plačilo v višini 1 690 000 EUR. V delu X(3) je določeno, da je navedeno plačilo sestavljeno iz:

(a) nadomestila za medsebojne povezave (*Verbundabgeltung*), katerega znesek se določi vsako leto za vsako posamezno progo v skladu s številom potnikov;

(b) dohodkov od prodaje vozovnic brez prometnega davka, ki se prepustijo družbi *Postbus*, in

(c) dohodkov iz nadomestila, ki ga zvezno ministrstvo za okolje, mladino in družino dodeljuje v okviru izvajanja znižanih tarif za šolarje in vajence na podlagi odstavka 29 ÖPNRV-G ter pogodb, ki sta jih navedeno ministrstvo in družba *Postbus* sklenila na podlagi odstavkov 30(f) in 30(j) *Familienlastenausgleichsgesetz* (FLAG).

(15) Določeno je, da znaša *Verbundabgeltung* za prvo pogodbeno leto 1 690 000 EUR brez dohodkov iz prodaje vozovnic in nadomestil za tarifne obveznosti. Ob sklenitvi pogodbe pogodbenici še nista bili seznanjeni z višino dohodkov iz nadomestil za tarifne obveznosti. S pogodbo torej ni določen poln znesek *Verbundabgeltung*.

(16) *Verkehrsverbund Tirol* je družbi *Postbus* za leto 2002 nazadnje plačal 2 217 000 EUR (skupaj s prepuščenimi dohodki od prodaje vozovnic). Za ta znesek je morala družba *Postbus* zagotoviti 1 157 568 km avtobusnih storitev po urnikih in na progah, določenih v pogodbi. Povprečna cena na kilometer je bila 1,92 EUR.

2.1.3 *Zgodovinski razvoj avstrijskega sistema*

(17) Razlikovanje med *Bestellleistungen* in *Bestandsleistungen* je mogoče pojasniti zlasti z zgodovinskim razvojem ÖPNRV-G, s katerim sta opredeljena organizacija in financiranje javnega prevoza v podeželskih predelih Avstrije.

(18) V odstavku 10(1) ÖPNRV-G je določeno, da so avtobusna prevozna podjetja, ki pripadajo avstrijski državi, kakršno je podjetje *Postbus*, do 1. junija 1999 upravičena do nadomestila za poslovne izgube zaradi zagotavljanja javnega prevoza, ki jim ga izplača zvezna država (*Alteinnahmegarantie*).

(19) Od 1. junija 1999 bo zvezna država regionalnim organom, ki skrbijo za organizacijo javnega prometa (*Verkehrsverbundgesellschaften*), izplačevala znesek v višini letnega zneska, izplačanega na podlagi *Alteinnahmegarantie*. *Verkehrsverbundgesellschaften* te zneske porabijo za naročilo storitev avtobusnega prevoza pri avtobusnih podjetjih. Pred naročilom zadevnih storitev morajo *Verkehrsverbundgesellschaften* javni prevoz v regiji načrtovati na podlagi odstavkov 11, 20 in 31 ÖPNRV-G, v katerih so opredeljeni ekonomski parametri in parametri kakovosti, ki jih je treba upoštevati pri javnem prevozu (odstavek 10(2) ÖPNRV-G).

(20) Od leta 2001 bo zvezna država zneske, ki jih izplačuje *Verkehrsverbundgesellschaften*, vsako leto zmanjšala za petino (odstavek 10(3) ÖPNRV-G).

(21) V odstavku 14 ÖPNRV-G in naslednjih so opredeljeni pogoji za ustanovitev in organizacijo *Verkehrsverbundgesellschaften*. Z odstavkom 19(1) ÖPNRV-G je *Verkehrsverbundgesellschaften* zlasti naložena obveznost, da po letu 1999 sistem *Alteinnahmegarantie* v petih letih nadomestijo s sistemom pogodb o izvajanju javnih služb.

2.1.4 *Utemeljitev cene, predvidene v pogodbi o izvajanju javne službe*

(22) Pred podpisom pogodbe o izvajanju javne službe je *Verkehrsverbund Tirol* na tri načine preveril, ali je nadomestilo za izvajanje zadevnih javnih služb, kakršno je določeno v pogodbi, ustrezno. Ti načini so bili stroški na kilometer (*Prüfung nach Kilometersätzen*), stroški glede na stroškovno postavko (*Prüfung nach Kostensätzen*) in stroški glede na različne stroškovne kategorije (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2 **Začetna ocena Komisije**

(23) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka podvomila, ali je bilo pri sklenitvi pogodbe o izvajanju javne službe med *Verkehrsverbund Tirol* in *Postbus* izpolnjeno ti. drugo merilo iz sodbe *Altmark* ([10]). Ker gre pri merilih iz sodbe *Altmark* za štiri kumulativna merila, ni podrobno preučila, ali sta izpolnjeni tretje in četrto merilo, ampak je presodila, da ni mogoče izključiti obstoja državne pomoči.

(24) Kar zadeva možno združljivost take državne pomoči s skupnim trgom, je bilo v odločitvi o sprožitvi postopka predpostavljeno, da bi bila pomoč lahko združljiva s skupnim trgom na podlagi člena 73 Pogodbe ES in člena 14 Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh ([11]). Komisija je zlasti menila, da se ne zdi, da bi znesek nadomestila za družbo *Postbus* presegal nujni znesek za kritje stroškov iz izvajanja obveznosti javne službe, ob upoštevanju s tem povezanih prejemkov in razumnega dobička za izvajanje teh obveznosti.

(25) Vendar je Komisija menila, da je treba zaradi dejstva, da ni bilo javnega razpisa, in ker je neposredni konkurent družbe *Postbus* trdil, da *Postbus* prejema prekomerno nadomestilo, v tem primeru navedenemu konkurentu in vsem tretjim zainteresiranim stranem dati možnost, da se izrečejo o načinih, na katere Avstrija preverja stroške in preprečuje izplačevanje prekomernih nadomestil, preden lahko dokončno presodi, ali družba *Postbus* prejema prekomerno nadomestilo ali ne. Na podlagi tega je Komisija posumila, da družba *Postbus* za zagotavljanje javne službe na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe morda prejema prekomerno plačilo.

3. **PRIPOMBE AVSTRIJE**

(26) Pripombe, ki jih je predložila Avstrija, zadevajo:

(a) odnos med merili iz sodbe *Altmark* in Uredbo (EGS) št. 1191/69;

(b) uporabo drugega merila iz sodbe *Altmark* v obravnavanem primeru;

(c) uporabo tretjega in četrtega merila iz sodbe *Altmark* v obravnavanem primeru, zlasti načine, ki se uporabljajo za preverjanje stroškov in preprečevanje prekomernih nadomestil, ter

(d) združljivost pogodbe o izvajanju javne službe z Uredbo (EGS) št. 1191/69.

