

## II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

## DECYZJE

## KOMISJA

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 26 listopada 2008 r.

w sprawie pomocy państwa przyznanej przez Austrię na rzecz przedsiębiorstwa *Postbus* w powiecie *Lienz* C 16/07 (ex NN 55/06)

(notyfikowana jako dokument nr C(2008) 7034)

(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/845/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami <sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

## 1. PROCEDURA

(1) Pismami otrzymanymi przez Komisję dnia 2 sierpnia 2002 r. <sup>(2)</sup> i dnia 23 sierpnia 2003 r. <sup>(3)</sup> prywatna austriacka spółka transportu autobusowego złożyła skargę do Komisji w sprawie domniemanej pomocy państwa przyznanej w 2002 r. przez tyrolski urząd transportu publicznego (*Verkehrsverbund Tirol GmbH*, zwany dalej „*Verkehrsverbund Tirol*”) na rzecz jej konkurenta – przedsiębiorstwa publicznego *Postbus AG* (zwanego dalej „*Postbus*”). Pismem z dnia 14 lipca 2005 r. <sup>(4)</sup> Komisja zwróciła się do Austrii

o informacje dotyczące tej skargi. Pismem z dnia 3 października 2005 r. <sup>(5)</sup> Austria dostarczyła Komisji wymagane informacje.

(2) Pismem z dnia 30 maja 2007 r. <sup>(6)</sup> Komisja poinformowała Austrię o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 traktatu WE w odniesieniu do przedmiotowego środka pomocy.

(3) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag <sup>(7)</sup>.

(4) Republika Austrii przedstawiła uwagi pismem z dnia 18 lipca 2007 r. <sup>(8)</sup>.

(5) Pismem z dnia 24 lipca 2007 r. <sup>(9)</sup> skarżący poinformował Komisję, że nie jest zainteresowany kontynuowaniem sprawy.

(6) Komisja nie otrzymała uwag od innych zainteresowanych stron.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 162 z 14.7.2007, s. 19.

<sup>(2)</sup> Zarejestrowane pod numerem referencyjnym TREN (2002) A/63803.

<sup>(3)</sup> Zarejestrowane pod numerem referencyjnym TREN (2002) A/68846.

<sup>(4)</sup> Zarejestrowane pod numerem referencyjnym TREN (2005) D/113701.

<sup>(5)</sup> Zarejestrowane pod numerem referencyjnym TREN (2006) A/15295.

<sup>(6)</sup> Zarejestrowane pod numerem referencyjnym C(2007) 2209 wersja ostateczna.

<sup>(7)</sup> Zob. przypis 1.

<sup>(8)</sup> Zarejestrowane pod numerem referencyjnym TREN (2007) A/38864.

<sup>(9)</sup> Zarejestrowane pod numerem referencyjnym TREN (2007) A/39395.

## 2. SZCZEGÓŁOWY OPIS POMOCY

### 2.1. Środek będący przedmiotem postępowania

#### 2.1.1. Kontekst

- (7) *Verkehrsverbund Tirol* jest spółką publiczną podlegającą przepisom prawa prywatnego. Podobne podmioty istnieją we wszystkich innych regionach i są powszechnie nazywane *Verkehrsverbundgesellschaften*. Podmioty te są odpowiedzialne za planowanie i koordynację transportu autobusowego w swoich regionach. Zgodnie z *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (federalną ustawą o organizacji publicznego transportu pasażerskiego, zwaną dalej „ÖPNRV-G”) podmioty te otrzymują roczne dotacje od właściwych krajów związkowych w celu zapewnienia odpowiedniego publicznego transportu pasażerskiego w regionie.
- (8) Dnia 12 lipca 2002 r. *Verkehrsverbund Tirol* i *Postbus* zawarły umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu pasażerskiego dla linii autobusowych numer 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 i 5052 w powiecie *Lienz*.
- (9) Zgodnie z austriackim prawem administracyjnym, aby obsługiwać linię autobusową, przewoźnik autobusowy musi posiadać licencję. Przyznanie licencji jest niezależne od zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych.
- (10) *Postbus* posiadał już licencje na obsługiwanie siedmiu linii objętych umową przed zawarciem umowy o świadczenie usług publicznych. *Postbus* złożył wniosek o udzielenie licencji z własnej inicjatywy, bez pewności otrzymania rekompensaty. W związku z tym linie te uznaje się na podstawie prawodawstwa austriackiego za linie obsługiwane na zasadach komercyjnych („*eigenwirtschaftlich*”). W austriackich przepisach dotyczących zamówień publicznych ważne jest rozróżnienie między *eigenwirtschaftlich* i *gemeinwirtschaftlich* (we wspólnym interesie), ponieważ tylko umowy o świadczenie usług publicznych na liniach obsługiwanych *gemeinwirtschaftlich* podlegają przepisom dotyczącym zamówień publicznych. W związku z tym umowa o świadczenie usług publicznych będąca przedmiotem niniejszej decyzji została zawarta bez zastosowania procedury udzielania zamówień publicznych.
- 2.1.2. Szczegółowy opis umowy o świadczenie usług publicznych będącej przedmiotem postępowania
- (11) Przedmiotem umowy jest świadczenie przez *Postbus* usług w zakresie transportu autobusowego za wynagrodzeniem. Umowa ta weszła w życie dnia 1 stycznia 2002 r. ze skutkiem wstecznym; została zawarta na czas nieokreślony. Od grudnia 2006 r. każda ze stron ma prawo rozwiązać umowę z sześciomiesięcznym okresem wypowiedzenia.
- (12) W celu obliczenia wynagrodzenia w umowie rozróżnia się *Bestelleistungen* i *Bestandsleistungen*.
- (13) Przez *Bestelleistungen* rozumie się podstawowe usługi w zakresie transportu autobusowego, za które wypłacane jest stałe wynagrodzenie. W części IV ust. 3 umowy przewiduje się, że 204 807 km stanowi *Bestelleistungen*. W części XIII umowy przewiduje się, że *Postbus* otrzymuje co roku płatność w kwocie 527 000 EUR powiększonej o podatek obrotowy. Płatność odbywa się w dwunastu transzach rozłożonych w ciągu roku.
- (14) Przez *Bestandsleistungen* rozumie się świadczenie usług w zakresie transportu autobusowego, za które wypłaca się rekompensatę będącą sumą trzech składników. W części IV ust. 3 umowy przewiduje się, że 952 761 km stanowi *Bestandsleistungen*. W części X ust. 2 wynagrodzenie za *Bestandsleistungen* ustala się na 1 690 000 EUR za 2002 r. W części X ust. 3 przewiduje się, że wynagrodzenie to składa się z:
- rekompensaty za połączenia (*Verbundabgeltung*), której wysokość jest ustalana co roku dla każdej linii na podstawie liczby pasażerów;
  - dochodów netto (bez podatku obrotowego) ze sprzedaży biletów zwróconych *Postbus*;
  - dochodów z rekompensaty przyznanej przez Federalne Ministerstwo Środowiska, Młodzieży i Rodziny tytułem wprowadzenia taryf ulgowych dla uczniów i praktykantów na mocy paragrafu 29 ÖPNRV-G i umów zawartych na mocy paragrafu 30 lit. f) i paragrafu 30 lit. j) *Familien Lasten Ausgleich Gesetz* (FLAG) między ministerstwem a *Postbus*.
- (15) W odniesieniu do pierwszego roku umowy *Verbundabgeltung* określa się w kwocie równej 1 690 000 EUR pomniejszonej o dochody ze sprzedaży biletów i o rekompensaty za zobowiązania taryfowe. W chwili zawarcia umowy strony nie znają jeszcze dochodów z rekompensat za zobowiązania taryfowe. Umowa nie ustala więc całkowitej kwoty *Verbundabgeltung*.
- (16) Podsumowując, cena zapłacona *Postbus* przez *Verkehrsverbund Tirol* za 2002 r. wyniosła 2 217 000 EUR (w tym zwrócona wartość sprzedaży biletów). W zamian za to *Postbus* miał obowiązek świadczyć usługi w zakresie transportu autobusowego na trasie o długości 1 157 568 km zgodnie z rozkładem jazdy i na liniach określonych w umowie. Cena płacona za kilometr wynosiła średnio 1,92 EUR.
- 2.1.3. Historyczna ewolucja systemu austriackiego
- (17) Rozróżnienie między *Bestelleistungen* i *Bestandsleistungen* tłumaczone jest przede wszystkim względami historycznymi, w szczególności ewolucją ÖPNRV-G określającej organizację i finansowanie transportu publicznego na obszarach wiejskich Austrii.

