

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG HATÁROZATA A POSTBUS AG SZÁMÁRA NYÚJTOTT KÖZSZOLGÁLTATÁSI KOMPENZÁCIÓ TÁRGYÁBAN

STAVICZKY PÉTER

I. Bevezetés

A közösségi állami támogatási szabályok mindig is speciális ágazatként kezelték a közlekedési szolgáltatások, különösen a közszolgáltatási feladatok állami finanszírozását. Ezen a téren, az általános szabályoktól eltérően – ahol ez csak a 2000-es években valósult meg – a másodlagos jog¹ már az 1960-as évek vége óta tartalmaz bizonyos speciális rendelkezéseket a közszolgáltatási feladatokhoz kapcsolódó költségek állami finanszírozásáról. Ez a joganyag az 1370/2007/EK rendelet² (PSO rendelet) 2009. december 3-i hatályba lépésével jelentősen megváltozott, az állami támogatási szabályozás követi az Európai Bizottság liberalizációt előirányzó ágazati szabályozását. Ugyanakkor a szabályozás elvei a nem változtak, a közszolgáltatók a közszolgáltatáshoz kapcsolódó indokolt, ám meg nem térülő költségeit az állam megtérítheti.

Az alábbiakban bemutatásra kerül az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) közelmúltban közzétett határozata,³ amely egy osztrák busztársaság állami finanszírozása belső piaccal való összeegyeztethetőségének vizsgálatával foglalkozik. A határozat több szempontból is

¹ A Tanács 1191/69/EGK számú a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i rendelete.

² 1370/2007/EK tanácsi rendelet a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, HL L 315., 2007. 12. 3., 1. o.

³ A Bizottság 2009/845/EGK határozata a Postbus Lienz körzetében érvényes közszolgáltatási szerződésére vonatkozó C 16/07 (ex NN 55/06) számú állami támogatásról HL L 306, 2009. 11.20. 26. o.

figyelemre méltó: egyrészt nyilvánvalóvá teszi, hogy a Bizottság hogyan értelmezi az ún. Altmark-feltételek alkalmazását, és ezen belül az indokolt költségek körének meghatározását a közúti közszolgáltatási ágazatban, másrészt a határozat alapján felmérhető, hogy az PSO rendelet hatálybalépésével a tagállamok a korábbihoz képest mennyivel előnyösebb pozícióban vannak a közlekedési közszolgáltatások állami finanszírozásának uniós joggal való összeegyeztethetőségének megteremtése során.

II. Az ügy

1. Az ügy előzményei

A Bizottsághoz 2002-ben és 2003-ban is panasz érkezett egy magánfélőtől arra vonatkozóan, hogy a Tiroli Közlekedési Társaság (Verkehrsverbund Tyrol GmbH) a Postbus AG (a továbbiakban: Postbus) részére állami támogatás nyújt. A Bizottság információt kért az osztrák hatóságoktól a Postbus részére nyújtott állami finanszírozásról, majd 2007-ben az EK-Szerződés 88. cikk (2) bekezdése alapján eljárást indított⁴ a finanszírozási konstrukció részletes kivizsgálása érdekében. A Bizottság az eljárás során érdemi információt érdekelt harmadik felektől nem kapott, ezért döntését az osztrák hatóságok által rendelkezésére bocsátott információk alapján hozta meg.

2. Az intézkedés ismertetése

A Tiroli Közlekedési Társaság (TKT) minden évben jogszabály alapján támogatást kap a tartománytól, amely támogatás felhasználásával szervezi és finanszírozza a közúti tömegközlekedést a régióban. A TKT 2002-ben közszolgáltatási szerződést kötött a buszvonalak üzemeltetésére vonatkozó hatósági engedéllyel már korábbról rendelkező Postbus-szal bizonyos buszvonalakon személyszállítási szolgáltatás nyújtására. Mivel a Postbus már a szerződés megkötése előtt rendelkezett hatósági engedéllyel, a szerződésben meghatározott autóbuszvonalak üzemeltetése az osztrák jogszabályok értelmében üzleti célúnak (*eigenwirtschaftlich*) minősül. Az osztrák közbeszerzési jogszabályban

⁴ HL C 162, 2007. 07.14., 19. o.

az üzleti célú és a közérdekű (*gemeinwirtschaftlich*) fogalmak megkülönböztetése igen lényeges, mivel a közbeszerzési szabályok hatálya alá kizárólag a közérdekű üzemeltetésű vonalakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések tartoznak. Ennek megfelelően a közszolgáltatási szerződést közbeszerzési eljárás nélkül ítélték oda. A szerződés alapján a Postbus két fajta szolgáltatás – *Bestelleistungen* és *Bestandsleistungen* – nyújtását vállalta.