Odnos med merili iz sodbe Altmark in Uredbo (EGS) št. 1191/69

(27) Avstrija meni, da sta člen 73 Pogodbe ES in Uredba (EGS) št. 1191/69, ki temelji na tem členu, *lex specialis* v odnosu do člena 87(1) Pogodbe ES. Če torej pogodba o izvajanju javne službe izpolnjuje merila iz člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69, ne gre za državno pomoč in zato zadevne pogodbe o izvajanju javne službe ni treba preučiti na podlagi člena 87(1) Pogodbe ES in meril iz sodbe *Altmark*. Avstrija je tako razlago utemeljila s točko 37 sodbe *Altmark*, ki se glasi:

([10]) Ta merila je Sodišče Evropskih skupnosti opredelilo v sodbi z dne 24. julija 2003 v zadevi *Altmark* (C-280/00, Recueil, str. I-7747), v kateri je odločalo, ali je nadomestilo za izvajanje javne službe državna pomoč ali ne.

([11]) UL L 156, 28.6.1969, str. 1.

„Najprej je treba preučiti, ali se Uredba št. 1191/69 uporablja za prevozne storitve, ki se obravnavajo v postopku v glavni stvari. Vprašanje, ali se za subvencije iz postopka v glavni stvari uporabljajo splošne določbe Pogodbe glede državnih pomoči, bo treba preučiti le, če se zgoraj navedena uredba ne uporablja."

3.1 **Uporaba drugega merila iz sodbe Altmark v obravnavanem primeru**

(28) Avstrija trdi, da pogodba o izvajanju javne službe, ki sta jo sklenila *Verkehrsverbund Tirol* in družba *Postbus* – čeprav se Uredba (EGS) št. 1191/69 ne nanaša na obstoj državne pomoči, ampak le na združljivost take pomoči s skupnim trgom –, vsekakor izpolnjuje vsa štiri merila iz sodbe *Altmark*.

(29) Kar zadeva drugo merilo iz sodbe *Altmark*, Avstrija pojasnjuje, da sta bili plačili za *Bestellleistungen* in *Bestandsleistungen* določeni vnaprej na objektiven in pregleden način. Kar zadeva *Bestellleistungen*, Avstrija pojasnjuje, da gre pri pogodbi za „neto pogodbo", na podlagi katere družba *Postbus* prejme fiksno plačilo (2,57 EUR/km) za vsak opravljeni kilometer avtobusnega prevoza ([12]). Cena je bila torej določena vnaprej na podlagi objektivnega in preglednega merila („cena na prevoženi kilometer").

(30) Kar zadeva *Bestandsleistungen*, Avstrija pojasnjuje, da sta se strani prav tako vnaprej dogovorili za fiksno ceno, tj. 1 690 000 EUR za predvidoma 952 761 prevoženih kilometrov. Vnaprej ni bila določena le natančna razlika med tremi komponentami plačila, tj. dohodki iz prodaje vozovnic, nadomestilom za tarifne obveznosti in nadomestilom za integriran prometni sistem. Avstrija navaja, da je mogoče to pojasniti z naravo teh treh komponent, saj sta prvi dve odvisni od števila prepeljanih potnikov, tretja pa se ujema z razliko med skupno dogovorjeno ceno in vsoto prvih dveh komponent.

(31) Avstrija tudi glede tega trdi, da je bila sklenjena „neto pogodba", na podlagi katere družba *Postbus* prejme fiksno plačilo (1,77 EUR/km) za vsak opravljeni kilometer avtobusnega prevoza in je bila zato cena določena vnaprej na podlagi objektivnega in preglednega merila („cena na prevoženi kilometer").

3.2 **Uporaba tretjega in četrtega merila iz sodbe Altmark v obravnavanem primeru in zlasti načini, ki se uporabljajo za preverjanje stroškov in preprečevanje prekomernih nadomestil**

(32) Avstrija trdi, da je *Verkehrsverbund Tirol* možnost, da bi bilo družbi *Postbus* izplačano prekomerno nadomestilo, preprečil tako, da je plačilo družbi *Postbus* na kilometer primerjal s povprečno ceno v zadevni industriji, in sicer na tri načine: preveril je stroške na kilometer, stroške glede na stroškovno postavko in stroške glede na različne stroškovne kategorije.

(33) Avstrija je v odgovoru na odločitev o sprožitvi postopka Komisiji predložila dodatne informacije glede dveh načinov, ki jih je uporabila za preverjanje stroškov za zagotavljanje prevoznih storitev in za preprečevanje prekomernega nadomestila, tj. preverjanje stroškov glede na stroškovno postavko in preverjanje stroškov glede na različne stroškovne kategorije. Avstrija je menila, da dodatna pojasnila glede preverjanja stroškov na kilometer niso potrebna ([13]).

(34) Avstrija meni, da navedena tri stroškovna preverjanja zagotavljajo skladnost s tretjim (neobstoj prekomernega nadomestila) in četrtim (povprečno, dobro vodeno podjetje) merilom iz sodbe *Altmark*.

3.2.1 *Preverjanje stroškov glede na stroškovno postavko*

(35) *Verkehrsverbund Tirol* je na podlagi „preverjanja stroškov glede na stroškovno postavko" primerjal stroške glede na stroškovno postavko družbe *Postbus* s povprečnimi stroški v tem industrijskem sektorju.

(36) Na podlagi povprečnih stroškov v obravnavanem industrijskem sektorju bi morala družba *Postbus* za pogodbo o izvajanju javne službe v okrožju *Lienz* izpolniti naslednje stroškovne cilje:

Stroškovna postavka	Stroški
Stroški dela	[…] EUR (*)
Stroški goriva in vzdrževanja	[…] EUR
Stroški vozil (amortizacija)	[…] EUR
Upravni stroški	[…] EUR
Skupaj	[…] EUR

(*) Zaupni podatki.

(37) Avstrija je za te stroškovne postavke dala spodaj navedeno natančno pojasnilo.

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

([13]) Za pojasnila, ki jih je dala Avstrija glede tega na stopnji predhodne ocene, glej točki 98 in 99 odločitve o sprožitvi postopka.

3.2.1.1 Stroški dela

(38) Avstrija je stroške dela izračunala na podlagi 54 290 ur vožnje (*Lenkerstunden*) za upravljanje proge. Avstrija je pojasnila, da ta znesek temelji na številu kilometrov, potrebnih za upravljanje v skladu z urnikom, vključno s časom mirovanja, vendar brez povratnih voženj do končnih avtobusnih postajališč/garaž, počitka itd. Po mnenju Avstrije je *Verkehrsverbund Tirol* z 21 km na uro postavilo razmeroma visoko kilometrsko postavko na uro ([14]), saj je ta v Avstriji povprečno od 16 do 18 km na uro.

