Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
PEDRO CRUZ VILLALÓN
prednesené 6. februára 2014[1]

Veci C-516/12, C-517/12 a C-518/12

CTP - Compagnia Trasporti Pubblici SpA
proti
Regione Campania
a
Provincia di Napoli

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podala Consiglio di Stato (Taliansko)]

„Doprava — Nariadenie č. 1191/69 — Nárok súkromných podnikov na náhradu za finančné bremeno vyplývajúce zo záväzku služby vo verejnom záujme — Povinnosť dopravných podnikov požiadať o zrušenie záväzku služby vo verejnom záujme, ktorý im spôsobuje hospodárske nevýhody“

1. Prejednávaná vec poskytuje Súdnemu dvoru príležitosť spresniť niektoré konkrétne aspekty právnej úpravy náhrady za plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy obsiahnutej v nariadení č. 1191/69[2], ktorého novelizácia vykonaná nariadením č. 1893/91[3] vyvoláva problémy týkajúce sa zlúčenia týchto dvoch predpisov.

2. Otázka presnejšie spočíva v určení, v ktorých prípadoch musí žiadosti o náhradu za hospodárske nevýhody spôsobené plnením záväzku služby vo verejnom záujme predchádzať žiadosť o čiastočné alebo úplné zrušenie uvedeného záväzku. Súdny dvor doteraz nemal možnosť rozhodnúť o tejto otázke.

I – Právny rámec

A – *Právo Únie*

3. Článok 1 nariadenia č. 1191/69, zmeneného a doplneného nariadením č. 1893/91, stanovuje:

„1. Toto nariadenie sa vzťahuje na dopravné podniky, ktoré vykonávajú služby v železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave.

Členské štáty môžu vylúčiť z rámca pôsobnosti tohto nariadenia akékoľvek podniky, ktorých činnosť je obmedzená výlučne na prevádzku mestskej, prímestskej alebo regionálnej dopravy.

1 — Jazyk prednesu: španielčina.

2 — Nariadenie Rady (EHS) z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 156, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 19).

3 — Nariadenie Rady (EHS) z 20. júna 1991 (Ú. v. ES L 169, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 314).

2. Na účely tohto nariadenia:

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

— ‚regionálna doprava' znamená dopravné služby vykonávané s cieľom uspokojenia dopravných potrieb regiónu.

3. Príslušné orgány členských štátov zrušia všetky záväzky z koncepcie služby vo verejnom záujme, definovanej [všetky záväzky vyplývajúce z pojmu služba vo verejnom záujme vymedzené – *neoficiálny preklad*] v tomto nariadení, ktoré sú ukladané pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu.

4. Na zabezpečenie primeraných dopravných služieb, ktoré zohľadňujú sociálne a ekologické faktory a plánovanie mesta a krajiny, alebo pri možnosti ponuky určitého cestovného [alebo s cieľom ponúknuť osobitné cestovné – *neoficiálny preklad*] pre určité kategórie cestujúcich, môžu príslušné orgány členských štátov uzavrieť zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme s dopravnými podnikmi. Podmienky a podrobnostiach takýchto zmlúv sú stanovené v oddieli V.

5. Príslušné orgány členských štátov však môžu zachovať alebo uložiť záväzky služby vo verejnom záujme podľa článku 2 pre mestskú, prímestskú a regionálnu osobnú dopravu. Podmienky a podrobnosti o prevádzke, vrátane spôsobov náhrad, sú stanovené v oddieloch II, III a IV.

…“

4. Podľa článku 2 ods. 1 nariadenia „pod ‚záväzkami služieb vo verejnom záujme' sa rozumejú záväzky, ktoré by uvedený dopravný podnik neprijal alebo by ich neprijal v rovnakej miere, či za tých istých podmienok, keby realizoval svoje vlastné obchodné záujmy“.

5. Článok 4 nariadenia znie takto:

„1. V prípade, ak dopravným podnikom zo záväzku služby vo verejnom záujme vyplývajú hospodárske nevýhody, požiadajú príslušné orgány členských štátov o zrušenie celého alebo časti tohto záväzku.