Az ún. *Bestelleistungen* fogalom alatt a szerződés értelmében olyan autóbusszos tömegközlekedési szolgáltatások nyújtása értendő, amelyekért rögzített összegű ellentételezést kell fizetni (204 807 km-nyi szolgáltatásért 527 000 euró + ÁFA ellentételezésre jogosult a cég). Az ún. *Bestandsleistungen* fogalma a szerződés értelmezésében olyan autóbusszos tömegközlekedési szolgáltatások nyújtását takarja (952761 km), amelyek után négy összetevőből álló ellentételezést (1 690 000 €) kell fizetni az alábbiak szerint:

a) az összeköttetési díj (*Verbundabgeltung*), amelynek összegét évente és vonalanként az utasok számának megfelelően rögzítik;

b) a menetjegyek értékesítéséből származó, forgalmi adózás utáni és a Postbusnak visszaszármaztatott bevételek;

c) a Szövetségi Egészségügyi, Ifjúsági és Családügyi Minisztérium által a tanulók és szakképzésben résztvevők kedvezményes menetdíjának ellentételezéséül fizetett összeg; és

d) az ezen összegekből levonandó menetjegy-értékesítésből származó bevétel, illetve a tarifaszabályozás miatti ellentételezés.

A fentiek alapján a Postbus által 2002-ben teljesített szolgáltatások átlagára 1,92 €/km volt.

A közszolgáltatási szerződés aláírása előtt a TKT három különböző módszert alkalmazott annak ellenőrzésére, hogy a szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségért járó ellentételezés indokolt mértékű-e. E három módszer: a kilométerenkénti költségek (*Prüfung nach Kilometersätzen*), a költségtételenkénti költségek (*Prüfung nach Kostensätzen*) és a költségek különböző kategóriái szerinti költségek (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*) vizsgálatán alapult.

3. A Bizottság eljárást indító határozata

2003 óta a közszolgáltatások finanszírozásának állami támogatási szempontú vizsgálata az Európai Bíróság által az Altmark Trans íté-

letben⁵ meghatározott feltételek mentén történik. A Bíróság által kialakított feltételrendszer alapján megállapítható, hogy az állam által egy közszolgáltatási feladathoz nyújtott kompenzáció valós előnyt (és így támogatást) jelent-e a szolgáltatásnak, vagy ez kizárható.

Az ítéletben foglalt feltételek a következők:

- a kedvezményezett vállalkozásnak közszolgáltatási kötelezettséggel kell rendelkeznie, és e kötelezettségeket világosan meg kell határozni,
- az ellentételezés kiszámításához alapul vett paramétereket objektív és átlátható módon előre meg kell határozni,
- az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek biztosításához szükséges költség egy része vagy egésze fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket és az ésszerű nyereséget,
- ha a közszolgáltatási kötelezettséget biztosító vállalkozást nem közbeszerzési eljárásan választották ki [...] a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell meghatározni, amelyeket egy átlagos, jól vezetett és az előírt közszolgáltatási követelmények teljesítéséhez megfelelő közlekedési eszközökkel felszerelt vállalkozás vállalt volna e kötelezettségek teljesítése érdekében, figyelembe véve az ezzel kapcsolatos bevételeket, valamint az említett kötelezettségek teljesítéséhez szükséges ésszerű nyereséget.

A Bizottság a szerződés vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy a szerződés nem felel meg az ún. második Altmark-kritériumnak, és ezért nem zárható ki, hogy állami támogatást valósít meg. Mivel a kritériumok kumulatívak, a Bizottság előzetes vizsgálatában a harmadik és negyedik Altmar-kritérium teljesülését nem vizsgálta.

Mivel a Bizottság a támogatás létét nem tudta kizárni, a konstrukciót az eljárást indító határozatban az EK-Szerződés 73. cikke⁶ és a Tanács 1191/69/EGK a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás

⁵ A C-280/00 sz. Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügyben hozott ítélet [EBHT 2003, I-7747. o.].