(39) Avstrija je navedla, da je bruto urna postavka za uro vožnje (skupaj z dajatvami in davki ter stroški garažiranja, vzdrževanja, upravljanja in dodatnega osebja) ocenjena na […] EUR. Ta znesek je sestavljen na podlagi spodaj navedenega. Z avstrijsko kolektivno pogodbo iz leta 2002 za zaposlene v zasebnopravnih avtobusnih podjetjih je določena povprečna neto urna postavka v višini 7,55 EUR. K temu znesku je treba najprej prišteti dodatke za nedeljsko in praznično delo ter plačilo nadur, davkov in prispevkov za socialno varnost. Ob upoštevanju teh dodatnih stroškov znaša povprečna urna postavka 16,30 EUR.

(40) Tej urni postavki je treba prišteti še dodaten strošek za plačilo osebja v garažah, razpolaganje in upravljanje, ki je približno […] %. Ob upoštevanju vseh teh režijskih stroškov stane ura avtobusnega upravljanja […] EUR.

(41) Če letno število ur vožnje pomnožimo s povprečno urno postavko, znašajo skupni stroški dela […] EUR ([15]).

3.2.1.2 Stroški goriva in vzdrževanja

(42) Kar zadeva stroške goriva in vzdrževanja, je *Verkehrsbund Tirol* predpostavil, da znašajo stroški za vsak po urniku načrtovani kilometer (1 157 568 km) […] EUR, tj. skupaj […] EUR. Ta znesek vključuje vse stroške, povezane z vozili, razen stroškov financiranja, amortizacije in kontrole.

(43) Avstrija je svoj izračun natančno pojasnila. Zadevni izračun temelji na predpostavki, da bodo za proge v okrožju *Lienz* potrebni štirje 15-metrski avtobusi, ki porabijo 45 litrov goriva na 100 km, in enaindvajset 12-metrskih avtobusov, ki porabijo 36 litrov goriva na 100 km. Ta vozni park naj bi predvidoma skupaj porabil 478 000 litrov goriva. Na podlagi cene dizelskega goriva, ki je […] EUR/liter, torej skupni stroški goriva znašajo […] EUR.

(44) Predvideni stroški vzdrževanja znašajo […] EUR na avtobus (stroški dela in materialni stroški), tj. skupaj […] EUR za 25 avtobusov. Stroški goriva in vzdrževanja skupaj znašajo […] EUR.

(45) To že presega znesek […] EUR, ki je bil sprejet kot izhodišče za primerjavo. Zato avstrijski organi menijo, da je pri stroškovni postavki „gorivo in vzdrževanje“ dana zelo konzervativna ocena.

3.2.1.3 Stroški nakupa in amortizacije vozil

(46) Stroški nakupa in amortizacije vozil v višini […] EUR temeljijo na spodaj navedenih predpostavkah:

(a) Avtobusne proge je treba upravljati s štirimi 15-metrskimi avtobusi in enaindvajsetimi 12-metrskimi avtobusi.

(b) V pogodbi o izvajanju javne službe je določeno, da povprečna starost voznega parka ne sme preseči šest let in da je treba vsako leto obnoviti vsaj 10 % voznega parka.

(c) Nakupna cena za 12-metrski avtobus je […] EUR, povprečni letni donos kapitala je 5 %, amortizacijska doba pa je osem let. Torej znaša anuiteta […] EUR na vozilo.

(d) Ker je na podlagi pogodbe dovoljena uporaba vozil za 12-letno obdobje, se tretjina voznega parka uporablja kljub temu, da je bila že v celoti amortizirana. Stroški nakupa in amortizacije vozil torej zadevajo le dve tretjini voznega parka, tj. 16 vozil.

(47) Na podlagi teh predpostavk znašajo letni stroški nakupa in amortizacije vozil […] EUR ([16]).

3.2.1.4 Upravni stroški

(48) Kar zadeva upravne stroške v višini […] EUR, je *Verkehrsverbund Tirol* za izračune upošteval […] % vseh drugih stroškov glede na stroškovno postavko ([17]). Ta znesek vključuje stroške za najem pisarne in pisarniško opremo.

([14]) Številko 21 km dobimo, če delimo skupno število kilometrov s številom ur vožnje: 1 157 568 km: 54 290 ur = 21,32 km/h.

([15]) 54 290 ur × […] EUR/h = […] EUR.

([16]) […] EUR.

([17]) […] EUR (stroški na enoto) × […] % = […] EUR.

3.2.2 *Preverjanje stroškov glede na različne stroškovne kategorije*

(49) Preverjanje stroškov glede na različne stroškovne kategorije je izračun verodostojnosti različnih stroškovnih kategorij. *Verkehrsverbund Tirol* je kot izhodišče za primerjavo upošteval naslednje stroške:

Stroškovne kategorije	Stroški
Stroški za voznika	[…] EUR
Stroški dela (razen stroškov za voznika)	[…] EUR
Stroški vozil (amortizacija)	[…] EUR
Stroški goriva	[…] EUR
Stroški pnevmatik	[…] EUR
Drugi stroški (popravila, vzdrževanje itd.)	[…] EUR
Upravni stroški	[…] EUR
Skupaj	[…] EUR

(50) Tudi ta izhodišča so podrobneje pojasnjena.

3.2.2.1 Stroški za voznika

(51) *Verkehrsverbund Tirol* je kot osnovo za izračun stroškov za voznika upošteval 28 voznikov, kar je po mnenju Avstrije – ob upoštevanju dopusta, nedejavnih obdobij zaradi bolniške odsotnosti itd. – nizka osnova za 25 avtobusov. Čeprav je z avstrijsko kolektivno pogodbo za zaposlene v zasebnopravnih avtobusnih podjetjih predvidena letna bruto plača v višini […] EUR (brez kakršnih koli dodatkov ali davkov), je *Verkehrsverbund Tirol* predvidel le […] EUR. Stroški dela torej znašajo […] EUR.

3.2.2.2 Stroški dela

(52) Kar zadeva druge stroške dela za upravno osebje ter razpolaganje in garažne storitve, je *Verkehrsverbund Tirol* prav tako predpostavil, da bo letna bruto plača znašala […] EUR na zaposlenega. Predvideno je bilo, da bo zaposlenih osem oseb. Drugi stroški dela torej znašajo […] EUR.

3.2.2.3 Stroški vozil

(53) Stroški vozil temeljijo na predpostavki, ki je bila uporabljena že za preverjanje stroškov glede na posamezne stroškovne postavke.

3.2.2.4 Stroški goriva

(54) Kar zadeva stroške goriva, je *Verkehrsverbund Tirol* kot osnovo za izračun upošteval, da bo poraba goriva znašala 465 000 litrov. Kot povprečna cena goriva je bila upoštevana cena […] EUR na liter. Stroški goriva torej skupaj znašajo […] EUR ([17]).

3.2.2.5 Stroški pnevmatik

(55) Kar zadeva stroške pnevmatik, je *Verkehrsverbund Tirol* upošteval nakupno ceno v višini […] EUR za dva para pnevmatik za 25 avtobusov na leto, kar skupaj znaša […] EUR. Skupni stroški torej znašajo […] EUR.