2. Vo svojich žiadostiach môžu dopravné podniky navrhnúť iné formy dopravy ako náhradu za práve používané formy dopravy. Podniky uplatnia ustanovenia článku 5 na výpočet úspor, ktoré by sa dali dosiahnuť s cieľom zlepšenie ich finančného stavu.“

6. Článok 5 nariadenia stanovuje:

„1. Akýkoľvek záväzok prevádzkovať alebo dopravovať sa považuje za hospodársky nevýhodný, ak zníženie finančného bremena, ktoré by sa dalo dosiahnuť v dôsledku úplného alebo čiastočného zrušenia záväzku vzhľadom na určitú činnosť alebo skupinu činností, ktoré sú týmto záväzkom dotknuté, prekročí zníženie príjmov, ktoré vyplývajú z tohto zrušenia.

…

Hospodárske nevýhody sa určujú berúc do úvahy dôsledky záväzku na činnosť celého podniku.

2. Tarifný záväzok sa považuje za hospodársky nevýhodný, ak rozdiel medzi príjmami z dopravy, na ktorú sa vzťahuje záväzok, a finančným bremenom takejto dopravy je nižší ako rozdiel medzi príjmami, ktoré by z takejto dopravy vznikli, a z toho vyplývajúceho finančného bremena, keby podnik pracoval na komerčnej báze, pričom by sa do úvahy brali náklady na tie činnosti, ktoré podliehajú záväzku, a stav na trhu.“

7. V článku 6 nariadenia sa uvádza:

„1. Dopravné podniky podajú na príslušných orgánoch členských štátov žiadosti, uvedené v článku 4, a to do jedného roka odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Dopravné podniky môžu podávať žiadosti aj po uplynutí vyššie uvedenej lehoty, ak zistia, že ustanovenia článku 4 ods. 1 sú splnené.

2. Rozhodnutia zachovať záväzok služby vo verejnom záujme alebo jeho časť, alebo ho zrušiť na konci stanoveného obdobia, musia zahŕňať aj ustanovenie zabezpečujúce náhradu za finančné bremeno, ktoré z tohto vyplýva; výška náhrady sa stanoví podľa spoločných postupov, ktoré sú uvedené v článkoch 10 až 13.

3. Príslušné orgány členských štátov rozhodnú do jedného roka odo dňa podania žiadosti v prípade záväzku prevádzkovať alebo dopravovať a do šiestich mesiacov, pokiaľ ide o tarifné záväzky.

Nárok na náhradu vzniká dňom vydania rozhodnutia príslušným orgánom, avšak v žiadnom prípade nie pred 1. januárom 1971.

4. Ak to však príslušné orgány členských štátov považujú z dôvodu počtu a významu žiadostí podaných jednotlivými podnikmi za nutné, môžu predĺžiť termín uvedený v prvom pododseku odseku 3 najneskôr do 1. januára 1972. V takomto prípade vznikne nárok na náhradu k tomuto dňu.

Pokiaľ chcú príslušné orgány členských štátov uplatniť toto právo, musia o tom do šiestich mesiacov od podania žiadostí informovať dotknuté podniky.

Ak by niektorý členský štát mal zvláštne ťažkosti, môže Rada na požiadanie tohto štátu a na návrh Komisie oprávniť dotknutý štát predĺžiť lehotu uvedenú v prvom pododseku tohto odseku až do 1. januára 1973.

5. Ak príslušné orgány nedospejú v stanovenej lehote k rozhodnutiu, záväzok, ktorého zrušenia sa týka žiadosť dopravného podniku podľa článku 4 ods. 1, zostane zrušený.

6. Na základe správy predloženej Komisiou pred 31. decembrom 1972 preštuduje Rada, pokiaľ ide o vykonanie tohto nariadenia, situáciu v každom členskom štáte.“

8. Podľa článku 9 ods. 1 a 2 nariadenia:

„1. Výška náhrady vzhľadom na finančné bremeno pripadajúce na podniky z dôvodu uplatnenia dopravných sadzieb a podmienok na osobnú dopravu, ktoré sú uložené v záujme jednej alebo viacerých presne vymedzených kategórií osôb, sa určí v súlade s spoločnými postupmi stanovenými v článkoch 11 až 13.