⁶ A 73. (a Lisszaboni Szerződés számozása szerinti 93.) cikk alapján „a Szerződésekkel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják.”

fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i rendelete⁷ alapján vizsgálta. A Bizottság megállapította, hogy az összeegyeztethető lehet a közös piaccal a rendelet 14. cikke alapján, mivel az ellentételezés Postbusnak fizetett összege *vélhetően* nem haladja meg a szerződésben foglalt közszolgálati kötelezettségek teljesítése révén felmerülő költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket, valamint a kötelezettségek teljesítéséért járó méltányos hasznot. Mindazonáltal a Bizottság úgy vélte, hogy mivel a Postbus nem közbeszerzési eljárással került kiválasztásra és egy közvetlen versenytársa azt állította, hogy a Postbus túlkompenzációban részesült, a szóban forgó versenytárs és valamennyi többi érdekelt fél számára lehetőséget kell adni, hogy véleményt mondjanak az Ausztria által a költségek ellenőrzése és a túlkompenzáció elkerülése érdekében végzett vizsgálat módszereiről, mielőtt teljes bizonyossággal el lehetne dönteni, hogy a Postbus túlkompenzációban részesült-e vagy sem.

4. Ausztria észrevételei a hivatalos vizsgálat során

Ausztria beadványában az Altmark-ítélet 37. pontjára⁸ utalva kiemelte, hogy a közlekedési ágazatra vonatkozó szabályok *lex specialis* jellege miatt, amennyiben egy intézkedés megfelel a 1191/1969/EGK rendelet előírásainak, akkor az nem minősül állami támogatásnak az EK-Szerződés általános előírásai alapján. Másodlagos érvként Ausztria arra hivatkozott, hogy amennyiben a 1191/69/EGK rendelet csak a támogatás összeegyeztethetőségét szabályozza, akkor is megállapítható, hogy a TKT és a Postbus közötti szerződés megfelel az Altmark-ítéletben előírt kritériumoknak. Mivel a *Bestelleistungen* és a *Bestandsleistungen* után járó díjazás mértékét egyaránt előzetesen, tárgyilagos és átlátható módon állapították meg, és a *Postbus* levezetett kilométerenként rögzített árban részesül, a második Altmark-kritérium teljesül. Továbbá a *Bestandsleistungen* vonatkozásában a kompenzációt meghatározó

⁷ HL L 156, 1969.06.28., 1. o.

⁸ „Először azt kell megvizsgálni, hogy az 1191/69/EGK rendelet alkalmazandó-e a szóban forgó, alapeljárásban szereplő közlekedési szolgáltatásokra. Csak amennyiben a válasz nemleges, akkor kell mérlegelni a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó általános rendelkezéseinek a szóban forgó, alapeljárásban szereplő támogatásokra való alkalmazását.”

tényezők is előzetesen és átlátható módon rögzítésre kerültek. Ausztria érvelése szerint a TKT kizárta a túlkompenzációt azáltal, hogy – három különböző módszerrel – az iparági átlaghoz mérten ellenőrzi a Postbusnak kifizetett kilométer-alapú díjat. Ausztria véleménye szerint e három költségellenőrzés mind a harmadik (túlkompenzáció hiánya), mind a negyedik (átlagos, jól működtetett vállalkozás) Altmark-kritériumnak való megfelelést biztosítja. Ausztria továbbá bemutatta a költségtételek – személyi jellegű ráfordítások, üzemanyag- és karbantartási költségek; járműköltség (értékvesztés), adminisztratív költségek– iparági átlag alapján történő ellenőrzésének pontos menetét.

1. A személyi jellegű ráfordítások tekintetében Ausztria egyrészt ismertette a menetrend szerinti szolgáltatás elvégzéséhez szükséges munkaórák indokolt számát, majd bemutatta, hogy egy vezetési órához mekkora nettó és bruttó munkabér tartozik.

2. Az üzemanyag- és karbantartási költségekkel kapcsolatosan Ausztria kifejtette, hogy az a finanszírozási, az értékvesztési és az ellenőrzési költségek kivételével a gépjárművel kapcsolatos minden költséget tartalmaz. Továbbá részletesen ismertette, hogy a szolgáltatás ellátásához milyen típusú (méretű) és átlagos fogyasztással rendelkező autóbuszok szükségesek, valamint mekkora karbantartási költségek szükségesek a járműpark fenntartásához.