3.2.2.6 Drugi stroški

(56) Predvideno je, da bodo materialni stroški za vozila ter stroški za vzdrževanje, zavarovanje, davke itd. znašali približno […] EUR na leto. Ta znesek vključuje letno zavarovanje v višini približno […] EUR za posamezno vozilo in […] EUR za vsak prevoženi kilometer. Vzdrževanje za 25 avtobusov stane […] EUR na leto. Stroški najema garažnega prostora s površino 1 500 m^2 znašajo […] EUR na leto.

3.2.2.7 Upravni stroški

(57) Predvideno je, da bodo upravni stroški znašali […] EUR na mesec, tj. […] EUR na leto.

3.2.3 *Sklep, ki ga je dala Avstrija glede tretjega in četrtega merila iz sodbe Altmark*

(58) Avstrija meni, da je *Verkehrsverbund Tirol* ceno, ki jo je plačal družbi *Postbus*, določil na podlagi ustreznih, realističnih in konzervativnih ocen stroškov, ki bi jih imelo povprečno avtobusno podjetje za izvedbo primerljive pogodbe. Avstrija poudarja, da se cena, izplačana družbi *Postbus*, tj. 2 217 000 EUR, umešča v razpon med obema preverjanjema stroškov, katerih rezultat sta bila zneska 2 224 965 EUR oziroma 2 205 619 EUR.

(59) Zato Avstrija meni, da je mogoče prekomerno nadomestilo, ki naj bi bilo izplačano družbi *Postbus*, izključiti in da plačilo družbi *Postbus* ustreza ceni, ki bi jo za izvedbo obravnavanih prevoznih storitev zahtevalo povprečno, dobro vodeno podjetje, ki ima na voljo ustrezna prevozna sredstva.

3.3 **Združljivost pogodbe o izvajanju javne službe z Uredbo (EGS) št. 1191/69**

(60) Iz razlogov, navedenih v oddelku 3.3, Avstrija meni, da je pogodba o izvajanju javne službe tudi v celoti skladna s členom 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69.

4. **PRAVNA OCENA**

(61) Najprej je treba zavreči utemeljitev Avstrije, na podlagi katere naj se člen 87(1) Pogodbe ES ne bi uporabljal za pogodbo o izvajanju javne službe, ki spada na področje uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(62) Uredba (EGS) št. 1191/69 namreč med drugim omogoča, da se nekatere pomoči, ki jih dodelijo države članice kot nadomestilo za naloženo obveznost izvajanja javne službe, obravnavajo kot združljive s skupnim trgom in državam članicam zato ni treba izpolniti obveznosti iz člena 88(3) Pogodbe ES, na podlagi katerega je treba pomoči pred izvedbo priglasiti Komisiji.

(63) Vendar se pravila, ki so za državne pomoči določena z Uredbo (EGS) št. 1191/69, uporabljajo le za ukrepe, ki jih je mogoče šteti za državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe ES. Drugače povedano, Uredba (EGS) št. 1191/69 je uredba o združljivosti.

(64) Zato je treba najprej preučiti, ali so plačila, določena s pogodbo med družbo *Postbus* in *Verkehrsverbund Tirol*, državna pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe ES. Če je ta pogoj izpolnjen, je nato treba preučiti, ali so zadevna plačila združljiva s skupnim trgom.

4.1 **Obstoj pomoči**

(65) V členu 87(1) Pogodbe ES je določeno: „Razen če ta pogodba ne določa drugače, je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(66) Avtobusni prevozniki, kakršen je družba *Postbus*, opravljajo gospodarsko dejavnost, tj. prevoz potnikov za plačilo; torej so podjetja v smislu člena 87(1) Pogodbe ES.

(67) Družbi *Postbus* subvencije izplačuje *Verkehrsverbund Tirol*, ki ga financirata tirolska *Land* in zvezna vlada. Zadevni zneski se torej izplačajo iz državnih sredstev.

(68) Nato se postavlja vprašanje, ali je družba *Postbus* prek pogodbe o izvajanju javne službe, na katero se nanaša ta odločba, pridobila selektivno gospodarsko prednost. Sodišče je merila, ki jih je treba uporabiti za presojo o tem, ali obstaja nadomestilo za izvajanje javne službe, opredelilo v sodbi v zadevi „*Altmark Trans*“ ([18]):

„Javne subvencije, katerih namen je omogočiti uporabo rednih storitev mestnega, primestnega ali regionalnega prevoza, ne spadajo na področje uporabe te določbe, če je treba take subvencije obravnavati kot nadomestilo za storitve, ki so jih opravila podjetja, ki so prejemniki zadevnega nadomestila, za izvajanje obveznosti javne službe […]“

Po mnenju Sodišča je ta pogoj izpolnjen, če so izpolnjena naslednja štiri merila:

„— prvič, podjetje, ki je prejemnik nadomestila, mora dejansko opravljati obveznosti javne službe in te morajo biti jasno opredeljene;

— drugič, parametri, na podlagi katerih je izračunano nadomestilo, morajo biti določeni vnaprej na objektiven in pregleden način;

— tretjič, nadomestilo ne sme presegati zneska, ki je potreben za kritje vseh stroškov ali dela stroškov, ki nastanejo pri izvajanju obveznosti javne službe, z upoštevanjem ustreznih prejemkov ter primernega dobička zaradi izvajanja teh obveznosti;

— četrtič, če podjetje, ki naj bi izpolnjevalo obveznosti javnih storitev, v danem primeru ni izbrano v skladu s postopkom oddaje javnih naročil, […] je treba stopnjo potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi nastali v običajnem podjetju, ki je dobro vodeno in ima zagotovljena ustrezna prevozna sredstva, pri izpolnjevanju navedenih obveznosti, pri čemer je treba upoštevati ustrezne prejemke in primeren dobiček pri izpolnjevanju obveznosti.“

4.1.1 *Podjetje, ki je prejemnik nadomestila, mora dejansko opravljati jasno opredeljene obveznosti javne službe*

(69) V členu 2(1) Uredbe (EGS) št. 1191/69 so obveznosti javnih služb opredeljene: „Obveznosti javnih služb' pomenijo obveznosti, ki jih zadevno prevozno podjetje, če bi upoštevalo lastne poslovne interese, ne bi prevzelo ali jih ne bi prevzelo v enakem obsegu ali pod enakimi pogoji.“

([18]) Sodba Sodišča v zadevi „*Altmark Trans*“ (C-280/00, Recueil I-7747).

(70) S pogodbo, ki sta jo sklenila podjetje *Postbus* in *Verkehrsverbund Tirol*, so formalizirane posebne zahteve, ki se naložijo izvajalcu storitev, da se zagotovi izvedba uravnoteženega prometnega omrežja ob upoštevanju podeželske značilnosti in redke poseljenosti ter geografskih značilnosti pokritih območij. Prav ti elementi lahko ponudnika takih storitev odvrnejo od tega, da bi jih sam ponujal kot izključno poslovne storitve. Podjetje *Postbus* je zavezano k zagotavljanju takih storitev, urniki, ki jih mora upoštevati, in proge, na katerih jih mora zagotavljati, pa so jasno določeni s pogodbo, kot je to navedeno v členu 2 pogodbe.