2. Náhrada je splatná od 1. januára 1971.

Ak by niektorý členský štát mal zvláštne ťažkosti, Rada môže na žiadosť tohto štátu a na návrh Komisie oprávniť dotknutý štát zmeniť tento dátum na 1. január 1972.“

9. Článok 14 nariadenia v znení, ktoré je účinné v súčasnosti, stanovuje:

„1. ‚Zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme' je zmluva uzavretá medzi príslušnými orgánmi členských štátov [členského štátu – *neoficiálny preklad*] a dopravným podnikom s cieľom poskytnutia primeraných dopravných služieb verejnosti.Zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme pokrýva najmä [sa môže vzťahovať najmä na – *neoficiálny preklad*]:

— dopravné služby, ktoré spĺňajú ustálené štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality,

— doplnkové dopravné služby,

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

— úpravy dopravných služieb podľa skutočných požiadaviek.

2. Zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme okrem iného zahŕňa nasledujúce:

a) charakter služby, ktorá má byť poskytnutá, zvlášť pokiaľ ide o štandardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality;

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

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

d) doba platnosti zmluvy;

e) sankcie v prípade porušenia zmluvy.

3. Aktíva zahrnuté do poskytovania dopravných služieb, ktoré podliehajú zmluve o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, môžu patriť podniku alebo mu byť k dispozícii.

4. Každý podnik, ktorý zamýšľa prerušiť [ukončiť – *neoficiálny preklad*] alebo urobiť podstatné úpravy dopravnej služby, ktorú poskytuje verejnosti na plynulom a pravidelnom základe a ktorá nie je pokrytá zmluvným systémom alebo záväzkom služby vo verejnom záujme, to oznámi príslušným orgánom členských štátov [členského štátu – *neoficiálny preklad*] aspoň tri mesiace vopred.

Príslušné orgány môžu rozhodnúť o tom, že sa takéto oznámenie nebude vyžadovať.

Toto opatrenie [ustanovenie – *neoficiálny preklad*] neovplyvní iné vnútroštátne postupy uplatniteľné v súvislosti s oprávnením zrušiť alebo upraviť dopravné služby.

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

Príslušné orgány môžu tiež iniciovať rokovanie o vytvorení alebo úprave takejto dopravnej služby.

6. Výdavky dopravných podnikov vyplývajúce zo záväzkov uvedených v odseku 5 sa nahradia podľa bežných [spoločných – *neoficiálny preklad*] postupov stanovených v oddieloch II, III a IV."

10. Článok 14 v pôvodnom znení stanovoval:

„1. Okrem prípadov uvedených v článku 1 ods. 3, členské štáty môžu odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia ukladať dopravnému podniku záväzky služby vo verejnom záujme len v prípade, ak takéto záväzky sú nevyhnutné pre poskytovanie primeraných dopravných služieb.

2. Ak takto uložené záväzky spôsobujú dopravným podnikom hospodárske nevýhody v znení [v zmysle – *neoficiálny preklad*] článku 5 ods. 1 a 2, alebo finančné bremeno v znení [v zmysle – *neoficiálny preklad*] článku 9, príslušné orgány členských štátov môžu pri rozhodovaní o uložení takýchto záväzkov zabezpečiť podporu vo forme náhrady vzhľadom na [príslušné orgány členských štátov pri rozhodovaní o uložení takýchto záväzkov stanovia poskytnutie náhrady za – *neoficiálny preklad*] finančné bremeno vyplývajúce z takýchto záväzkov. V tomto prípade sa použijú ustanovenia článkov 10 až 13.“

B – *Vnútroštátne právo*

11. Článok 17 legislatívneho dekrétu č. 422 z 19. novembra 1997 o prenesení funkcií a úloh v oblasti miestnej verejnej dopravy na regióny a miestne orgány v súlade s článkom 4 ods. 4 zákona č. 59 z 15. marca[4] stanovuje:

„Na základe článku 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69, zmeneného a doplneného nariadením (EHS) č. 1893/91, s cieľom zaručiť mobilitu užívateľov vymedzia regióny, provincie a obce záväzky služby vo verejnom záujme a v zmluvách o poskytovaní služieb uvedených v článku 19 stanovia príslušné hospodárske náhrady pre podniky, ktoré poskytujú tieto služby, pričom – na základe uvedeného ustanovenia práva Spoločenstva – vezmú do úvahy príjmy vyplývajúce z cien, ako aj príjmy, ktoré prípadne pochádzajú z poskytovania doplnkových služieb mobility.“

II – Skutkový stav

12. Compagnia Trasporti Pubblici SpA (ďalej len „CTP“) poskytuje služby miestnej verejnej dopravy v neapolskej provincii a opakovane, no neúspešne požiadala regionálne a miestne orgány o náhradu za hospodárske nevýhody utrpené z dôvodu poskytovania uvedených služieb.