3. A járművek beszerzésének és értékvesztésének költségeit Ausztria az alábbi feltételezések alapján állapította meg:

- a) Az autóbuszvonalak működtetéséhez 4 db 15 méter és 21 db 12 méter hosszú autóbuszra van szükség.
- b) A közszolgáltatási szerződés kiköti, hogy az autóbuszpark átlagéletkora nem haladhatja meg a 6 évet, és hogy a flotta legkevesebb 10 %-át évente fel kell újítani.
- c) Mennyi egy 12 méteres autóbusz beszerzési ára; az átlag éves tökemegtérülés 5 % és az amortizációs időszak pedig 8 év, valamint ebből következően az egy járműre jutó annuitás értéke.
- d) Ugyanakkor, mivel a szerződés lehetővé teszi a járművek 12 éves üzemeltetését, a járműpark egyharmadát annak teljes amortizálódása ellenére üzemben tartják. Ezért a járművek beszerzési és értékvesztési költségei csak a járműpark kétharmadára, azaz 16 db autóbuszra vonatkoznak.

Adminisztratív költségként az előző költségek bizonyos százalékának megfelelő költség került felszámításra, ami fedezi az irodák és az irodai eszközök költségét.

A költségkategóriánkénti ellenőrzés során a TKT referencia értékeket állapított meg a sofőrkötség, az egyéb személyi jellegű ráfordítások, a járműkötség, az üzemanyagkötség, a gumiabroncskötség, a karbantartás költsége és az adminisztratív költségek tekintetében. Bár a határozat az üzleti titkok törlése miatt nem tartalmazza, minden egyes költség típusra vonatkozóan pontosan levezetésre kerül, hogy miként kerül a referencia érték megállapításra (pl. sofőrkötség vonatkozásában: figyelembe véve a szabadságolásokat, betegállomány miatti inaktív időszakokat azt, hogy legkevesebb hány ember kell a flotta működtetéséhez, és a kollektív szerződés alapján mekkora a minimális bér és a pótlékok, aminél a TKT alacsonyabb összeget vett figyelembe).

Ezen gyakorlat bemutatását követően Ausztria azzal érvelt, hogy a TKT megfelelő, valószínű és óvatos becslések alapján mérte fel, hogy egy átlagos autóbusz-vállalat mennyit fordítana egy hasonló szerződés végrehajtására, és ennek megfelelően állapította meg a Postbusnak kifizetett árat. Ausztria emellett hangsúlyozta, hogy a Postbusnak kifizetett ellentételezés (azaz 2 217 000 euró) jóval a két költségellenőrzés közötti tartományon belül (2 224 965 euró, illetve 2 205 619 euró) maradt. Ezért Ausztria szerint a túlkompenzáció a Postbus esetében kizárható, és a cégnek kifizetett ár megfelel annak, amit egy átlagos, jól működtetett, járművekkel megfelelően felszerelt vállalkozás igényelt volna a szóban forgó szolgáltatások teljesítéséhez, illetve a közszolgáltatási szerződés az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének is maradéktalanul megfelel.

5. A Bizottság értékelése az eljárást lezáró határozatban

A Bizottság véleménye szerint a 1191/1969/EGK rendelet hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződések nem vonhatóak ki a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó szabályainak hatálya alól. A Bizottság véleménye szerint a rendelet lehetővé teszi, hogy a közszolgáltatások kompenzálása a közös piaccal összeegyeztethető legyen, és mentesíti a tagállamokat annak előzetes bizottsági engedélyeztetése alól. Ezért a Bizottság szerint első sorban azt kell vizsgálni, hogy a kompenzáció állami támogatásnak minősül-e, és ha igen, akkor szükséges a közös piaccal való összeegyeztethetőségét is elemezni.

A Bizottság megállapította, hogy a *Postbus vállalkozásnak minősül*, illetve hogy a *kompensáció állami forrásból kerül nyújtásra*. Azt, hogy a Postbus a kompensációval az EK-Szerződés 87. cikke szerinti előnyben részesül a Bizottság az Altmark Trans ítéletben megfogalmazott feltételek vizsgálatával ellenőrizte.