- (18) Paragraf 10 ust. 1 ÖPNRV-G przewiduje, że przedsiębiorstwa transportu autobusowego należące do państwa austriackiego, takie jak *Postbus*, mają prawo do rekompensaty strat operacyjnych w transporcie publicznym do dnia 1 czerwca 1999 r. od państwa federalnego (*Alteinhahmegarantie*).
- (19) Za okres od dnia 1 czerwca 1999 r. państwo federalne wypłaca kwotę odpowiadającą sumie płaconej rocznie na mocy *Alteinhahmegarantie* organom regionalnym odpowiedzialnym za organizację transportu publicznego, *Verkehrsverbundgesellschaften*. Te ostatnie korzystają z tych kwot w celu zamawiania usług w zakresie transportu autobusowego od przedsiębiorstw transportu autobusowego. Przed zamówieniem tych usług *Verkehrsverbundgesellschaften* muszą zaplanować transport publiczny w swoim regionie zgodnie z paragrafami 11, 20 i 31 ÖPNRV-G (paragraf 10 ust. 2 ÖPNRV-G). Przepisy te określają kryteria ekonomiczne i jakościowe, których należy przestrzegać w transporcie publicznym.
- (20) Od 2001 r. państwo federalne corocznie zmniejsza o jedną piątą kwoty, które wypłaca *Verkehrsverbundgesellschaften* (paragraf 10 ust. 3 ÖPNRV-G).
- (21) Paragraf 14 ÖPNRV-G i następne określają warunki tworzenia i organizacji *Verkehrsverbundgesellschaften*. Paragraf 19 ust. 1 ÖPNRV-G w szczególności zobowiązuje *Verkehrsverbundgesellschaften* do zastąpienia systemu *Alteinhahmegarantie* nowym systemem umów o świadczenie usług publicznych w terminie 5 lat od 1999 r.

#### 2.1.4. Uzasadnienie ceny przewidzianej w umowie o świadczenie usług publicznych

- (22) Przed podpisaniem umowy o świadczenie usług publicznych *Verkehrsverbund Tirol* stosował trzy różne metody weryfikacji, czy rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych przewidziana w umowie jest uzasadniona. Te trzy metody obejmowały weryfikację: kosztów za kilometr (*Prüfung nach Kilometersätzen*), kosztów w poszczególnych pozycjach kosztowych (*Prüfung nach Kostensätzen*) i kosztów według różnych kategorii kosztów (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

#### 2.2. Wstępna ocena dokonana przez Komisję

- (23) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące tego, czy umowa o świadczenie usług publicznych zawarta między *Verkehrsverbund Tirol* i *Postbus* spełnia drugie z tzw. kryteriów *Altmark*<sup>(10)</sup>. Ponieważ cztery kryteria *Altmark* mają charakter łączny, Komisja nie przeprowadziła szczegółowej oceny spełnienia trzeciego i czwartego kryterium, ale uznała, że nie można wykluczyć istnienia pomocy państwa.
- (24) W odniesieniu do możliwej zgodności takiej pomocy państwa ze wspólnym rynkiem w decyzji o wszczęciu postępowania uznano, że pomoc może być zgodna ze

wspólnym rynkiem na podstawie art. 73 traktatu WE i art. 14 rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludzie śródlądowej<sup>(11)</sup>. Komisja uznała w szczególności, że wysokość rekompensaty zapłaconej *Postbus* wydaje się nie przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych w trakcie wywiązywania się z zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z tym wpływów i rozsądnego zysku z tytułu wypełnienia obowiązków.

- (25) Komisja uważa jednak, że skoro nie zorganizowano przetargu publicznego i skoro bezpośredni konkurent *Postbus* zarzucił *Postbus* otrzymywanie nadmiernej rekompensaty, przed ostatecznym ustaleniem, czy *Postbus* otrzymywał nadmierną rekompensatę, należy umożliwić temu konkurentowi oraz wszystkim zainteresowanym osobom trzecim możliwość przedstawienia uwag w odniesieniu do metod weryfikacji kosztów i unikania nadmiernej rekompensaty zastosowanych przez Austrię. Na tej podstawie Komisja wyraziła wątpliwość dotyczącą tego, czy *Postbus* otrzymał nadmierną rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

#### 3. UWAGI AUSTRII

- (26) Uwagi Austrii dotyczą:
- związku między kryteriami *Altmark* i rozporządzeniem (EWG) nr 1191/69;
  - zastosowania drugiego kryterium *Altmark* w niniejszym przypadku;
  - zastosowania trzeciego i czwartego kryterium *Altmark* w niniejszym przypadku, w szczególności metod weryfikacji kosztów i unikania nadmiernej rekompensaty;
  - zgodności umowy o świadczenie usług publicznych z rozporządzeniem (EWG) nr 1191/69.

#### Związek między kryteriami *Altmark* i rozporządzeniem (EWG) nr 1191/69

- (27) Austria uznaje, że art. 73 traktatu WE i rozporządzenie (EWG) nr 1191/69, które się na nim opiera, stanowią *lex specialis* w odniesieniu do art. 87 ust. 1 traktatu WE. W związku z tym zawsze, gdy umowa o świadczenie usług publicznych spełnia kryteria przewidziane w art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, nie występuje pomoc państwa, a więc nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny danej umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 87 ust. 1 traktatu WE i kryteriów *Altmark*. Austria oparła tę interpretację na pkt 37 wyroku w sprawie *Altmark* w brzmieniu:

<sup>(10)</sup> Kryteria te zostały określone przez Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w wyroku z dnia 24 lipca 2003 r., *Altmark*, sprawa C-280/00, Rec. s. I-7747 w celu oceny, czy rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych stanowi pomoc państwa.

<sup>(11)</sup> Dz.U. L 156 z 28.6.1969, s. 1.

„Na wstępie należy rozważyć, czy rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 ma zastosowanie do usług transportowych, których dotyczy postępowanie przed sądem krajowym. Jedynie w innych przypadkach należy rozważyć zastosowanie przepisów ogólnych Traktatu dotyczących pomocy państwa w zakresie dotacji, których dotyczy postępowanie przed sądem krajowym”.

### 3.1. Zastosowanie drugiego kryterium Altmark w przedmiotowej sprawie

- (28) Austria podnosi, że nawet jeżeli rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 nie odnosi się do istnienia pomocy państwa, a jedynie do jej zgodności ze wspólnym rynkiem, umowa o świadczenie usług publicznych zawarta między *Verkehrsverbund Tirol* i *Postbus* w każdym wypadku spełnia cztery kryteria *Altmark*.
- (29) Jeżeli chodzi o drugie kryterium *Altmark*, Austria wyjaśnia, że zarówno wynagrodzenie za *Bestelleistungen* jak i wynagrodzenie za *Bestandsleistungen* zostało wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób. W odniesieniu do *Bestelleistungen* Austria wyjaśnia, że umowa ta opiewa na kwotę netto, w związku z czym *Postbus* otrzymuje stałą cenę za każdy przejechany kilometr trasy autobusu równą 2,57 EUR/km<sup>(12)</sup>. Cena została więc ustalona wcześniej z zastosowaniem obiektywnego i przejrzystego kryterium „ceny za przejechany km”.
- (30) W odniesieniu do *Bestandsleistungen* Austria wyjaśnia, że cena została także uzgodniona wcześniej jako stała cena, a mianowicie 1 690 000 EUR za 952 761 przejechanych km. Wcześniej nie ustalono tylko dokładnego podziału między trzema składnikami płatności, a mianowicie dochodami z biletów, rekompensatami z tytułu obowiązków taryfowych i rekompensatami z tytułu zintegrowanego systemu transportu. Austria wyjaśnia, że wyjaśnienie leży w samym charakterze trzech składników, z których dwa zależą od liczby przewożonych pasażerów, a trzeci jest różnicą między całkowitą uzgodnioną ceną a sumą pierwszych dwu elementów.
- (31) W tym względzie Austria stwierdza, że umowa opiewa na kwotę netto, w związku z czym *Postbus* otrzymuje stałą cenę równą 1,77 EUR za każdy przejechany kilometr trasy autobusu i że cena została ustalona wcześniej z zastosowaniem obiektywnego i przejrzystego kryterium „ceny za przejechany km”.