13. CTP napadla zamietavé rozhodnutia na Tribunale Amministrativo Regionale per la Campania (Správny súd regiónu Kampánia), ktorý jej žalobu zamietol s odôvodnením, že na základe článku 4 nariadenia č. 1191/69 možno požiadať o náhradu len vtedy, ak predtým bola podaná žiadosť o zrušenie záväzku služby vo verejnom záujme a príslušný orgán ju zamietol, čo sa nestalo.

14. Consiglio di Stato (Štátna rada), ktorá rozhoduje o odvolaní podanom proti rozsudku uvedeného súdu, položila tieto prejudiciálne otázky.

4 — GURI č. 287 z 10. decembra 1997, s. 4.

III – Prejudiciálna otázka

15. Tri prejudiciálne otázky, ktoré položila Consiglio di Stato, majú totožné znenie:

„Má sa článok 4 nariadenia (EHS) č. 1191/69 vykladať tak, že nárok na náhradu vzniká len vtedy, ak príslušné orgány na základe výslovnej žiadosti podanej dopravným podnikom na tento účel nezrušia záväzok služby, z ktorého mu vyplývajú hospodárske nevýhody, alebo sa má toto ustanovenie vykladať tak, že sa vzťahuje len na tie záväzky služby, ktoré sa podľa nariadenia zrušujú a ktoré toto nariadenie neumožňuje zachovať?“

16. Vnútroštátny súd sa domnieva, že články 1, 4 a 6 nariadenia č. 1191/69 možno v súvislosti so vznikom nároku na náhradu vykladať dvoma rôznymi spôsobmi.

17. Podľa výkladu, ktorý vnútroštátny súd označuje za „teleologický“ a ktorý uplatnil správny súd, môže nárok na náhradu vzniknúť len vtedy, ak predtým bola zamietnutá žiadosť o zrušenie záväzku služby.

18. Podľa výkladu, ktorý vnútroštátny súd nazýva „systematický“, nárok na náhradu vzniká bez toho, aby sa predtým musela podať žiadosť o zrušenie služby, pokiaľ ide o záväzok, ktorého zachovanie možno uložiť podľa článku 1 nariadenia č. 1191/69.

IV – Konanie pred Súdnym dvorom

19. Predseda Súdneho dvora uznesením z 29. novembra 2012 spojil prejudiciálne otázky, ktoré položila Consiglio di Stato, na spoločné konanie.

20. Účastníkmi konania sú okrem spoločnosti CTP, Regiónu Kampánia a neapolskej provincie aj talianska vláda a Komisia.

21. Na pojednávaní, ktoré sa konalo 20. novembra 2013, bola zastúpená CTP, Región Kampánia, talianska vláda a Komisia.

V – Tvrdenia

22. CTP popiera synalagmatickú povahu zmluvy, ktorú označuje za „premosťovaciu zmluvu“, ktorá podľa jej názoru obsahuje tie isté podmienky ako koncesia, ktorá jej predchádzala. CTP tvrdí, že takéto podmienky ukladajú regióny všetkým dopravným podnikom bez toho, aby predmetné služby boli predmetom verejného obstarávania.

23. Región Kampánia tvrdí, že záväzky spoločnosti CTP vyplývajú zo synalagmatickej zmluvy platnej od februára 2003.

24. CTP sa stotožňuje s vyššie uvedeným výkladom, ktorý sa nazýva „systematický“. Navyše uvádza, že taliansky štát nezaviedol postup, ktorý má umožniť posudzovanie žiadostí o zrušenie záväzkov služby vo verejnom záujme, čím porušil článok 18 nariadenia č. 1191/69.

25. CTP napokon tvrdí, že postup upravený v článkoch 4 a 6 nariadenia č. 1191/69 je prechodný, pričom je stanovená lehota, ktorá môže trvať až do 1. januára 1973, na podanie žiadosti o zrušenie záväzkov služby vo verejnom záujme. Podľa názoru spoločnosti CTP by bolo absurdné, ak by náhrada závisela od podania tejto žiadosti, lebo by to znamenalo, že nárok na náhradu by sa nepriznal nijakému podniku, ktorému bol záväzok služby vo verejnom záujme uložený po 1. januári 1973.