Az első feltétel: A Postbus és a TKT közötti szerződés a kiegyensúlyozott közlekedési hálózat biztosítása érdekében különleges követelményeket határoz meg a szolgáltató tekintetében, tekintettel a vidéki lakosság alacsony népsűrűségére és a kiszolgált területek földrajzi adottságaira. Emiatt az üzemeltetők szolgáltatásukat szigorúan üzleti alapon ilyen feltételek (pl. viteldíj) mellett nem kínálnák. A Postbus vállalat köteles e szolgáltatások nyújtására; a betartandó menetrend és a szolgáltatás által lefedett autóbuszvonalak rögzítése szerződéses úton történt, vagyis a cég feladata ténylegesen tömegközlekedési közszolgáltatás ellátása Lienz körzetében. Ennél fogva az első Altmark- kritérium teljesül.

A második feltétel: A szerződés megkülönbözteti a *Bestelleistungen* és a *Bestandsleistungen* céljára folyósított kifizetéseket. A közszolgáltatási szerződés a nyújtandó közlekedési szolgáltatások mindkét kategóriájának esetében a biztosított szolgáltatás kilométeralapú díjazását írja elő, az egyik esetben bizonyos indokolt kiegészítésekkel. A Bizottság megállapította, hogy az autóbusz-közlekedési ágazatban kötött szerződések elfogadott gyakorlata, hogy az ellentételezés összegét a szolgáltatás keretében futott kilométerek alapján megállapított egységár és a szolgáltatás keretében futott összes kilométer alapján rögzítik, amennyiben a menetjegyek értékesítéséből származó bevétel kockázatát a tömegközlekedés szervezéséért felelős állami hatóság vállalja. A Bizottság az Ausztria által adott kiegészítő információk alapján megállapította, hogy az ellentételezés összegének a szolgáltatás keretében futott kilométerek alapján megállapított egységár és a szolgáltatás keretében futott összes kilométer alapján történő rögzítése teljesíti a második Altmark-kritériumot, mivel az ár/km és a szolgáltatás keretében futott összes kilométer megállapítása előzetesen, objektív és átlátható módon történt.

A harmadik feltétel: A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a TKT által a

túlkompenzáció elkerülése érdekében választott módszer – azaz egy autóbusz-szolgáltatást nyújtó vállalat által kérelmezett ár és a szóban forgó iparágban megfigyelhető átlagár három különböző módszerrel való összehasonlítása – elfogadható bizonyíték a túlkompenzáció hiányára. Ugyanakkor a panasz ténye és a közbeszerzési eljárás hiánya miatt lehetőséget kellett biztosítani harmadik feleknek, hogy e tekintetben kifejtsek észrevételeiket. A panaszos a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően tájékoztatta a Bizottságot, hogy az eljárás továbbvitelében nem érdekelt, és más harmadik fél sem tett észrevételeket. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az Ausztria által benyújtott kiegészítő magyarázat azt támasztja alá, hogy a TKT által a Postbusnak fizetett ár a szóban forgó iparágban megfigyelt átlagos költségek és az államigazgatás tapasztalatai fényében elfogadható és megfelelő ár. Egy ilyen megközelítés, amely módszeresen és utólagosan három különböző módszer szerint végez összehasonlítást az ágazat költségeivel, elegendő biztosítéknak tekinthető a túlkompenzáció hiányára, különösen azért, mert ha a módszer szerint túlkompenzáció kerülne megállapításra a Postbusnak azt vissza kellene fizetnie. Így a Bizottság szerint a harmadik kritérium is teljesül.

A negyedik feltétel: Ezt követően ellenőrizni kell, hogy a Postbus költségei egy jól vezetett vállalkozás költségeinek is megfelelnek-e. A hosszú ideig monopóliumok által uralt és ajánlattételi felhívások nélkül odaítélt szerződésekkel jellemzett autóbusz-közlekedési ágazatban nem feltétlenül mondható el minden aktív piaci szereplőről, hogy jól vezetett vállalkozás lenne. A Bizottság első megállapítása szerint Ausztria nem nyújtott be olyan magyarázatot, amely szerint a kompenzáció számításának paraméterei egy jól vezetett vállalkozás átlagos költségeit tükrözték volna. A Bizottság szerint Ausztriának olyan vállalkozások átlagos költségeit is be kellett volna mutatnia, amelyek az utóbbi években nagy számban nyertek el ajánlattételi felhívásokat az ágazatban. Emellett megállapítható, hogy a *Bestelleistungen* és a *Bestandsleistungen* esetében meghatározott kilométerenkénti egységár között 0,80 €/km különbség van. A Postbus vélhetően emiatt egy bizonyos árréssel tud kalkulálni, amelyet a *Bestelleistungen* hatékonyságának javítására fordíthat. Ezek alapján a Bizottság szerint Ausztria nem bizonyította, hogy a TKT által a Postbusnak fizetett ár megfelel egy jól vezetett vállalkozás költségeinek, ezért a negyedik Altmark-kritérium nem teljesül.