### 3.2. Zastosowanie trzeciego i czwartego kryterium Altmark w niniejszym przypadku, w szczególności metod weryfikacji kosztów i unikania nadmiernej rekompensaty

- (32) Austria podnosi, że *Verkehrsverbund Tirol* wykluczył nadmierną rekompensatę dla *Postbus*, sprawdzając cenę

płaconą *Postbus* za kilometr w stosunku do średniej ceny w branży, stosując trzy różne metody: weryfikacji kosztów na kilometr, weryfikacji kosztów w poszczególnych pozycjach kosztowych i weryfikacji kosztów według różnych kategorii kosztów.

- (33) W odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania Austria dostarczyła Komisji dodatkowych informacji dotyczących dwu spośród metod zastosowanych do weryfikacji kosztów świadczenia usług transportowych i unikania nadmiernej rekompensaty, a mianowicie weryfikacji kosztów w poszczególnych pozycjach kosztowych i weryfikacji kosztów według różnych kategorii kosztów. Austria uznaje, że weryfikacja kosztów według różnych kategorii kosztów nie wymaga dalszych wyjaśnień<sup>(13)</sup>.
- (34) Austria uznaje, że te trzy weryfikacje kosztów zapewniają zgodność zarówno z trzecim (brak nadmiernej rekompensaty), jak i z czwartym (przeciętne, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo) kryterium *Altmark*.
- 3.2.1. Weryfikacja kosztów w poszczególnych pozycjach kosztowych
- (35) Stosując metodę „weryfikacji kosztów w poszczególnych pozycjach kosztowych”, *Verkehrsverbund Tirol* porównał koszty w poszczególnych pozycjach kosztowych *Postbus* ze średnimi kosztami w sektorze.
- (36) Na podstawie średnich kosztów w sektorze *Postbus* powinien osiągnąć następujące kosztowe docelowe w odniesieniu do umowy o świadczenie usług publicznych w powiecie *Lienz*:

Pozycje kosztowe	Koszt
Koszty pracownicze	[...] EUR (*)
Koszty zakupu paliwa i konserwacji	[...] EUR
Koszty pojazdu (amortyzacja)	[...] EUR
Koszty administracyjne	[...] EUR
Ogółem	[...] EUR

(\*) Informacja poufna.

- (37) Austria przedstawiła następujące szczegółowe wyjaśnienie dotyczące tych pozycji kosztowych.

<sup>(12)</sup> 527 000 EUR : 204 807 km = 2,57 EUR/km.

<sup>(13)</sup> Aby poznać wyjaśnienia udzielone przez Austrię w tej kwestii na etapie oceny wstępnej zob. pkt 98 i 99 decyzji o wszczęciu postępowania.

## 3.2.1.1. Koszty personelu

- (38) Za podstawę obliczenia kosztów personelu Austria przyjęła 54 290 godzin jazdy (*Lenkerstunden*) w ramach obsługi linii. Austria wyjaśniła, że wartość ta opiera się na liczbie kilometrów, które trzeba pokonać przy obsłudze linii zgodnie z rozkładem, włączając przerwy, ale bez przejazdów do pętli/parkingu, okresów odpoczynku itp. Zdaniem Austrii *Verkehrsverbund Tirol* założył stosunkowo wysoką liczbę kilometrów na godzinę (21 km/h) <sup>(14)</sup>, skoro średnia dla Austrii wynosi 16–18 km na godzinę.
- (39) Austria stwierdziła, że stawkę godzinową brutto za godzinę jazdy (w tym wszystkie opłaty, podatki, koszty parkingu, koszty konserwacji, koszty administracyjne i dodatkowe koszty pracownicze) wycenia się na [...] EUR. Kwotę tę uzyskuje się w następujący sposób: austriacki układ zbiorowy z 2002 r. dla pracowników zatrudnionych przez przewoźników autobusowych prawa prywatnego przewiduje średnią stawkę godzinową netto w wysokości 7,55 EUR; do tej kwoty należy dodać dodatki pierwszego stopnia za pracę w niedziele i święta, wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, podatki i ubezpieczenie społeczne. Jeżeli uwzględni się te dodatkowe koszty, średnia stawka godzinowa wynosi 16,30 EUR.
- (40) Poza tą stawkę godzinową istnieje dodatkowe obciążenie w wysokości około [...] % związane z kosztami personelu pracowników parkingu, dyspozytorni i administracji. Biorąc pod uwagę te koszty ogólne, jedna godzina obsługi linii przez autobus stanowi koszty w wysokości [...] EUR.
- (41) Mnożąc roczną liczbę godzin jazdy przez średnią stawkę godzinową uzyskujemy całkowite koszty pracownicze w wysokości [...] EUR <sup>(15)</sup>.

## 3.2.1.2. Koszty zakupu paliwa i konserwacji

- (42) W odniesieniu do kosztów zakupu paliwa i konserwacji *Verkehrsverbund Tirol* zakłada koszt w wysokości [...] EUR za każdy planowy kilometr (1 157 568 km), co daje ogółem [...] EUR. Ta kwota zawiera wszystkie koszty dotyczące pojazdów, oprócz kosztów finansowania, amortyzacji i kontroli.
- (43) Austria wyjaśnia szczegółowo swoje obliczenia. Opierają się one na założeniu, że do obsługi linii w powiecie *Lienz* będą potrzebne 4 autobusy o długości 15 m i zużyciu paliwa 45 litrów na 100 km i 21 autobusów o długości

12 m i zużyciu paliwa 36 litrów na 100 km. Szacowane całkowite zużycie paliwa tej floty wynosi 478 000 litrów. Na podstawie ceny oleju napędowego równej [...] EUR/litr całkowite koszty paliwa wynoszą zatem [...] EUR.

- (44) Koszty konserwacji szacuje się na [...] EUR na autobus (koszty pracownicze i materiałowe), co daje ogółem [...] EUR dla 25 autobusów. Koszty paliwa i konserwacji wynoszą ogółem [...] EUR.
- (45) Jest to już więcej niż [...] EUR, które przyjęto jako poziom odniesienia. Władze austriackie stwierdzają zatem, że pozycja „zakup paliwa i konserwacja” jest oszacowana bardzo zachowawczo.

## 3.2.1.3. Koszty zakupu i amortyzacji pojazdów

- (46) Koszty zakupu i amortyzacji pojazdów w wysokości [...] EUR opierają się na następujących założeniach:
- a) linie autobusowe muszą być obsługiwane przez 4 autobusy o długości 15 m i 21 autobusów o długości 12 m;
- b) umowa o świadczenie usług publicznych przewiduje, że średni wiek floty nie powinien przekraczać 6 lat i że co roku należy odnowić przynajmniej 10 % floty;
- c) cena zakupu autobusu o długości 12 m wynosi [...] EUR, średni roczny zwrot z kapitału 5 % a okres amortyzacji 8 lat; roczny koszt na pojazd wynosi zatem [...] EUR;
- d) ponieważ umowa pozwala jednak na eksploatację pojazdów przez okres 12 lat, 1/3 floty jest eksploatowana pomimo faktu, że jest w pełni zamortyzowana; koszty zakupu i amortyzacji pojazdów dotyczą zatem tylko 2/3 floty, czyli 16 pojazdów.
- (47) Na podstawie tych założeń roczne koszty zakupu i amortyzacji pojazdów wynoszą [...] EUR <sup>(16)</sup>.