26. Región Kampánia, neapolská provincia a talianska vláda sa stotožňujú s výkladom, ktorý sa nazýva „teleologický“, pričom sa domnievajú, že nepodanie žiadosti o zrušenie služby znamená, že podnik chce prijať tento záväzok, z čoho vyplýva neexistencia hospodárskych nevýhod, a teda aj neexistencia nároku na náhradu.

27. Talianska vláda osobitne zdôrazňuje, že hoci sa podľa nariadenia č. 1191/69 žiadosť o zrušenie záväzku služby najprv vyžadovala len v prípade záväzkov, ktoré vznikli pred nadobudnutím účinnosti uvedeného nariadenia, situácia sa podstatne zmenila novelizáciou vykonanou nariadením č. 1893/91, z ktorej vyplynulo nové znenie článku 1, pričom bol doplnený odsek 5, ktorý dovoľuje členským štátom zachovať alebo uložiť záväzky služby vo verejnom záujme podľa podmienok a podrobností (vrátane spôsobov náhrady) stanovených v oddieloch II, III a IV nariadenia č. 1191/69, v ktorých sa nachádza práve článok 4, teda ustanovenie, ktoré vyžaduje, aby sa najprv podala žiadosť o zrušenie záväzku služby vo verejnom záujme.

28. Komisia napokon tvrdí, že nariadenie č. 1191/69 stanovuje odlišné povinnosti pre záväzky služby vo verejnom záujme (článok 1 ods. 5 a oddiel IV) a pre zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme (článok 1 ods. 4 a oddiel V). Ak by záväzky, ktoré prijala CTP, vyplývali zo zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, táto zmluva by stanovovala cenu služieb a neuplatnila by sa povinnosť podať žiadosť o zrušenie uvedenú v článku 4 nariadenia.

29. Podľa názoru Komisie však z návrhu na začatie prejudiciálneho konania nevyplýva, či sú dopravné služby poskytované spoločnosťou CTP založené na záväzku služby vo verejnom záujme jednostranne uloženom verejnou mocou, alebo či vyplývajú zo zmluvy o poskytovaní služieb.

30. Komisia navyše tvrdí, že povinnosť podať žiadosť o zrušenie služby platí len pre záväzky služby vo verejnom záujme, ktoré už existovali v čase nadobudnutia účinnosti nariadenia č. 1191/69, teda 1. júla 1969. V tomto zmysle Komisia pripomína, že článok 14 nariadenia pred jeho novelizáciou vykonanou nariadením č. 1893/91 dovoľoval členským štátom jednostranne uložiť záväzky služby vo verejnom záujme po nadobudnutí účinnosti nariadenia č. 1191/69 bez toho, aby bol nárok na náhradu podmienený podaním žiadosti o zrušenie služby. Po nadobudnutí účinnosti nariadenia č. 1893/91 článok 14 nariadenia č. 1191/69 upravuje uzatváranie zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme bez toho, aby menil režim uplatniteľný na záväzky služby vo verejnom záujme, ktoré boli jednostranne uložené po nadobudnutí účinnosti nariadenia.

31. Komisia napokon dodáva, že pojmy „zachovanie“ a „zrušenie“ záväzkov služby vo verejnom záujme použité v piatom odôvodnení nariadenia č. 1191/69 odkazujú na situácie existujúce v čase nadobudnutia jeho účinnosti.

VI – Posúdenie

32. Ako potvrdila diskusia medzi účastníkmi konania, odhliadnuc od úzkej formulácie prejudiciálnej otázky je jej účelom určiť, v ktorých prípadoch musí odškodneniu za hospodárske nevýhody spôsobené plnením záväzku služby vo verejnom záujme predchádzať žiadosť o úplné alebo čiastočné zrušenie uvedeného záväzku.

A – *Právna povaha sporného vzťahu*

33. Prvou otázkou, ktorú treba zodpovedať na vyriešenie sporu vo veci samej, je otázka povahy právneho vzťahu medzi spoločnosťou CTP a orgánom miestnej správy.