(71) Iz pogodbe, ki sta jo sklenila *Postbus* in *Verkehrsverbund Tirol*, torej izhaja, da je družba *Postbus* dejansko zavezana za izvajanje javne prevozne službe v okrožju *Lienz*. Prvo merilo iz sodbe *Altmark* je torej izpolnjeno.

4.1.2 *Parametri, na podlagi katerih je izračunano nadomestilo in ki morajo biti določeni vnaprej na objektiven in pregleden način*

(72) Drugič, treba je opredeliti, ali so bili parametri, na podlagi katerih je izračunano nadomestilo, določeni vnaprej na objektiven in pregleden način.

(73) Pogodba ločuje med plačilom za *Bestellleistungen* in plačili za *Bestandsleistungen*. Kot je pojasnila Avstrija v odgovoru na odločitev o sprožitvi formalnega postopka preiskave, je s pogodbo za obe kategoriji prevoznih storitev določeno plačilo na prevoženi kilometer. Cena je 2,57 EUR/km za *Bestellleistungen* in 1,77 EUR/km za *Bestandsleistungen*. *Bestandsleistungen* se od *Bestellleistungen* razlikujejo le po tem, da je ena od komponent nadomestila prilagojena, da se sistematično upošteva znesek 1,77 EUR/km.

(74) Navesti je treba, da je določitev nadomestila na podlagi cene na kilometer, ki ga je treba prevoziti, in skupnega števila kilometrov, ki jih je treba prevoziti, ustaljena praksa, kar zadeva pogodbe za zagotavljanje avtobusnega prevoza, zlasti če tveganje za dohodke iz prodaje vozovnic prevzame javni organ, ki zagotavlja organizacijo javnega prevoza. Komisija je po ponovnem pregledu vsebine pogodb na podlagi dodatnih pojasnil Avstrije ugotovila – v nasprotju z ugotovitvami, ki jih je na podlagi predhodne analize dala v točkah od 64 do 71 odločitve o sprožitvi formalnega postopka preiskave –, da je pogodba, ki sta jo sklenila *Postbus* in *Verkehrsverbund Tirol*, taka pogodba.

(75) Z določitvijo nadomestila na podlagi cene na kilometer, ki ga je treba prevoziti, in skupnega števila kilometrov je izpolnjeno drugo merilo iz sodbe *Altmark*, saj sta cena na kilometer in skupno število kilometrov, ki jih je treba prevoziti, določena vnaprej na objektiven in pregleden način.

(76) Drugo merilo iz sodbe *Altmark* je torej izpolnjeno.

4.1.3 *Neobstoj prekomernih nadomestil*

(77) Iz točk 96 do 102 odločitve o sprožitvi formalnega postopka preiskave izhaja, da je po mnenju Komisije način, ki ga je uporabil *Verkehrsverbund Tirol*, da bi izključil plačilo prekomernega nadomestila – tj. preverjanje cene, ki jo je zahtevalo avtobusno podjetje, na podlagi treh načinov primerjanja povprečnih vrednosti, ugotovljenih v zadevnem sektorju –, mogoče sprejeti kot dokaz za neobstoj prekomernih nadomestil.

(78) Vendar je Komisija v obravnavanem primeru kljub temu menila, da je treba zaradi dejstva, da ni bilo javnega razpisa, in ker je neposredni konkurent družbe *Postbus* trdil, da *Postbus* prejema prekomerno nadomestilo, v tem primeru navedenemu konkurentu in vsem tretjim zainteresiranim stranem dati možnost, da se izrečejo o načinih, na katere Avstrija preverja stroške, preden lahko z gotovostjo presodi, da družba *Postbus* ne prejema prekomernega nadomestila.

(79) Najprej je treba navesti, da je pritožnik obvestil Komisijo, da ni več zainteresiran za nadaljevanje zadevne pritožbe. Navesti je treba tudi, da neobstoja prekomernega nadomestila ni izpodbijala nobena tretja stran.

(80) Komisija poleg tega meni, da je Avstrija predložila dodatna pojasnila, ki dokazujejo, da je cena, ki jo je *Verkehrsverbund Tirol* plačal podjetju *Postbus*, sprejemljiva in primerna glede na povprečne stroške, ki so bili ugotovljeni v zadevnem industrijskem sektorju, in glede na izkušnje javne uprave. V oddelkih 3.3.1 do 3.3.3 so povzeti načini, uporabljeni pri izračunih, ter primerjave in sklepi, ki iz tega izhajajo. Ali splošneje, z metodo, kakršna je bila uporabljena v obravnavanem primeru, s katero se nadomestila sistematično, naknadno in na tri načine primerjajo s stroški v zadevnem sektorju, je mogoče preprečiti izplačevanje prekomernega nadomestila. Če bi bil na podlagi take primerjave ugotovljen obstoj prekomernega nadomestila, bi morala Avstrija zahtevati vračilo.

(81) Iz tega izhaja, da družba *Postbus* za izvajanje pogodbe o javni službi, na katero se nanaša ta odločba, ne prejema prekomernega nadomestila in je zato tretje merilo iz sodbe *Altmark* izpolnjeno.

4.1.4 *Cena, ki se ujema s stroški povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki ima zagotovljena ustrezna prevozna sredstva*

(82) Treba je še preveriti, ali se cena, ki jo *Verkehrsverbund Tirol* plačuje družbi *Postbus*, ujema s stroški povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki ima zagotovljena ustrezna prevozna sredstva. Da bi preverili, ali je to merilo izpolnjeno, je treba ločeno analizirati njegove tri komponente.

4.1.4.1 Stroški povprečnega podjetja

(83) Glede tega je treba najprej navesti, da je Avstrija pri kontrolnih izračunih kot izhodišče uporabila standardne parametre, za katere je bilo ugotovljeno, da so povprečne vrednosti za zadevni industrijski sektor. Te parametre je torej mogoče obravnavati kot povprečje zadevnega sektorja.

(84) Zato se stroški družbe *Postbus* ujemajo s stroški povprečne avstrijske družbe.

4.1.4.2 Stroški dobro vodenega podjetja

(85) Nato se postavlja vprašanje, ali se stroški družbe *Postbus* ujemajo tudi s stroški dobro vodenega podjetja. V sektorju avtobusnega prevoza, v katerem so dolgo prevladovali monopoli in so se naročila dodeljevala brez javnih razpisov, ni nujno, da je vsako podjetje, ki deluje na trgu, tudi dobro vodeno podjetje.

(86) Glede tega je treba navesti, da Avstrija ni predložila pojasnila, iz katerega bi izhajalo, da ti parametri odsevajo tudi povprečje dobro vodenega podjetja. Komisija meni, da bi se Avstrija lahko na primer sklicevala na povprečne stroške podjetij, ki so bila v zadnjih letih izbrana na več razpisih v obravnavanem sektorju.