## 3.2.1.4. Koszty administracyjne

- (48) Jeżeli chodzi o koszty administracyjne w wysokości [...] EUR, do ich obliczenia *Verkehrsverbund Tirol* przyjął [...] % wszystkich innych kosztów w poszczególnych pozycjach kosztowych <sup>(17)</sup>. Kwota ta pokrywa czynsz za wynajem biura i sprzęt biurowy.

<sup>(14)</sup> Liczbę 21 km można uzyskać dzieląc całkowitą liczbę kilometrów przez liczbę godzin jazdy: 1 157 568 km: 54 290 godzin = 21,32 km/h.

<sup>(15)</sup> 54 290 godzin × [...] EUR/h = [...] EUR.

<sup>(16)</sup> [...] EUR.

<sup>(17)</sup> [...] EUR (wszystkie inne koszty w poszczególnych pozycjach) × [...] % = [...] EUR.

## 3.2.2. Weryfikacja kosztów według różnych kategorii kosztów

- (49) Weryfikacja kosztów według różnych kategorii kosztów to obliczenie wiarygodności różnych kategorii kosztów. *Verkehrsverbund Tirol* ustalił następujące koszty jako poziom odniesienia:

Kategorie kosztów	Koszt
Koszty kierowcy	[...] EUR
Koszty pracownicze (poza kosztami kierowcy)	[...] EUR
Koszty pojazdu (amortyzacja)	[...] EUR
Koszty paliwa	[...] EUR
Koszty opon	[...] EUR
Inne koszty (naprawy, konserwacja itd.)	[...] EUR
Koszty administracyjne	[...] EUR
Ogółem	[...] EUR

- (50) Te poziomy odniesienia wyjaśniono bardziej szczegółowo poniżej.

## 3.2.2.1. Koszty kierowcy

- (51) *Verkehrsverbund Tirol* oparł obliczenie kosztów kierowcy na liczbie 28 kierowców, co według Austrii jest niską podstawą na 25 autobusów, jeżeli uwzględni się urlopy, okresy braku aktywności zawodowej spowodowane zwolnieniami chorobowymi itd. Mimo że austriacki układ zbiorowy dla pracowników zatrudnionych przez przewoźników autobusowych prawa prywatnego przewiduje roczne wynagrodzenie brutto w wysokości [...] EUR (bez obciążeń dodatkowych i podatków), *Verkehrsverbund Tirol* przyjął kwotę [...] EUR. Stąd koszty pracownicze wynoszą [...] EUR.

## 3.2.2.2. Koszty personelu

- (52) W przypadku innych kosztów personelu – pracowników administracji, dyspozytorni, parkingu, *Verkehrsverbund Tirol* założył również roczne wynagrodzenie brutto w wysokości [...] EUR na jednego pracownika. Liczbę pracowników ustalono w liczbie ośmiu. Inne koszty pracownicze wynoszą zatem [...] EUR.

## 3.2.2.3. Koszty pojazdu

- (53) Koszty pojazdu oparto na tym samym założeniu, co w przypadku weryfikacji kosztów w poszczególnych pozycjach kosztowych.

## 3.2.2.4. Koszty paliwa

- (54) Jeżeli chodzi o koszty paliwa, *Verkehrsverbund Tirol* oparł obliczenia na zużyciu paliwa w wysokości 465 000

litrów. Przyjęto średnią cenę paliwa w wysokości [...] EUR za litr. Koszty paliwa ogółem wynoszą zatem [...] EUR<sup>(17)</sup>.

## 3.2.2.5. Koszty opon

- (55) W odniesieniu do kosztów opon *Verkehrsverbund Tirol* ustalił cenę nabycia w wysokości [...] EUR za dwie pary opon na rok dla 25 autobusów, co daje koszty w wysokości [...] EUR.

## 3.2.2.6. Inne koszty

- (56) Koszty materiałowe pojazdów, konserwacja, ubezpieczenie, podatki itd. szacuje się na około [...] EUR rocznie. Koszty te obejmują koszty ubezpieczenia każdego pojazdu na około [...] EUR rocznie i koszty materiałowe w wysokości [...] EUR za przejechany kilometr. Konserwacja 25 autobusów kosztuje ogółem [...] EUR rocznie. Cena najmu parkingu o powierzchni 1 500 m<sup>2</sup> wynosi [...] EUR rocznie.

## 3.2.2.7. Koszty administracyjne

- (57) Koszty administracyjne oszacowano na około [...] EUR miesięcznie, czyli [...] EUR rocznie.

## 3.2.3. Wniosek Austrii w sprawie trzeciego i czwartego kryterium Altmark

- (58) Austria stwierdza, że *Verkehrsverbund Tirol* ocenił cenę zapłaconą *Postbus* na podstawie odpowiedniego, realnego i zachowawczego oszacowania wydatków, jakie poniosłby przeciętny przewoźnik autobusowy na zrealizowanie porównywalnej umowy. Austria podkreśla, że cena zapłacona *Postbus*, mianowicie 2 217 000 EUR, mieści się w granicach obu weryfikacji kosztów, które dają wynik w wysokości odpowiednio 2 224 965 EUR i 2 205 619 EUR.

- (59) Austria uważa zatem, że można wykluczyć nadmierną rekompensatę na rzecz *Postbus* i że cena zapłacona *Postbus* odpowiada cenie, której przeciętne, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo dysponujące odpowiednimi środkami transportu zażądałoby w celu świadczenia przedmiotowych usług transportowych.

## 3.3. Zgodność umowy o świadczenie usług publicznych z rozporządzeniem (EWG) nr 1191/69

- (60) Z powodów określonych w pkt 3.3. Austria uważa, że umowa o świadczenie usług publicznych jest również w pełni zgodna z art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69.

## 4. OCENA PRAWNA

- (61) Przede wszystkim należy odrzucić argument Austrii, według którego art. 87 ust. 1 traktatu WE nie ma zastosowania do umowy o świadczenie usług publicznych objętej rozporządzeniem (EWG) nr 1191/69.

- (62) Rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 jest w istocie rozporządzeniem, które pozwala między innymi uznać za zgodne ze wspólnym rynkiem niektóre środki pomocy przyznane przez państwa członkowskie w formie rekompensaty za nałożenie obowiązku świadczenia usług publicznych i które zwalnia państwa członkowskie z określonego w art. 88 ust. 3 traktatu WE obowiązku zgłoszenia Komisji środków pomocy przed ich wdrożeniem.
- (63) Przepisy dotyczące pomocy państwa określone w rozporządzeniu (EWG) nr 1191/69 mają jednak zastosowanie tylko w stosunku do środków, które stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu WE. Innymi słowy, rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 jest rozporządzeniem dotyczącym zgodności.
- (64) Należy więc w pierwszej kolejności zbadać, czy płatności określone w umowie zawartej między *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* stanowią środki pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu WE. Jeżeli tak, należy w drugiej kolejności zbadać, czy płatności te są zgodne ze wspólnym rynkiem.

#### 4.1. Istnienie pomocy państwa

- (65) Art. 87 ust. 1 traktatu WE stanowi, że „z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w niniejszym traktacie, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzykanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (66) Przewoźnicy autobusowi, tacy jak *Postbus*, prowadzą działalność gospodarczą tj. przewóz osób za wynagrodzeniem; są to więc przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu WE.
- (67) Płatności dotacji na rzecz *Postbus* dokonuje *Verkehrsverbund Tirol*, który jest finansowany przez prowincję Tyrol i rząd federalny. Kwoty te są więc wypłacane przy użyciu zasobów państwowych.
- (68) Powstaje więc pytanie, czy *Postbus* otrzymuje, poprzez umowę o świadczenie usług publicznych będącą przedmiotem niniejszej decyzji, selektywną korzyść ekonomiczną. W wyroku *Altmark Trans*<sup>(18)</sup> Trybunał wyszczególnił kryteria, które należy stosować przy ocenie, czy rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych ma miejsce:

„Dotacje publiczne mające umożliwić prowadzenie działalności w zakresie regularnych usług transportu miejskiego, podmiejskiego lub regionalnego nie podlegają temu przepisowi w zakresie, w jakim te dotacje należy uznać za rekompensatę z tytułu wypełniania przez przedsiębiorstwa będące beneficjentami zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych [...]”.