34. Ak by totiž išlo o „zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme“, uplatnil by sa článok 14 ods. 2 nariadenia č. 1191/69, podľa ktorého takáto zmluva musí zahŕňať okrem iného „c) pravidlá týkajúce sa zmeny zmluvných podmienok, najmä pokiaľ ide o zohľadnenie nepredvídateľných zmien“. Ako stanovujú odseky 4 až 6 tohto článku 14, prípadné zmeny zmluvných podmienok podliehajú tomuto režimu: 1. podnik musí (tri mesiace vopred) oznámiť správnemu orgánu, že zamýšľa ukončiť alebo zmeniť zmluvu, 2. správny orgán môže v lehote jedného mesiaca uložiť záväzok zachovať službu až do jedného roka, pričom orgány môžu tiež iniciovať rokovanie, a 3. musí sa poskytnúť náhrada za výdavky vyplývajúce zo záväzku zachovať službu počas jedného roka.

35. Ak by naopak išlo o „záväzok služby vo verejnom záujme“, podľa opisu prípadu, ktorý uviedli účastníci konania, by sa prípadne uplatnil článok 4 nariadenia č. 1191/69, ktorý podmieňuje možnosť náhrady predchádzajúcim podaním žiadosti o úplné alebo čiastočné zrušenie záväzku služby vo verejnom záujme.

36. Zo spisu ako celku nevyplýva jednoznačná odpoveď na túto otázku. Niektoré okolnosti nasvedčujú tomu, že ide o zmluvu, ale tiež bolo uvedené, že ide o administratívnu koncesiu s prvkami záväzku služby vo verejnom záujme.

37. Pochybnosti o tejto otázke sa nepodarilo odstrániť ani počas pojednávania.

38. Podľa môjho názoru existujú závažné dôvody domnievať sa, že činnosť spoločnosti CTP zodpovedá pojmu „záväzok služby vo verejnom záujme“ v zmysle článku 2 ods. 1 nariadenia č. 1191/69, teda že ide o „záväzky, ktoré by [predmetný] dopravný podnik neprijal alebo by ich neprijal v rovnakej miere, či za tých istých podmienok, keby realizoval svoje vlastné obchodné záujmy“. V každom prípade zastávam názor, že právnu povahu predmetného inštitútu musí v konečnom dôsledku posúdiť vnútroštátny súd.

39. Ak by Consiglio di Stato dospela k záveru, že posudzovaný vzťah zodpovedá zmluve, z dôvodov uvedených v bode 34 týchto návrhov by sa v nijakom prípade neuplatnil článok 4 nariadenia č. 1191/69, ktorý je predmetom otázky položenej v tomto konaní.

40. Len v prípade, ak by podľa názoru Consiglio di Stato posudzovaný vzťah zodpovedal inštitútu záväzku služby vo verejnom záujme, by bola potrebná odpoveď Súdneho dvora na otázku, či je predchádzajúca žiadosť o zrušenie záväzku služby vo verejnom záujme nevyhnutnou podmienkou na uplatnenie nároku na náhradu. Ďalej uvedené úvahy platia pre tento prípad.

B – *Náhrada za plnenie záväzku služby vo verejnom záujme v rámci nariadenia č. 1191/69*

41. Ako bolo uvedené, účastníci tohto konania presadzujú protichodné spôsoby výkladu pravidiel upravujúcich náhradu za plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme.

42. Región Kampánia, neapolská provincia a talianska vláda na jednej strane podporujú výklad, ktorý sa označuje ako „teleologický“, pričom z neho vyvodzujú, že nárok na náhradu vzniká až vtedy, keď bola zamietnutá predchádzajúca žiadosť o zrušenie záväzku služby.

43. CTP na druhej strane presadzuje „systematický“ výklad, podľa ktorého vzhľadom na to, že ide o jednostranne uložený záväzok, nárok na náhradu vznikne bez toho, aby sa najprv musela podať žiadosť o zrušenie záväzku.

44. Komisia napokon obhajuje tretí spôsob výkladu, podľa ktorého sa žiadosť o zrušenie najprv musí podať len v prípade záväzkov služby existujúcich v čase nadobudnutia účinnosti nariadenia č. 1191/69, teda 1. júla 1969.

45. Tento tretí spôsob výkladu podľa môjho názoru najviac zodpovedá ustanoveniam nariadenia č. 1191/69.

46. Podľa článku 1 ods. 1 nariadenia č. 1191/69 v pôvodnom znení mali členské štáty zrušiť záväzky služby vo verejnom záujme uložené v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy. Podľa odseku 2 uvedeného článku sa však takéto záväzky mohli zachovať, pokiaľ boli podstatné pre poskytovanie primeraných dopravných služieb.