(87) Poleg tega je treba opozoriti, da se ceni za *Bestellleistungen* in za *Bestandsleistungen* razlikujeta za 0,80 EUR/km. Zdi se, da to pomeni, da ima družba *Postbus* na voljo določen manevrski prostor, znotraj katerega lahko izboljša učinkovitost, kar zadeva *Bestellleistungen*.

(88) Na podlagi tega je mogoče ugotoviti, da Avstrija ni dokazala, da se cena, ki jo *Verkehrsverbund Tirol* plačuje družbi *Postbus*, ujema s stroški dobro vodenega podjetja. Četrto merilo iz sodbe *Altmark* torej ni izpolnjeno.

4.1.4.3 Sklep glede upoštevanja meril iz sodbe *Altmark*

(89) Ker so zadevna štiri merila kumulativna, mora Komisija na podlagi dejstva, da eno od njih ni izpolnjeno, samodejno skleniti, da je treba zadevna plačila obravnavati, kot da podjetju *Postbus* podeljujejo selektivno gospodarsko prednost.

4.1.5 *Izkrivljanje konkurence in vplivi na trgovino*

(90) Podjetje *Postbus* deluje na celotnem avstrijskem trgu avtobusnega prevoza in ima velik tržni delež. Podelitev ekonomske prednosti temu podjetju lahko torej povzroči izkrivljanje konkurence.

(91) V obravnavanem primeru lahko izkrivljanje konkurence izhaja zlasti iz dejstva, da je javno financiranje dodeljeno podjetju, ki ima licenco za avtobusni prevoz v zadevnem okrožju. S tem javnim financiranjem bi lahko torej drugim podjetjem preprečili, da bi pridobila licence za upravljanje prog javnega prevoza, saj se s tem okrepi položaj podjetij, ki so prejemniki plačila, in jim je tako omogočeno, da ob obnovitvi licenc ponudijo privlačnejše poslovne pogoje.

(92) Kar zadeva možnost, da bi obravnavani ukrep vplival na trgovino med državami članicami, je treba najprej navesti, da je lokalni ali regionalni trg javnega prevoza odprt za konkurenco v Avstriji in drugih državah članicah, kar pomeni, da na tem trgu eno ali več podjetij nima državnega monopola.

(93) V tem okviru je treba opozoriti na točko 77 in naslednje iz sodbe *Altmark Trans*, v katerih je Sodišče odločilo:

„[…] Obstaja možnost, da javna subvencija, ki se dodeli podjetju, ki zagotavlja le lokalne in regionalne prevozne storitve, pri čemer ne zagotavlja prevoznih storitev zunaj države izvora, lahko vseeno vpliva na trgovino med državami članicami.

Kadar država članica dodeli javno subvencijo podjetju, lahko obseg zagotavljanja prevoznih storitev tega podjetja iz tega razloga ostane enak ali se poveča, zaradi česar imajo podjetja, ki so ustanovljena v drugih državah članicah, manj možnosti za zagotavljanje svojih prevoznih storitev na trgu te države članice (glede tega glej sodbi z dne 13. julija 1988 v zadevi Francija proti Komisiji, 102/87, Recueil, str. 4067, točka 19, in z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji, C-305/89, Recueil, str. I-1603, točka 26, ter zgoraj navedeno sodbo Španija proti Komisiji, točka 40).

[…]

Drugi pogoj za uporabo člena 92(1) Pogodbe, tj. da lahko pomoč vpliva na trgovino med državami članicami, zato ni odvisen od lokalnega ali regionalnega značaja prevoznih storitev ali od obsega zadevnega področja dejavnosti."

(94) Torej ni mogoče izključiti možnosti, da so se zaradi obravnavanega ukrepa zmanjšale možnosti podjetij s sedežem v drugih državah članicah, kar zadeva zagotavljanje prevoznih storitev na avstrijskem trgu.

(95) Torej bi lahko javno financiranje, ki ga je *Verkehrsverbund Tirol* zagotovil družbi *Postbus*, povzročilo izkrivljanje konkurence in vplivalo na trgovino med državami članicami.

4.1.6 *Sklepna ugotovitev*

(96) Ker ni izpolnjeno četrto merilo iz sodbe *Altmark* in so hkrati izpolnjeni drugi pogoji iz člena 87(1) Pogodbe ES, Komisija meni, da so obravnavana plačila državna pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe ES.

(97) Zato je treba preučiti, ali je mogoče zadevne pomoči razglasiti za združljive s skupnim trgom.

4.2 **Združljivost pomoči**

(98) V členu 73 Pogodbe ES je za kopenski promet določeno: „Pomoči so združljive s to pogodbo, če so potrebne za usklajevanje prevoza ali če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe".

4.2.1 *Sodna praksa iz sodbe Altmark glede uporabe člena 73*

(99) Sodišče je menilo, da je „v členu 77 [postal člen 73 Pogodbe ES […]] določeno, da so pomoči združljive s to pogodbo, če so potrebne za usklajevanje prevoza ali če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe. […] Odkar je bila sprejeta Uredba (EGS) št. 1107/70 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovnih poteh, se države članice – razen v primerih, na katere se nanaša sekundarno pravo Skupnosti – ne smejo več sklicevati na prednost iz člena 77 Pogodbe, v katerem je določeno, da so pomoči združljive s Pogodbo, če so potrebne za usklajevanje prevoza ali če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe. Če se torej v danem primeru Uredba (EGS) št. 1191/69 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh ne uporablja in spadajo zadevne subvencije z postopka v glavni stvari na področje uporabe člena 92(1) Pogodbe ES (po spremembi postal člen 87(1)), so v Uredbi (EGS) št. 1107/70 izčrpno navedeni pogoji, pod katerimi lahko organi držav članic dodelijo pomoči na podlagi člena 77 Pogodbe" ([19]).

(100) Zato se postavlja vprašanje, ali Uredba (EGS) št. 1191/69 ali Uredba (EGS) št. 1107/70 vsebujeta pravila glede združljivosti za državne pomoči, ki jih je mogoče uporabiti v obravnavanem primeru.

4.2.2 *Združljivost na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69*

4.2.2.1 Področje uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69

(101) V členu 1(1) in (2) je področje uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69 opredeljeno:

„1. Ta uredba se uporablja za prevozna podjetja, ki opravljajo storitve v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh. Države članice lahko s področja uporabe te uredbe izključijo vsa podjetja, katerih dejavnosti so omejene samo na izvajanje mestnih, primestnih ali regionalnih prevozov.

2. Za namene te uredbe:

— ‚mestni in primestni prevozi' pomenijo prevozne storitve za zadovoljevanje potreb mestnega središča ali mestnega območja ter potrebe po teh storitvah med mestom ali mestnim območjem in okoliškimi območji,

— ‚regionalni prevozi' pomenijo prevozne storitve za zadovoljevanje potreb regije po prevoznih storitvah."