Mivel a négy konjunktív Altmark-kritérium közül az egyik nem teljesül, a szerződés alapján meghatározott kifizetések – szelektív módon – előnyben részesítik a Postbust.

A *verseny torzulása* tekintetében a Bizottság megállapította, hogy a Postbus a teljes osztrák autóbusz-közlekedési piacon jelen van, és azon jelentős szerepet tölt be. E vállalat gazdasági előnyhöz juttatása tehát a verseny torzulásához vezethet. A vizsgálat tárgyát képező állami finanszírozás megakadályozhatja, hogy a Postbus által működtetett tömegközlekedési vonalakra más vállalkozások is kapjanak üzemeltetési engedélyt, mivel a támogatás erősíti a kedvezményezett vállalkozások pozícióját, amelyek így az engedélyek megújításakor vonzóbb üzleti feltételeket kínálhatnak.

A *tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatást* illetően a Bizottság a határozatban kiemelte, hogy a helyi, illetve regionális tömegközlekedés Ausztriában és más tagállamokban is versenyre nyitott piac, mivel ezen a piacon egy vagy több vállalkozásnak nincs nemzeti monopóliuma, továbbá utalt az Altmark Trans ítélet 77 pontjára is.⁹ Tehát nem zárható ki, hogy a más tagállamokban székhellyel rendelkező vállalkozásoknak a vizsgált intézkedés folytán kisebb lesz az esélyük arra, hogy az osztrák piacon szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak.

Így a Postbusnak nyújtott kompenzáció tekintetében az állami támogatás összes, az EUMSZ-ben meghatározott feltétele teljesül. Ennek megfelelően a Bizottság megvizsgálta a támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét.

6. A támogatás összeegyeztethetőségének vizsgálata

Mivel közlekedési közszolgáltatáshoz kapcsolódó kompenzációról van szó, a Bizottság az összeegyeztethetőséget az EK-Szerződés 73. cikke és az annak végrehajtására kiadott tanácsi rendeletek alapján végezte el. A Bizottság megállapította, hogy Ausztria élt az 1191/1969/EK rendelet által biztosított azon lehetőséggel, amely alapján a városi és elővárosi közlekedési közszolgáltatások finanszírozását ki lehet venni a rendelet hatálya alól. Azonban a Postbus által nyújtott szolgáltatások regionális

⁹ „[...] Egyáltalán nem kizárt, hogy egy olyan állami támogatás, amelyben csak a helyi és regionális szállítási szolgáltatásokat bonyolító vállalat részesül, az eredeti tagállam területén kívül nemzetközi szállításokat bonyolító vállalat nem, hatással lehet a tagállamok közti kereskedelemre.”

szolgáltatásnak minősültek, így azokra ez a kivétel nem vonatkozik. A Bizottság a határozatban ismertette a rendelet által felállított szabályokat, amelyek szerint közlekedési közszolgáltatás két féle módon biztosítható: közszolgáltató kötelező kijelölésével és szerződés útján. Ausztria a két megoldás közül a szerződéssel történő kiválasztás mellett döntött, ezért a Bizottság a kompenzációt a 1191/1969/EK rendelet V. szakasza alapján vizsgálta, ami viszonylag tágan, de definiálja a közszolgáltatási szerződés tartalmát (nyújtható szolgáltatások, ellentételezésük, a szerződés módosítása, kiegészítése és felmondása, valamint a szerződés megsértésének szankciói).