47. Článok 4 nariadenia – ktorý nebol predmetom novelizácie z roku 1991 – stanovoval a naďalej stanovuje, že dopravné podniky musia podať žiadosť o zrušenie záväzku služby, ak im z tohto záväzku vyplývajú hospodárske nevýhody. Ako stanovuje článok 6 ods. 1 – ktorý tiež nebol novelizovaný –, takú žiadosť treba podať „do jedného roka odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia“, teda od 1. júla 1969. Je teda zrejmé, že článok 4 upravoval – a upravuje – len prípad záväzkov, ktoré vznikli pred rokom 1969, a boli zachované aj po tomto roku.

48. Je pravda, že článok 6 ods. 1 druhý pododsek stanovuje, že „dopravné podniky môžu podávať žiadosti aj po uplynutí vyššie uvedenej lehoty, ak zistia, že ustanovenia článku 4 ods. 1 sú splnené“, teda ak im záväzok spôsobí hospodárske nevýhody. To však neznamená, že tieto žiadosti môžu podať podniky, ktorým boli uložené záväzky po 1. júli 1969, ale jednoducho že podniky, ktoré v lehote jedného roka nepožiadali o zrušenie záväzku, ktorý už existoval v čase nadobudnutia účinnosti nariadenia č. 1191/69, to mohli urobiť neskôr, ale len v prípade, ak okolnosti uvedené v článku 4 ods. 1 nastali až neskôr. Inak povedané, článok 1 nariadenia č. 1191/69 v pôvodnom znení a články 4 a 6 tohto nariadenia sa týkajú len záväzkov služby vo verejnom záujme, ktoré už existovali k 1. júlu 1969.

49. Napriek tomu, že cieľom nariadenia č. 1191/69 bolo zrušenie záväzkov služby vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, ktoré existovali k 1. júlu 1969, je isté, že – ako už bolo uvedené – toto nariadenie pripúšťalo za určitých okolností zachovanie týchto záväzkov a – čo je pre prejednávaný prípad najdôležitejšie – dovoľovalo aj uloženie nových záväzkov v budúcnosti.

50. Podľa článku 14 ods. 1 v pôvodnom znení však členské štáty mohli uložiť záväzky služby po nadobudnutí účinnosti nariadenia č. 1191/69, ale vždy, keď išlo o taký prípad, museli stanoviť „[poskytnutie] náhrady [za] finančné bremeno vyplývajúce z takýchto záväzkov“. Nebolo stanovené, že na poskytnutie tejto náhrady treba najprv podať žiadosť o zrušenie služby, keďže článok 14 ods. 2 len stanovoval, že členské štáty stanovia „pri rozhodovaní o uložení [záväzku služby vo verejnom záujme poskytnutie] náhrady“ – teda pravidlá uvedené v článkoch 4 a 6 sa neuplatňovali. Bolo to úplne logické, keďže – ako už bolo uvedené –, tieto ustanovenia sa týkali zrušenia záväzkov, ktoré vznikli pred nadobudnutím účinnosti nariadenia č. 1191/69, a nie záväzkov uložených práve na základe uvedeného nariadenia.

51. Žiadosť o zrušenie záväzku služby vo verejnom záujme bola teda nevyhnutnou podmienkou len v prípade uplatnenia nároku na náhradu za finančné bremeno vyplývajúce zo záväzkov prijatých pred 1. júlom 1969. Náhrada za nevýhody vyplývajúce zo záväzku, ktorý vznikol neskôr, sa musela stanoviť v rozhodnutí, ktorým bol záväzok uložený, a preto v tomto rozhodnutí museli byť stanovené podmienky jej poskytovania a prípadne podmienky zmeny jej obsahu.

52. Na vyššie uvedenom závere nič nemení tvrdenie talianskej vlády, že pôsobnosť článku 14 sa po novelizácii z roku 1991 zmenila. Toto tvrdenie je založené na tom, že zatiaľ čo predtým dovoľoval členským štátom ukladať nové záväzky služby vo verejnom záujme článok 14, teraz je toto oprávnenie obsiahnuté v novom článku 1 nariadenia č. 1191/69, ktorý bol doplnený v rámci novelizácie vykonanej nariadením č. 1893/91 a ktorého nový odsek 5 stanovuje, že príslušné orgány „môžu zachovať alebo

uložiť [určité] záväzky služby vo verejnom záujme“, ktorých „podmienky a podrobnosti…, vrátane spôsobov náhrad, sú stanovené v oddieloch II, III a IV“. Článok 4, teda ustanovenie, ktoré podmieňuje poskytnutie náhrady predchádzajúcim podaním žiadosti o zrušenie záväzku služby vo verejnom záujme, je práve súčasťou oddielu II. Uvedené tvrdenie možno vyvrátiť systematickým výkladom článku 1.