(102) Avstrija je uporabila možnost izključitve nekaterih podjetij s področja uporabe zadevne uredbe: na podlagi člena 2 *Privatbahnunterstützungsgesetz 1998* ([20]) so s področja uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69 izključena podjetja, katerih dejavnosti so omejene na izvajanje mestnih in primestnih prevozov.

(103) Vendar so v zadevnem primeru obravnavane storitve regionalni prevozi. Zato se zanje uporablja Uredba (EGS) št. 1191/69.

4.2.2.2 Sistem, ki ga je izbrala Avstrija

(104) V členu 1(3) do (5), Uredbe (EGS) št. 1191/69 sta opisana dva sistema, med katerima lahko države članice izbirajo, kar zadeva organizacijo in financiranje javnega prevoza, tj. sistem naložitve obveznosti javne službe in pogodbeni sistem:

([19]) Sodba Sodišča v zadevi „*Altmark Trans*" (C-280/00, Recueil I-7747), točke 101, 106 in 107. Uredba Sveta (EGS) št. 1107/70 (UL L 130, 15.6.1970, str. 1).

([20]) Bundesgesetzblatt I 1994/519.

„3. Pristojni organi držav članic prenehajo z vsemi obveznostmi javne službe, določenimi v tej uredbi, ki veljajo za železniški in cestni promet ter promet po celinskih plovnih poteh.

4. Da bi zagotovili ustrezne prevozne storitve, ki zlasti upoštevajo socialne in okoljske dejavnike ter načrtovanje mest in podeželja, ali da bi določenim skupinam potnikov ponudili posebne voznine, lahko pristojni organi držav članic s prevozniškim podjetjem sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe. Pogoji in podrobnosti glede uresničevanja takih pogodb so določeni v oddelku V.

5. Vendar lahko pristojni organi držav članic ohranijo ali uvedejo obveznosti javne službe iz člena 2 za prevoze potnikov v mestnem, primestnem in regionalnem prometu. Pogoji in podrobnosti glede izvajanja, skupaj z načini nadomestila, so določeni v oddelkih II, III in IV. Kadar prevozno podjetje ne izvaja samo storitev javne službe, temveč opravlja tudi druge dejavnosti, mora izvajati javne službe kot ločene dejavnosti, pri tem pa izpolnjevati vsaj naslednje pogoje:

(a) poslovni računi so za vsako dejavnost ločeni, delež sredstev za vsako od teh dejavnosti pa se uporablja v skladu z veljavnimi računovodskimi pravili;

(b) izdatki se izravnajo s prihodki iz poslovanja in s plačili javnih organov brez možnosti prenosa iz enega ali v drugi sektor dejavnosti podjetja.“

(105) Avstrija se je odločila za pogodbeni sistem (odstavek 19 ÖPNRV-G). Zato je treba za obravnavane ukrepe uporabiti predpise iz oddelka V Uredbe (EGS) št. 1191/69.

4.2.2.3 Uporaba oddelka V Uredbe (EGS) št. 1191/69

(106) Oddelek V Uredbe (EGS) št. 1191/69 je sestavljen iz enega samega člena (člena 14), v katerem je določeno:

„1. ‚Pogodba o izvajanju javne službe‘ pomeni pogodbo med pristojnimi organi države članice in prevoznim podjetjem, da se javnosti zagotovijo ustrezne prevozne storitve.

Pogodba o izvajanju javne službe lahko obsega predvsem:

— prevozne storitve, ki zadovoljujejo določene standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti,

— dodatne prevozne storitve,

— prevozne storitve po določenih tarifah in ob upoštevanju določenih pogojev, zlasti za določene skupine potnikov ali na določenih progah,

— prilagajanje storitev dejanskim potrebam.

2. Pogodba o izvajanju javne službe med drugim obsega naslednje:

(a) vrsto storitve, ki jo je treba zagotoviti, predvsem standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti;

(b) ceno storitev, ki jih obsega pogodba in ki se bodisi prišteje k prihodku od tarif ali vključuje prihodek ter podrobne finančne odnose med obema pogodbenicama;

(c) pravila o spreminjanju in dopolnjevanju pogodbe, zlasti ob upoštevanju nepredvidenih sprememb;

(d) čas veljavnosti pogodbe;

(e) pogodbene kazni v primeru kršitve določil pogodbe.

3. Sredstva v zvezi z zagotavljanjem prevoznih storitev, ki jih ureja pogodba o izvajanju javne službe, so lahko last podjetja ali so podjetju dana na voljo.

4. Vsako podjetje, ki namerava ustaviti ali bistveno dopolniti prevozno storitev, ki jo izvaja za javnost neprekinjeno in redno ter ni vključena v pogodbeni sistem ali v obveznost javne službe, o tem obvesti pristojne organe države članice vsaj tri mesece vnaprej. Ta določba ne vpliva na druge nacionalne postopke, ki veljajo za ukinjanje ali spreminjanje prevoznih storitev.

5. Po prejemu podatkov iz odstavka 4 lahko pristojni organi vztrajajo pri ohranitvi zadevne prevozne storitve še eno leto od datuma uradnega obvestila, podjetje pa o tem obvestijo vsaj en mesec pred potekom uradnega obvestila. Prav tako lahko dajo pobudo za pogajanja o uvedbi ali spremembi take prevozne storitve.

6. Izdatki prevoznih podjetij, ki izhajajo iz obveznosti iz odstavka 5 se poravnajo v skladu z enotnimi postopki, določenimi v oddelkih II, III in IV."

(107) Pogodba, ki sta jo sklenila družba *Postbus* in *Verkehrsverbund Tirol*, je pogodba med pristojnim organom države članice in prevoznim podjetjem, da se javnosti zagotovijo ustrezne prevozne storitve.

(108) Ta pogodba obsega zlasti: prevozne storitve, ki zadovoljujejo določene standarde o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti, prevozne storitve po določenih tarifah in ob upoštevanju določenih pogojev, zlasti za določene skupine potnikov ter prilagajanje storitev dejanskim potrebam.

(109) To pogodbo je mogoče zato šteti za pogodbo o izvajanju javne službe v smislu člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(110) Navesti je treba, da niti namen („da se javnosti zagotovijo ustrezne prevozne storitve") niti vsebina pogodb o izvajanju javne službe („določeni standardi o stalnosti, rednosti, zmogljivosti in kakovosti", opredelitev tarif in pogojev „za določene skupine potnikov ali na določenih progah", „prilagajanje storitev dejanskim potrebam") ne odstopata od namena in vsebine, na katera se lahko nanašajo obveznosti javne službe, ki jih naložijo država ali javni organi. Vendar je bilo že jasno navedeno, da je nadomestilo za take storitve pomoč v korist izvajalca storitev.