Według Trybunału ma to miejsce, jeżeli spełnione są cztery poniższe kryteria:

- po pierwsze, przedsiębiorstwo będące beneficjentem jest rzeczywiście zobowiązane do wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz zobowiązania te zostały wyraźnie określone,
- po drugie, parametry, na podstawie których wyliczana jest rekompensata, zostały ustalone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób,
- po trzecie, rekompensata nie wykracza poza to, co jest niezbędne do pokrycia wszystkich, lub części, kosztów poniesionych w ramach wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu powiązanych z nimi dochodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań,
- po czwarte, jeśli przedsiębiorstwo, które ma wywiązać się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, nie zostaje wybrane w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, [...] poziom niezbędnej rekompensaty zostaje określony na podstawie analizy kosztów, jakie średnie przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i dysponujące odpowiednimi środkami transportu, żeby spełnić niezbędne wymogi w zakresie usług publicznych, poniosłoby w celu wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu stosownych dochodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań.”

##### 4.1.1. Przedsiębiorstwo rzeczywiście zobowiązane do wypełnienia wyraźnie określonych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

- (69) Art. 2 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 definiuje „zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych” następująco: „Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych oznaczają zobowiązania, jakich zainteresowane przedsiębiorstwo transportowe, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjęłoby lub nie przyjęłoby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach”.

<sup>(18)</sup> Wyrok Trybunału, *Altmark Trans*.

(70) Umowa zawarta między *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* formalizuje szczególnie wymagania nałożone na dostawcę usług w celu zagwarantowania realizacji zrównoważonej sieci transportu uwzględniając charakter wiejski i niską gęstość zaludnienia, jak również warunki geograficzne obsługiwanych obszarów. Te elementy są w stanie zmniejszyć dostawcę takich usług do oferowania tych usług na zasadach czysto komercyjnych. Przedsiębiorstwo *Postbus* ma obowiązek oferować takie usługi i gwarantować czas przejazdu, a linie, na których są one oferowane, powinny być wyraźnie wskazane w sposób wiążący określony w pkt 2 umowy.

(71) Z umowy zawartej między *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* wynika zatem, że *Postbus* jest rzeczywiście zobowiązany do świadczenia publicznych usług transportowych w powiecie *Lienz*. Zatem pierwsze kryterium *Altmark* jest spełnione.

#### 4.1.2. Parametry, na podstawie których wyliczana jest rekompensata, ustalone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób

(72) Po drugie, należy ustalić, czy parametry, na podstawie których wyliczana jest rekompensata, zostały wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób.

(73) W umowie zostały rozróżnione płatności za *Bestelleistungen* i płatności za *Bestandsleistungen*. Zgodnie z wyjaśnieniami Austrii w odpowiedzi na decyzję o otwarciu formalnego postępowania wyjaśniającego dla obu kategorii usług transportowych w umowie przewidziano wynagrodzenie za kilometr świadczonej usługi transportowej. Cena za kilometr w ramach *Bestelleistungen* wynosi 2,57 EUR/km i 1,77 EUR/km w ramach *Bestandsleistungen*. *Bestandsleistungen* różnią się od *Bestelleistungen* tylko faktem, że jedna ze składowych rekompensaty jest korygowana w celu stałego utrzymywania ceny na poziomie 1,77 EUR/km.

(74) Należy zauważyć, że ustalenie rekompensaty na podstawie ceny za kilometr przewidziany w ramach umowy i ogólnej liczby przewidzianych kilometrów jest praktyką przyjętą w umowach dotyczących transportu autobusowego, gdy na przykład władza publiczna odpowiedzialna za organizację transportu publicznego ponosi ryzyko związane z dochodami pochodzącymi ze sprzedaży biletów. Po powtórny przeanalizowaniu treści umów na podstawie dodatkowych wyjaśnień Austrii Komisja stwierdza, że, wbrew wynikom jej wstępnej oceny zawartym w pkt 64–71 decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, umowa zawarta między *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* stanowi umowę tego typu.

(75) Ustalenie rekompensaty na podstawie ceny za kilometr przewidziany w ramach umowy i ogólnej liczby przewi-

dzianych kilometrów spełnia drugie kryterium *Altmark*, ponieważ cena za kilometr przewidziany w ramach umowy i ogólna liczba przewidzianych kilometrów są ustalone wcześniej w obiektywny i przejrzysty sposób.

(76) Zatem drugie kryterium *Altmark* jest spełnione.

#### 4.1.3. Brak nadmiernej kompensaty

(77) Z pkt 96–102 decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego wynika, że Komisja uważa, że metoda wybrana przez *Verkehrsverbund Tirol* w celu zapewnienia braku nadmiernej rekompensaty, czyli weryfikacja ceny żądanej przez przedsiębiorstwo autobusowe przy użyciu trzech różnych metod porównania ze średnimi wartościami stwierdzonymi w przedmiotowym sektorze, może być uznana za dowód świadczący o braku nadmiernej rekompensaty.

(78) W tym przypadku Komisja uważa jednak, że skoro nie zorganizowano przetargu publicznego i skoro bezpośredni konkurent *Postbus* zarzuca mu otrzymywanie nadmiernej rekompensaty, należy umożliwić temu konkurentowi oraz wszystkim zainteresowanym osobom trzecim zgłoszenie uwag wobec metod weryfikacji kosztów zastosowanych przez Austrię, zanim będzie można bez wątpliwości stwierdzić, że *Postbus* nie otrzymuje nadmiernej rekompensaty.

(79) Należy przede wszystkim zauważyć, że skarżący poinformował Komisję, iż nie jest już zainteresowany niniejszą sprawą. Po drugie należy zauważyć, że żadna osoba trzecia nie zakwestionowała braku nadmiernej kompensaty.

(80) Komisja uważa ponadto że Austria dostarczyła dodatkowych wyjaśnień, które wykazały, że cena płacona przez *Verkehrsverbund Tirol* na rzecz *Postbus* jest dopuszczalna i odpowiednia w świetle średnich kosztów stwierdzonych w przedmiotowym sektorze i doświadczeń administracji publicznej. W pkt 3.3.1–3.3.3 przedstawiono metody obliczeń oraz porównania i wnioski, które z nich wynikają. Bardziej ogólnie, metoda taka jak w przedmiotowej sprawie, która systematycznie porównuje a posteriori na trzy różne sposoby rekompensatę z kosztami w sektorze, pozwala zapewnić brak nadmiernej rekompensaty. Jeżeli takie porównanie prowadziłoby do stwierdzenia nadmiernej rekompensaty, Austria musiałaby zażądać jej odzyskania.

(81) Na tej podstawie stwierdza się, że *Postbus* nie otrzymuje nadmiernej rekompensaty za wykonanie umowy o świadczenie usług publicznych będącej przedmiotem niniejszej decyzji i że tym samym trzecie kryterium *Altmark* jest spełnione.



4.1.4. Ceny odpowiadające kosztom ponoszonym przez średnie przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i dysponujące odpowiednimi środkami transportu

- (82) Należy sprawdzić, czy cena płacona przez *Verkehrsverbund Tirol* na rzecz *Postbus* odpowiada kosztom ponoszonym przez średnie przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i dysponujące odpowiednimi środkami transportu. W celu sprawdzenia, czy to kryterium jest spełnione należy oddzielnie przeanalizować jego trzy składowe.