53. Ako už bolo uvedené, článok 6 stanovuje lehotu jedného roka od nadobudnutia účinnosti nariadenia č. 1191/69 na podanie žiadostí o zrušenie spomenutých v článku 4. Toto ustanovenie nebolo nijako novelizované, a preto je referenčným dátumom naďalej 1. júl 1969. Novelizácia z roku 1991 teda nepriniesla nijakú zmenu, takže žiadosť o zrušenie sa teraz, tak ako predtým, týka len záväzkov, ktoré už existovali v čase nadobudnutia účinnosti nariadenia č. 1191/69.

54. Z tohto konštatovania nevyhnutne vyplýva, že odkaz na podmienky stanovené v oddieloch II, III a IV nariadenia č. 1191/69 musí zohľadňovať príslušnú pôsobnosť jednotlivých záväzkov služby upravených v novom článku 1 ods. 5.

55. Toto nové ustanovenie totiž výslovne oprávňuje členské štáty „zachovať“ alebo „uložiť“ záväzky služby vo verejnom záujme. Prípad „zachovania“ sa naďalej týka záväzkov, ktoré vznikli pred 1. júlom 1969, pre ktoré v celom rozsahu platí každé z ustanovení obsiahnutých v oddieloch II, III a IV, teda vrátane článkov 4 a 6, ktoré sú osobitne určené pre tento druh záväzkov. V prípadoch „uloženia“ nových záväzkov sa však odkaz na oddiely II, III a IV môže týkať len tých ustanovení uvedených oddielov, ktoré sa na tieto prípady *prirodzene* vzťahujú – teda všetkých týchto ustanovení, práve s výnimkou článkov 4 a 6, ktorých existencia je odôvodnená len vzhľadom na skoršie záväzky.

56. V konečnom dôsledku sa domnievam, že odpoveď na prejudiciálnu otázku závisí v prvom rade od toho, či sa má sporný právny vzťah kvalifikovať ako zmluva o poskytovaní služieb alebo ako záväzok služby vo verejnom záujme, o čom musí rozhodnúť vnútroštátny súd. V prípade, ak by vnútroštátny súd dospel k záveru, že ide o zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, bolo by potrebné vychádzať z ustanovení tejto zmluvy. Ak by naopak išlo o záväzok služby vo verejnom záujme, bolo by potrebné určiť, či tento záväzok vznikol pred alebo po nadobudnutí účinnosti nariadenia č. 1191/69, takže len v prvom prípade by na získanie náhrady za vzniknuté hospodárske nevýhody bolo potrebné najprv požiadať o zrušenie záväzku.

57. Preto zastávam názor, že článok 4 nariadenia č. 1191/69 sa má vykladať v tom zmysle, že podmienka, podľa ktorej nárok na náhradu vznikne len vtedy, ak príslušné orgány po podaní zodpovedajúcej žiadosti nezrušia záväzok služby vo verejnom záujme, ktorý žiadajúcemu dopravnému podniku spôsobuje hospodárske nevýhody, sa uplatňuje iba na záväzky služby vo verejnom záujme, ktoré vznikli pred nadobudnutím účinnosti uvedeného nariadenia.

VII – Návrh

58. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálnu otázku takto:

Článok 4 nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, zmeneného a doplneného nariadením Rady (EHS) č. 1893/91 z 20. júna 1991, sa má vykladať v tom zmysle, že podmienka, podľa ktorej nárok na náhradu vznikne len vtedy, ak príslušné orgány po podaní zodpovedajúcej žiadosti nezrušia záväzok služby vo verejnom záujme, ktorý žiadajúcemu dopravnému podniku spôsobuje hospodárske nevýhody, sa uplatňuje iba na záväzky služby vo verejnom záujme, ktoré vznikli pred nadobudnutím účinnosti uvedeného nariadenia.