

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Supremo Tribunal Administrativo (Portugalia) w dniu 19 listopada 2007 r. — Associação Nacional de Transportes Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) i in. przeciwko radzie ministrów i in.

(Sprawa C-504/07)

(2008/C 22/56)

Język postępowania: portugalski

Sąd krajowy

Supremo Tribunal Administrativo

Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: Associação Nacional de Transportes Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) i in.

Strona pozwana: rada ministrów i in.

Pytania prejudycjalne

- a) Czy w świetle art. 73 WE, 87 WE i 88 WE oraz rozporządzenia nr 1191/69⁽¹⁾ władze krajowe mogą nakładać obowiązki świadczenia usługi publicznej na przedsiębiorstwo publiczne odpowiedzialne za transport publiczny w gminie?
- b) W razie odpowiedzi twierdzącej, czy władze krajowe powinny wypłacać rekompensaty z tytułu tych obowiązków?
- c) Czy w sytuacji, w której władze krajowe nie mają obowiązku przeprowadzania przetargu na udzielenie koncesji na obsługę sieci transportu, powinny one objąć obowiązkiem wypłaty rekompensat wszystkie przedsiębiorstwa, co do których należy uznać, że w świetle prawa krajowego świadczą usługi transportu publicznego na tym samym obszarze?
- d) W razie odpowiedzi twierdzącej, jakie powinno być kryterium przyznawania rekompensat?
- e) W przypadku przedsiębiorstw transportu autobusowego podróży, które na mocy publicznej koncesji prowadzą działalność na zasadzie wyłączności w granicach określonych obszarów miejskich, lecz prowadzą również taką działalność w warunkach konkurencji z prywatnymi przedsiębiorstwami poza strefami miejskimi objętymi wyłącznością, gdy corocznie państwo udziela pomocy przeznaczonej na pokrycie stale deficytowej działalności tych przedsiębiorstw, czy taką pomoc należy zakwalifikować jako pomoc państwa zabronioną w art. 87 WE ust. 1:

i) jeśli nie da się ustalić, w oparciu o wiarygodne dane właściwej księgowości, różnicy między kosztami odpowiadającymi części działalności tych przedsiębiorstw w strefie objętej koncesją i dochodami z niej, a w związku z tym nie można obliczyć dodatkowych kosztów wynikających z wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, które zgodnie z warunkami koncesji mogą być przedmiotem pomocy państwa?

ii) jeśli z tego względu świadczenie usług transportowych przez wspomniane przedsiębiorstwa może utrzymać się lub zwiększyć, co powoduje zmniejszenie się szans na to, że inne przedsiębiorstwa mające siedzibę w tym państwie członkowskim lub w innych państwach członkowskich będą świadczyły usługi transportowe?

iii) mimo przepisów art. 73 WE?

f) Mając na uwadze wymogi stawiane przez art. 87 WE ust. 1 (dawny art. 92 ust. 1), aby zakwalifikować daną pomoc jako pomoc państwa, zgodnie z orzecznictwem Trybunału, a konkretnie wyrokiem z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie Altmark⁽²⁾ („Po pierwsze musi mieć miejsce działanie państwa lub poprzez środki państwowe. Po drugie, działanie to musi móc wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Po trzecie, musi przyznawać beneficjentowi przewagę. Po czwarte, musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem”), jakie znaczenie i zakres mają wyrażenia (i) przyznanie przewagi, która (ii) zakłóca konkurencję, w sytuacji, gdy beneficjenci dysponują na zasadzie wyłączności koncesją na świadczenie usługi powszechnej transportu pasażerskiego w miastach Lizbona i Porto, lecz obsługują także połączenia z tymi miastami w strefach, w których działają też inne przedsiębiorstwa? Lub innymi słowy, na jakich kryteriach należy się oprzeć w celu ustalenia, że przyznanie przewagi zakłóca konkurencję? Czy istotne jest w tym celu ustalenie, jaki procent kosztów przedsiębiorstw można zakwalifikować jako koszty linii działających poza strefą wyłączności? Czy jest ostatecznie niezbędne, by pomoc oddziaływała w znaczący sposób na działalność prowadzoną poza strefą wyłączności (Lizbona i Porto)?

g) Czy interwencja Komisji, o której mowa w art. 76 WE i 88 WE, jest jedynym prawnym rozwiązaniem służącym egzekwowaniu postanowień traktatu w zakresie pomocy państwa, czy też skuteczność prawa wspólnotowego wymaga dalej posuniętych działań, a mianowicie możliwości bezpośredniego stosowania wskazanych postanowień przez sądy krajowe na wniosek jednostek, które uważają, że udzielenie subwencji lub innej pomocy niezgodnej z przepisami z dziedziny konkurencji ma dla nich negatywne skutki?

⁽¹⁾ Rozporządzenie 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 (Dz.U. L 156, str. 1, Polskie wydanie specjalne Rozdział 07 Tom 001 P. 19-25).

⁽²⁾ C-280/00, Rec. 2003 str. I-7810.