4.1.4.1. Koszty ponoszone przez średnie przedsiębiorstwo

- (83) W odniesieniu do tej kwestii stwierdza się przede wszystkim, że w swoich obliczeniach w trakcie weryfikacji Austria opierała się na stwierdzonych średnich standardowych parametrach w przedmiotowym sektorze. Można zatem uznać, że odzwierciedlają one średnią w przedmiotowym sektorze.
- (84) Koszty ponoszone przez *Postbus* odpowiadają więc kosztom ponoszonym przez średnie przedsiębiorstwo austriackie.

4.1.4.2. Koszty ponoszone przez prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo

- (85) Powstaje więc pytanie, czy koszty ponoszone przez *Postbus* odpowiadają kosztom ponoszonym przez prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo. W sektorze transportu autobusowego, który przez długi czas był zdominowany przez monopole i udzielanie zamówień publicznych bez przetargów, nie każde przedsiębiorstwo działające na rynku jest przedsiębiorstwem prawidłowo zarządzanym.
- (86) W związku z tym należy zauważyć, że Austria nie dostarczyła wyjaśnień, zgodnie z którymi te parametry odzwierciedlają również średnią prawidłowo zarządzanego przedsiębiorstwa. Komisja uważa na przykład, że Austria mogła się opierać na średnich kosztach ponoszonych przez przedsiębiorstwa, które w ciągu ostatnich lat mogły wygrywać znaczną liczbę przetargów w tym sektorze.
- (87) Należy również zauważyć, że istnieje różnica 0,80 EUR/km między ceną kilometra w ramach *Bestellleistungen*, a ceną kilometra w ramach *Bestandsleistungen*. Zdaje się to wskazywać, że *Postbus* dysponuje pewnym marginesem w celu poprawienia opłacalności *Bestellleistungen*.
- (88) W związku z tym można stwierdzić, że Austria nie udowodniła, że cena płacona przez *Verkehrsverbund Tirol* na rzecz *Postbus* odpowiada kosztom ponoszonym przez prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo i, co za tym idzie, czwarte kryterium *Altmark* nie jest spełnione.

4.1.4.3. Wniosek dotyczący przestrzegania kryteriów *Altmark*

- (89) W związku z tym, że jedno z czterech kryteriów rozpatrywanych łącznie nie jest spełnione, Komisja automatycznie podejmuje decyzję, że przedmiotowe płatności należy uznać za przyznanie selektywnej korzyści ekonomicznej przedsiębiorstwu *Postbus*.

4.1.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (90) Przedsiębiorstwo *Postbus* działa na rynku transportu autobusowego na całym terytorium Austrii i posiada znaczną część rynku. Przyznanie korzyści ekonomicznej temu przedsiębiorstwu może zatem powodować zakłócenie konkurencji.
- (91) W tym przypadku zakłócenie konkurencji może wynikać w szczególności z faktu, że finansowanie ze środków publicznych zostaje przyznane przedsiębiorstwu, które posiada licencję na transport autobusowy w przedmiotowym powiecie. Takie finansowanie ze środków publicznych może zatem uniemożliwić innym przedsiębiorstwom otrzymanie licencji na obsługę linii transportu publicznego, ponieważ wzmacnia pozycję przedsiębiorstw będących beneficjentami i pozwala im oferować bardziej atrakcyjne warunki handlowe w momencie odnawiania licencji.
- (92) W odniesieniu do możliwości wpłynięcia omawianej pomocy na wymianę handlową między państwami członkowskimi należy przede wszystkim zauważyć, że rynek lokalnego lub regionalnego transportu publicznego jest w Austrii i innych państwach członkowskich rynkiem otwartym dla konkurencji, gdzie nie ma monopolu państwowego dla jednego przedsiębiorstwa ani dla większej liczby przedsiębiorstw.
- (93) Komisja przypomina w tym kontekście pkt 77 i kolejne wyroku *Altmark Trans*, w którym Trybunał orzekł, że:

„Nie jest wykluczone, że dotacja publiczna przyznana przedsiębiorstwu, które świadczy jedynie lokalne lub regionalne usługi transportowe i nie świadczy żadnych usług transportowych poza swoim krajem pochodzenia, może wywierać wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi.

W przypadku gdy państwo członkowskie przyznaje dotację ze środków publicznych przedsiębiorstwu, podaż usług transportowych świadczonych przez to przedsiębiorstwo może być utrzymana lub zwiększona, przez co przedsiębiorstwa mające siedzibę w innych państwach członkowskich mają mniejszą szansę świadczenia swoich usług transportowych na rynku w tym państwie (w tym celu zob. wyrok z dnia 13 lipca 1988 r. w sprawie 102/87 Francja przeciwko Komisji, Rec. s. 4067, pkt 19; wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-305/89 Włochy przeciwko Komisji, Rec. s. I-1603, pkt 26 oraz wyrok w sprawie Hiszpania przeciwko Komisji, cytowany powyżej, pkt 40).

[...]

Drugi warunek w odniesieniu do stosowania art. 92 ust. 1 Traktatu, stanowiący, że pomoc musi być w stanie wpływać na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi, nie opiera się zatem na lokalnym lub regionalnym charakterze świadczonych usług transportowych ani na znaczeniu dziedziny działalności, której dotyczy”.

- (94) Nie można zatem wykluczyć, że przedsiębiorstwa mające siedzibę w innych państwach członkowskich mają mniejszą szansę świadczenia swoich usług transportowych na rynku austriackim w wyniku przedmiotowej pomocy.
- (95) W rezultacie finansowanie ze środków publicznych przyznane *Postbus* przez *Verkehrsverbund Tirol* może powodować zakłócenie konkurencji i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

#### 4.1.6. Wnioski

- (96) Ponieważ poza czwartym kryterium *Altmark* wszystkie inne warunki wymienione w art. 87 ust. 1 traktatu WE zostały spełnione, stwierdza się, że przedmiotowe płatności stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu WE.
- (97) Należy więc zbadać, czy można uznać przedmiotowe płatności za zgodne ze wspólnym rynkiem.

#### 4.2. Zgodność z prawem

- (98) Art. 73 traktatu WE przewiduje w stosunku do transportu lądowego, że „zgodna z Traktatami jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozdzielnie związanych z pojęciem potrzeby publicznej”.

##### 4.2.1. Orzeczenie w sprawie *Altmark* w przedmiocie stosowania art. 73

- (99) Trybunał stwierdza, że „art. 77 (obecnie art. 73 traktatu WE) przewiduje, że zgodna z Traktatem jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozdzielnie związanych z pojęciem potrzeby publicznej. [...] Po przyjęciu rozporządzenia (EWG) nr 1107/70 w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, poza przypadkami określonymi we wtórnym prawie wspólnotowym, państwa członkowskie nie mogą już powoływać się na art. 77 traktatu WE, zgodnie z którym zgodna z Traktatem jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozdzielnie związanych z pojęciem potrzeby publicznej. W przypadkach, w których rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej nie ma zastosowania i w których przedmiotowe subsydiowanie wchodzi w zakres art. 92 ust. 1 traktatu WE (który po zmianach stał się art. 87 ust. 1 traktatu WE) warunki, na podstawie których władze państw

członkowskich mogą przyznać pomoc z tytułu art. 77 traktatu WE, w sposób wyczerpujący określa rozporządzenie (EWG) nr 1107/70”<sup>(19)</sup>.

- (100) Nasuwa się więc pytanie, czy rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 lub rozporządzenie (EWG) nr 1107/70 zawierają zasady zgodności pomocy państwa, mające zastosowanie w niniejszym przypadku.

##### 4.2.2. Zgodność na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 1191/69

###### 4.2.2.1. Zakres stosowania rozporządzenia (EWG) nr 1191/69

- (101) Art. 1 ust. 1 i 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 określają zakres jego stosowania w sposób następujący:

„1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do przedsiębiorstw transportowych, które świadczą usługi w zakresie przewozów kolejowych, drogowych i żeglugi śródlądowej. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstwo, którego działalność ogranicza się wyłącznie do świadczenia usług w zakresie przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych.