Ezt követően a Bizottság megállapította, hogy a Postbus és a TKT közötti szerződés teljesíti a rendeletben foglalt előírásokat. Ugyanakkor, mivel a rendelet a közlekedési közszolgáltatók támogatásnak minősülő ellentételezésének összeegyeztethetőségére vonatkozóan nem tartalmaz konkrét előírásokat, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az ilyen támogatások összeegyeztethetőségének meghatározása szempontjából az EUMSz-ből következő általános elvek, az ítélkezési gyakorlat és a Bizottságnak az ettől eltérő területeken alkalmazott határozathozatali gyakorlata a mérvadó. Ezt követően – annak ellenére, hogy hatálya kifejezetten nem terjed ki a közlekedési közszolgáltatásokra a Bizottság utal arra, hogy közszolgáltatások ellentételezésének összeegyeztethetőségére vonatkozó elveket a közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály¹⁰ (a továbbiakban: keretszabály) 2.4. pontjában foglalta össze. A keretszabály 14. pontja alapján: „Az ellentételezés mértéke nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek biztosításával összefüggő költségeket, figyelembe véve az ehhez kapcsolódó bevételeket és a kötelezettségek biztosításából származó ésszerű nyereséget. Az ellentételezés összege tartalmazza az állam által vagy az állami erőforrásokból bármilyen formában odaítélt kedvezményeket.” Vagyis, a Bizottság szerint, amennyiben a TKT által a Postbusnak fizetett ellentételezés teljesíti ezeket – a harmadik Altmark-kritériummal egyező – a feltételeket, és amelyek teljesülését a Bizottság a vizsgálatának korábbi fázisában már megállapította, összeegyeztető a közös piaccal.

¹⁰ A közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály. HL C 297., 2005.11.29. 4–7. o.

Ezt követően a Bizottság a Danske Busvognmænd ítélet¹¹ alapján elvetette Ausztria azon érvét, hogy a közlekedési közszolgáltatások ellentételezésére nem vonatkozik az EK-Szerződés 88. cikk (3) bekezdésében meghatározott tájékoztatási (helyesen bejelentési) kötelezettség. Az ítélet 77–79. pontjai alapján ez a mentesség csak az egyoldalúan kijelölt, tehát nem szerződés keretében megbízott, közszolgáltatókra vonatkozik.

A fentiek alapján a Bizottság a határozat rendelkező részében megállapította, hogy a TKT által a Postbusnak fizetett ellentételezés, jogellenes, de összeegyeztethető támogatásnak minősül, feltéve, hogy Ausztria évente a már ismertetett három módszer (a kilométerenkénti költségek, a költségtételenkénti költségek és a költségek különböző kategóriái szerinti költségek) segítségével az ellentételezést összehasonlíttja az ágazatban megfigyelt átlagköltségekkel, és az esetleges túlkompenzációt visszafizetteti.

III. Összegzés

A Bizottság határozata hasznosnak tekinthető abból a szempontból, hogy viszonylag részletesen ismerteti a közúti közlekedési közszolgáltatások indokolt költségeit és azok kiszámításának, előzetes modellezésének módját. Emellett a határozat alapján megállapítható, hogy a közúti közlekedési közszolgáltatások tekintetében az Altmark-feltételek teljesülésére vonatkozó bizonyítást a Bizottság csak abban az esetben fogadja el, ha a közszolgáltató nyílt versenyben került kijelölésre. Egyéb esetekben (pl. közvetlen kijelölés) a nem teljes körű liberalizáció miatt még a többszintű költségellenőrzés és a piaci átlagköltségek alatti működtetés mellett sem látja egyértelműen bizonyítottnak, hogy a közszolgáltató állami kompenzálás szempontjából figyelembe vett költségei nem haladják meg „egy átlagos, jól vezetett és az előírt közszolgáltatási követelmények teljesítéséhez megfelelő közlekedési eszközökkel felszerelt vállalkozás” költségeit. Ennek következtében a kompenzáció minden ilyen esetben az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének hatálya alá

¹¹ Az Elsőfokú Bíróság 2004. március 16-i ítélete a T-157/01 számú Danske Busvognmænd-ügyben [EBHT 2004, II-00917. o.].

tartozó állami támogatásnak minősül, amelynek a belső piaccal való összeegyeztethetőségének megteremtéséért a tagállam a felelős.

Ugyanakkor kiemelendő, hogy a PSO rendelet 2009. decemberi hatálybalépésével a tagállamok eljárási kötelezettségei jelentősen enyhültek. Ezért a jövőben az esetek nagy részében nem szükséges, hogy ezeket az intézkedéseket a tagállamok a Bizottsággal előzetesen engedélyeztessék, azonban a szigorú költségmegtározás és -ellenőrzés továbbra is a kompenzáció belső piaccal való összeegyeztethetőségének alapköve maradt, így a Postbus-határozatban foglaltak segítséget jelenthetnek más tagállamok gyakorlatának kialakítása során.