(111) Glede tega je najprej treba opozoriti, da je želel zakonodajalec s sprejetjem Uredbe (EGS) št. 1191/69 opredeliti, pod katerimi pogoji so pomoči v obliki „nadomestil[a] za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe" iz člena 73 Pogodbe ES združljive s skupnim trgom. Zato se za uporabo člena 73 Pogodbe ES in torej tudi uporabo Uredbe (EGS) št. 1191/69 predpostavi, da obstaja državna pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe ES. Če lahko torej pojem „storitve, ki so del javne službe", iz člena 73 zaobjema vsebino pogodb, ne bi smelo biti dopuščeno, da se samo zaradi oblike instrumenta (pogodba, in ne enostransko naložena obveznost) izključi možnost, da se razglasi združljivost pomoči, ki so lahko zajete v ceno. Odločilni dejavnik za opredelitev storitve (ne glede na to, ali jo naloži država ali se zanjo dogovorita pogodbenici) za obveznost javne službe je namreč vsebina zadevne storitve, in ne oblika, v kateri je določeno njeno opravljanje ([21]). Na podlagi tega je mogoče sklepati, da s pravnega vidika nič ne nasprotuje možnosti, da Komisija pomoč, zajeto v ceni storitev, ki je določena s pogodbo o izvajanju javne službe, razglasi za združljivo s skupnim trgom. Opozoriti je treba, da sta tako rešitev sprejela tudi sozakonodajalca v novi Uredbi (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ([22]). Vendar je v členu 12 te uredbe določeno, da začne veljati šele 3. decembra 2009. Zato se ne uporablja za obravnavano pogodbo, ki je bila sklenjena pred začetkom veljavnosti navedene uredbe.

(112) Ker z Uredbo (EGS) št. 1191/69 niso določeni natančni pogoji glede združljivosti, Komisija meni, da bi se bilo treba pri odločanju o združljivosti takih pomoči ravnati po splošnih načelih, ki izhajajo iz Pogodbe, sodne prakse in prakse odločanja Komisije na drugih področjih.

(113) Komisija je ta načela v splošnem povzela v delu 2.4 Okvira Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve ([23]). Kar zadeva združljivost pomoči, zajetih v ceno, ki jo izvajalcu javne službe plača javni organ, je v točki 14 tega okvira določeno:

„Znesek nadomestila ne sme presegati zneska, potrebnega za pokrivanje stroškov, ki so nastali pri izpolnjevanju obveznosti javnih storitev, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in zmernega dobička za izpolnjevanje navedenih obveznosti. Znesek nadomestila vključuje vse prednosti, ki jih dodeli država, ali kakršno koli vrsto prednosti iz državnih sredstev."

(114) Plačila *Verkehrsverbund Tirol* družbi *Postbus* je torej treba razglasiti za združljiva s skupnim trgom, če izpolnjujejo navedene pogoje.

(115) Ti pogoji se zelo natančno ujemajo s tretjim merilom iz sodbe *Altmark*, glede katerega je bilo odločeno, da je v obravnavanem primeru izpolnjeno.

([21]) Glede tega glej sodbo Sodišča v zadevi *Altmark Trans* (C-280/00, Recueil I-7747), ki je zadevala nemško pogodbo o izvajanju javne službe, vendar se Sodišče zaradi tega ni odpovedalo analizi vprašanja, ali gre za pomoč ali ne, na podlagi vsebine pogodbe, in ne oblike zadevnega instrumenta; glej člen 4 Odločbe Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67), ki prav tako zaobide obliko instrumenta.

([22]) UL L 315, 3.12.2007, str. 1.

([23]) UL C 297, 29.11.2005, str. 4.

(116) Na podlagi tega je torej mogoče ugotoviti, da je državna pomoč, ki jo je *Verkehrsverbund Tirol* dodelil družbi *Postbus* na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe, združljiva s skupnim trgom na podlagi člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69.

4.3 **Neobstoj izvzetja iz obveznosti priglasitve**

(117) Avstrija meni, da iz člena 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69 izhaja, da je pogodba o izvajanju javne službe, ki sta jo sklenila *Verkehrsverbund Tirol* in družba *Postbus*, izvzeta iz priglasitve na podlagi člena 88(3) Pogodbe ES.

(118) Člen 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69 se glasi: „Nadomestilo, ki se izplača po tej uredbi, je izvzeto iz predhodnega postopka obveščanja, določenega v členu 93(3) Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti."

(119) Torej se postavlja vprašanje, ali so plačila, ki jih *Verkehrsverbund Tirol* zagotavlja na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe, sklenjene s podjetjem *Postbus*, nadomestila v smislu člena 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

V navedeni sodbi *Danske Busvognmænd* je Sodišče prve stopnje Evropskih skupnosti menilo, da „…pogodbeni odnosi, ki nastanejo ob koncu postopka javnega razpisa med prevoznim podjetjem in pristojnim organom, na podlagi člena 14(1) in (2) Uredbe (EGS) št. 1191/69 vključujejo poseben sistem financiranja, ki ne dopušča nobenih nadomestil po metodah iz oddelkov II, III in IV te uredbe" ([24]).

(120) Iz te sodbe izhaja, da je treba pojem „*nadomestilo za opravljanje javne službe*" v smislu člena 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69 razlagati zelo ozko. Ta pojem vključuje le obveznosti javnih služb, ki se podjetju *naložijo* enostransko na podlagi člena 2 Uredbe in se izračunajo na podlagi metode, opisane v členih od 10 do 13 Uredbe, ter jih ni treba priglasiti Komisiji v skladu s postopkom iz člena 88(3) Pogodbe ES.

(121) Nasprotno pa plačila, določena s pogodbo o izvajanju javne službe v smislu člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69, niso nadomestila v smislu člena 17(2) te uredbe.

(122) Zato plačila, določena s pogodbo o izvajanju javne službe v smislu člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69, kakršna je pogodba, ki sta jo sklenila *Verkehrsverbund Tirol* in družba *Postbus*, niso izvzeta iz obveznosti priglasitve, določene s členom 88(3) Pogodbe ES. Zato mora Komisija oceniti združljivost.

5. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(123) Ugotoviti je treba, da je Avstrija nezakonito izvedla pogodbo o izvajanju javne službe med *Verkehrsverbund Tirol* in družbo *Postbus*, na katero se nanaša ta odločba, in je zato kršila člen 88(3) Pogodbe. Vendar je mogoče državno pomoč, določeno z navedeno pogodbo, razglasiti za združljivo na podlagi člena 73 Pogodbe ES –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo Avstrija izvaja v korist družbe *Postbus* na podlagi pogodbe, ki je bila 12. julija 2002 sklenjena z *Verkehrsverbund Tirol*, je ob upoštevanju pogojev iz člena 2 združljiva s skupnim trgom.

Člen 2

Avstrija vsako leto na podlagi metod iz oddelka 3.3 te odločbe primerja nadomestila s povprečnimi stroški, ugotovljenimi v zadevnem sektorju, in zahteva vračilo kakršnega koli prekomernega nadomestila, ki bi bilo lahko ugotovljeno.

Člen 3

Ta odločba je naslovljena na Republiko Avstrijo.

V Bruslju, 26. novembra 2008

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Podpredsednik

([24]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 16. marca 2004 v zadevi *Danske Busvognmænd* (T-157/01, Recueil II-917, točke 77–79).