##### 2. Do celów niniejszego rozporządzenia:

— »usługi w zakresie przewozów miejskich i podmiejskich« oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb centrów miast lub zespołów miejskich oraz między nimi i otaczającymi je obszarami,

— »usługi w zakresie przewozów regionalnych« oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb danego regionu”.

- (102) Austria skorzystała z możliwości wyłączenia niektórych przedsiębiorstw z zakresu stosowania rozporządzenia. Zgodnie z art. 2 *Privatbahnunterstützungsgesetz 1998*<sup>(20)</sup> z zakresu stosowania rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 wyłączone są przedsiębiorstwa świadczące wyłącznie usługi w zakresie przewozów miejskich i podmiejskich.

- (103) W niniejszym przypadku przedmiotowymi usługami są jednak usługi w zakresie przewozów regionalnych. W związku z tym stosuje się do nich rozporządzenie (EWG) nr 1191/69.

##### 4.2.2.2. System wybrany przez Austrię

- (104) Art. 1 ust. 3–5 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 opisuje dwa różne systemy tj. system nakładający obowiązki wynikające ze świadczenia usług publicznych oraz system umów, spośród których państwa członkowskie mogą dokonać wyboru na rzecz sposobu organizacji i finansowania transportu publicznego:

<sup>(19)</sup> Wyrok Trybunału w sprawie C 280/00, *Altmark Trans*, Rec. [2003] s. I-7747, pkt 101, 106, 107. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 130 z 15.6.1970, s. 1).

<sup>(20)</sup> Bundesgesetzblatt I 1994/519.

„3. Właściwe władze państw członkowskich zniosą wszelkie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, określone niniejszym rozporządzeniem, którym podlegają przewozy kolejowe, drogowe i żegluga śródlądowa.

4. W celu zapewnienia świadczenia odpowiednich usług przewozowych, w szczególności uwzględniających czynniki socjalne i potrzeby środowiska naturalnego oraz planowania przestrzennego, lub mając w perspektywie oferowanie specjalnych opłat za przewozy niektórym grupom pasażerów, właściwe władze państw członkowskich mogą zawrzeć z przedsiębiorstwami przewozowymi umowy o świadczeniu usług publicznych. Warunki i szczegółowe elementy dotyczące kierowania takimi przedsięwzięciami zgodnie z umową określone zostały w sekcji V.

5. Jednakże właściwe władze państw członkowskich mogą utrzymać lub nałożyć zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych określonych w art. 2, w dziedzinie miejskich, podmiejskich i regionalnych pasażerskich usług przewozowych. Warunki i szczegółowe elementy dotyczące kierowania takimi przedsięwzięciami zgodnie z umową, w tym również metody kompensacji, określone zostały w sekcjach II, III oraz IV. Jeżeli przedsiębiorstwa przewozowe działają nie tylko w dziedzinie świadczenia usług publicznych, lecz także podejmują działalność innego rodzaju, usługa publiczna musi być wykonywana jako odrębna dziedzina spełniająca przynajmniej następujące warunki:

- a) rozliczenia operacyjne odpowiadające każdej z form działalności będą prowadzone oddzielnie i proporcjonalna część majątku odnosząca się do każdej z nich będzie rozliczana zgodnie z obowiązującymi zasadami prowadzenia rachunkowości;
- b) wydatki będą równoważone przez dochody operacyjne i wypłaty pochodzące od władz publicznych, bez żadnej możliwości dokonania przeniesienia z lub na rzecz innego sektora działalności przedsiębiorstwa”.

(105) Austria wybrała system umów (paragraf 19 ÖPNRV-G). W związku z tym przepisy obowiązujące w odniesieniu do przedmiotowych środków znajdują się w sekcji V rozporządzenia (EWG) nr 1191/69.

#### 4.2.2.3. Stosowanie sekcji V rozporządzenia (EWG) nr 1191/69

(106) Sekcja V rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 składa się z jednego artykułu, art. 14, który stanowi, że:

„1. »Umowa o usługi publiczne« oznacza umowę zawartą między właściwym organem państwa członkowskiego a przedsiębiorstwem przewozowym o świadczenie

na rzecz ogółu społeczeństwa odpowiednich usług przewozowych.

Umowy o usługi publiczne mogą dotyczyć zwłaszcza:

- usług przewozowych spełniających określone normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości,
- dodatkowych usług przewozowych,
- usług przewozowych o określonych stawkach i spełniających określone warunki, w szczególności w odniesieniu do niektórych grup pasażerów lub niektórych dróg,
- dostosowania usług do rzeczywistych wymogów.

2. Umowy o usługi publiczne będą zawierały inter alia następujące punkty określające:

- a) charakter świadczonej usługi, z podaniem normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości;
- b) ceny usług objętych umową, które będą albo dodane do dochodów taryfowych, albo dochody będą w nie wliczone. W umowach zawarte będą także szczegółowe dane dotyczące stosunków finansowych między obydwoma stronami;
- c) przepisy dotyczące trybu wprowadzania poprawek lub zmian do warunków umów, w szczególności zmian, które nie były wcześniej do przewidzenia;
- d) okres obowiązywania umowy;
- e) kary w przypadku niewywiązania się z warunków określonych w umowie.

3. Aktywa zaangażowane w świadczenie usług przewozowych, które objęte są umowami o świadczenie usług publicznych, mogą należeć do przedsiębiorstwa lub być pozostawione do jego dyspozycji.

4. Przedsiębiorstwo, które zamierza zaprzestać świadczenia usług przewozowych na rzecz ogółu społeczeństwa lub wprowadzić zasadnicze zmiany do dotychczas świadczonych przez siebie, w sposób ciągły i regularny, usług przewozowych, nieobjętych systemem umów lub niepodlegających obowiązkowi wynikającym ze świadczenia usług publicznych, powiadomi właściwe władze państwa członkowskiego o tym fakcie co najmniej z trzymiesięcznym wyprzedzeniem. Właściwy organ może podjąć decyzję o odrzuceniu tej notyfikacji. Postanowienie to nie będzie miało wpływu na inne krajowe procedury upoważniające do zakończenia świadczenia lub modyfikacji usług przewozowych.

5. Po otrzymaniu informacji, określonych w ust. 4, właściwe władze mogą wywierać nacisk na utrzymanie świadczenia usługi przez okres nie dłuższy niż jeden rok od daty złożenia notyfikacji i poinformują o tym przedsiębiorstwo, nie później niż na miesiąc przed wygaśnięciem ważności notyfikacji. Władze te mogą również podjąć inicjatywę negocjacji wprowadzenia lub modyfikacji takiej usługi przewozowej.
6. Wydatki wynikające dla przedsiębiorstwa przewozowego z obowiązków określonych w ust. 5 będą kompensowane zgodnie ze wspólną procedurą określoną w częściach II, III i IV”.
- (107) Umowa zawarta między *Postbus* a *Verkehrsverbund Tirol* jest umową o świadczenie na rzecz ogółu społeczeństwa odpowiednich usług przewozowych zawartą między właściwym organem państwa członkowskiego a przedsiębiorstwem transportowym.
- (108) Umowa ta dotyczy w szczególności: usług przewozowych spełniających określone normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości, usług przewozowych o określonych stawkach i spełniających określone warunki, w szczególności w odniesieniu do niektórych grup pasażerów, dostosowania usług do rzeczywistych wymogów.
- (109) Można więc uznać tę umowę za umowę o świadczenie usług publicznych w rozumieniu art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69.
- (110) Należy stwierdzić, że zarówno cel („świadczenie na rzecz ogółu społeczeństwa odpowiednich usług przewozowych”) jak i treść umów o usługi publiczne („ustalone standardy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości”, określenie stawek i warunków świadczenia usług „w odniesieniu do niektórych grup pasażerów lub niektórych dróg”, „dostosowanie usług do rzeczywistych wymogów”) nie odbiegają od celów i treści mogących stanowić przedmiot obowiązków wynikających ze świadczenia usług publicznych nałożonych przez państwo lub władze publiczne. Jednak jak już wyjaśniono, rekompensata za takie świadczenia stanowi pomoc na rzecz wykonawcy świadczenia.
- (111) W odniesieniu do tej kwestii należy przede wszystkim zauważyć, że prawodawca przyjął rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 w celu określenia na jakich warunkach „pomoc, która [...] stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem potrzeby publicznej” i o której mowa w art. 73 traktatu WE, jest zgodna ze wspólnym rynkiem. Stosowanie art. 73 traktatu WE, a tym samym stosowanie rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 zakłada jednak istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu WE. Jeżeli treść umów może być objęta pojęciem „świadczenia nierozzerwalnie związanego z pojęciem usługi publicznej” pochodzącym z art. 73, forma instrumentu, tj. umowa, a nie jednostronnie nałożone zobowiązanie, nie powinna być sama w sobie przeszkodą dla możliwości uznania pomocy państwa zawartej ewentualnie w cenie za zgodną ze wspólnym rynkiem. W rzeczywistości rozstrzygającym elementem w przypadku kwalifikowania usługi, niezależnie od tego czy jest ona narzucona przez państwo, czy uzgodniona przez strony w umowie w ramach obowiązków wynikających ze świadczenia usług publicznych musi być przedmiot świadczenia, a nie jego forma<sup>(21)</sup>. Można zatem uznać, że w świetle prawa nic nie stoi na przeszkodzie, aby Komisja uznała pomoc zawartą w cenach usług określonych w umowie o usługach publicznych za zgodną ze wspólnym rynkiem. Należy zauważyć, że takie rozwiązanie zostało też przyjęte przez współprawodawców w nowym rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego<sup>(22)</sup>. Zgodnie z art. 12 tego rozporządzenia, wchodzi ono jednak w życie dopiero dnia 3 grudnia 2009 r. Nie stosuje się więc do przedmiotowej umowy, która została zawarta przed wejściem w życie tego rozporządzenia.
- (112) Ponieważ rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 nie określa szczegółowych warunków zgodności pomocy, Komisja jest zdania, że do rozstrzygnięcia o zgodności tego rodzaju pomocy mają zastosowanie zasady ogólne wynikające z traktatu WE, orzecznictwa oraz z praktyki decyzyjnej Komisji w innych dziedzinach.
- (113) Zasady te zostały zebrane przez Komisję i ujęte w części 2.4 wspólnotowych ram dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych<sup>(23)</sup>. Jeżeli chodzi o zgodność pomocy związanej z kwotą wypłacaną przez władze publiczne wykonawcy usług publicznych, w pkt 14 ram przewidziano, że:
- „Kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów wynikających z wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu odpowiednich wpływów i rozsądnego zysku z wywiązywania się z tych zobowiązań. Kwota rekompensaty obejmuje wszystkie korzyści przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie”.
- (114) Należy uznać płatności *Verkehrsverbund Tirol* na rzecz *Postbus* za zgodne ze wspólnym rynkiem, jeżeli spełniają one te warunki.
- (115) Warunki te w pełni odpowiadają trzeciemu kryterium *Altmark*, które – jak wyjaśniono – jest spełnione w przedmiotowej sprawie.

<sup>(21)</sup> Zob. w tym celu wyrok Trybunału w sprawie *Altmark Trans*, która dotyczyła niemieckiej umowy o świadczenie usług publicznych, co nie przeszkodziło Trybunałowi przeprowadzić analizy pomoc/brak pomocy w oparciu o przedmiot instrumentu a nie jego formę; zob. także art. 4 decyzji Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym, Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67, która również rezygnuje z formy instrumentu.

<sup>(22)</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

<sup>(23)</sup> Dz.U. C 297 z 29.11.2005, s. 4.

(116) Tym samym stwierdza się, że, na podstawie art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, pomoc państwa przyznana *Postbus* przez *Verkehrsverbund Tirol* w ramach umowy o świadczenie usług publicznych jest zgodna ze wspólnym rynkiem.

#### 4.3. Brak zwolnienia z obowiązku zgłoszenia

(117) Austria jest zdania, że z art. 17 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 wynika, iż umowa o świadczenie usług publicznych między *Verkehrsverbund Tirol* a *Postbus* podlega zwolnieniu z obowiązku zgłoszenia Komisji nałożonego art. 88 ust. 3 traktatu WE.

(118) Art. 17 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 stanowi, że „rekompensata wypłacana na mocy niniejszego rozporządzenia jest zwolniona z procedury wstępnego informowania określonej w art. 93 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą”.

(119) Nasuwa się więc pytanie, czy płatności, których *Verkehrsverbund Tirol* dokonuje na mocy umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z *Postbus* stanowią rekompensatę w rozumieniu art. 17 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69.

We wcześniej cytowanym wyroku *Danske Busvognmænd* Trybunał Pierwszej Instancji Wspólnot Europejskich orzekł, że „stosunki umowne nawiązane w wyniku przetargu między przedsiębiorstwem transportowym a właściwymi władzami opierają się, na mocy art. 14 ust. 1 i 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, na określonym systemie finansowania, który nie daje możliwości wypłaty rekompensat zgodnie z metodami określonymi w częściach II, III i IV tego rozporządzenia”<sup>(24)</sup>.

(120) Z tego wyroku wynika, że pojęcie „rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych” w rozumieniu art. 17 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 należy interpretować w sposób bardzo wąski. Nie obejmuje ono rekompensat z tytułu obowiązków świadczenia usług publicznych nałożonych w sposób jednostronny na przedsiębiorstwo zgodnie z art. 2 rozporządzenia, które oblicza się zgodnie z metodą opisaną w art. 10–13 rozporządzenia i które nie muszą być zgłaszane Komisji zgodnie z procedurą określoną w art. 88 ust. 3 traktatu WE.

(121) Płatności przewidziane w umowie o świadczenie usług publicznych z tytułu obowiązków świadczenia usług publicznych w rozumieniu art. 14 rozporządzenia

(EWG) nr 1191/69 nie są natomiast rekompensatą w rozumieniu art. 17 ust. 2 tego samego rozporządzenia.

(122) Tym samym płatności przewidziane w umowie o świadczenie usług publicznych z tytułu obowiązków świadczenia usług publicznych w rozumieniu art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, takie jak umowa zawarta między *Verkehrsverbund Tirol* a *Postbus*, nie są zwolnione z obowiązku zgłoszenia Komisji określonego w art. 88 ust. 3 traktatu WE. Ich zgodność musi więc być oceniona przez Komisję.

#### 5. WNIOSEK

(123) Należy stwierdzić, że Austria niezgodnie z prawem wprowadziła w życie umowę o świadczenie usług publicznych między *Verkehrsverbund Tirol* a *Postbus*, która jest przedmiotem niniejszej decyzji, z naruszeniem art. 88 ust. 3 traktatu WE. Pomoc państwa przewidzianą w tej umowie można jednak uznać za zgodną na podstawie art. 73 traktatu WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Pomoc państwa wypłacona przez Austrię na rzecz *Postbus* w ramach umowy zawartej z *Verkehrsverbund Tirol* dnia 12 lipca 2002 r. jest zgodna ze wspólnym rynkiem, z zastrzeżeniem warunków i obowiązków określonych w art. 2.

#### Artykuł 2

Austria każdego roku przeprowadza porównanie rekompensaty ze średnimi kosztami odnotowanymi w tym sektorze przy zastosowaniu metod określonych w pkt 3.3 niniejszej decyzji i wymaga zwrotu wszelkiej ewentualnej nadwyżki rekompensaty.

#### Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Austrii.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 listopada 2008 r..

W imieniu Komisji  
Antonio TAJANI  
Wiceprzewodniczący

<sup>(24)</sup> Wyrok Trybunału Pierwszej Instancji z dnia 16 marca 2004 r. w sprawie T-157/01 *Danske Busvognmænd*, Rec. s. II-917, pkt 77–79.