



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

z 21. decembra 2023 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Doprava – Služby vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave – Nariadenie (ES) č. 1370/2007 – Článok 1 ods. 1 – Článok 2a ods. 2 – Článok 3 ods. 1 – Článok 4 ods. 1 – Článok 6 ods. 1 – Zmluva o službách vo verejnom záujme v autobusovej osobnej doprave – Postup zadávania verejnej zákazky na služby – Otvorená, transparentná a nediskriminačná verejná súťaž – Súťažné podklady – Výška kompenzácie, ktorú poskytol príslušný vnútroštátny orgán – Indexácia obmedzená časovo a na kategórie špecifických nákladov – Rozdelenie rizík“

Vo veci C-421/22,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Augstākā tiesa (Senāts) (Najvyšší súd, Lotyšsko) z 21. júna 2022 a doručený Súdnemu dvoru 22. júna 2022, ktorý súvisí s konaním:

„DOBELES AUTOBUSU PARKS“ SIA,

„CATA“ AS,

„VTU VALMIERA“ SIA,

„JELGAVAS AUTOBUSU PARKS“ SIA,

„Jēkabpils autobusu parks“ SIA

proti

Iepirkumu uzraudzības birojs,

„Autotransporta direkcija“ VSIA,

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predseda piatej komory E. Regan (spravodajca), predseda Súdného dvora K. Lenaerts, vykonávajúci funkciu sudcu piatej komory, sudcovia Z. Csehi, M. Ilešič a D. Gratsias,

generálny advokát: M. Campos Sánchez-Bordona,

tajomník: R. Stefanova-Kamiševa, referentka,

* Jazyk konania: lotyščina.

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 8. júna 2023,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- „DOBELES AUTOBUSU PARKS“ SIA, „CATA“ AS, „VTU VALMIERA“ SIA, „JELGAVAS AUTOBUSU PARKS“ SIA, a „Jēkabpils autobusu parks“ SIA, v zastúpení: S. Novicka, advokáta,
- „Autotransporta direkcija“ VSIA, v zastúpení: S. Bērtaitis, advokāts,
- lotyšská vláda, v zastúpení: J. Davidoviča a K. Pommere, splnomocnené zástupkyne,
- cyperská vláda, v zastúpení: I. Neophytou, splnomocnená zástupkyňa,
- Európska komisia, v zastúpení: P. Messina, I. Rubene a F. Tomat, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní zo 14. septembra 2023,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 1 ods. 1 druhého pododseku, článku 2a ods. 2 a článku 3 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 2007, s. 1), zmeneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016 (Ú. v. EÚ L 354, 2016, s. 22) (ďalej len „nariadenie č. 1370/2007“).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťami „DOBELES AUTOBUSU PARKS“ SIA, „CATA“ AS, „VTU VALMIERA“ SIA, „JELGAVAS AUTOBUSU PARKS“ SIA a „Jēkabpils autobusu parks“ SIA, založenými podľa lotyšského práva, ktoré pôsobia v oblasti dopravy (ďalej spoločne len „Dobeles a i.“) na jednej strane, a Iepirkumu uzraudzības birojs (Úrad pre dohľad nad verejným obstarávaním, Lotyšsko) a Autotransporta direkcija VSIA (ďalej len „verejný obstarávateľ“), na strane druhej, vo veci spôsobov výpočtu výšky úhrady za poskytovanie služby vo verejnom záujme v autobusovej osobnej doprave prostredníctvom siete liniek regionálneho významu.

Právny rámec

Právo Únie

Nariadenie č. 1370/2007

3 Podľa odôvodnení 4, 7, 27 a 34 nariadenia č. 1370/2007:

„4. Hlavnými cieľmi Bielej knihy [Európskej k]omisie z 12. septembra 2001 nazvanej ‚Európska dopravná politika pre rok 2010: čas rozhodnúť‘ je zaručiť bezpečné, efektívne a kvalitné služby v osobnej doprave prostredníctvom regulovanej hospodárskej súťaže, ktorá tiež zaručí transparentnosť a výkonnosť služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave so zreteľom na sociálne a environmentálne faktory a faktory regionálneho rozvoja, alebo poskytovať osobitné tarifné podmienky pre niektoré kategórie cestujúcich, ako sú dôchodcovia, a odstraňovať rozdiely medzi dopravnými podnikmi z rôznych členských štátov, ktoré môžu viesť k vážnym narušeniam hospodárskej súťaže.

...

7. Uskutočnené štúdie a skúsenosti nadobudnuté v členských štátoch, ktoré už pred viacerými rokmi zaviedli hospodársku súťaž do odvetvia verejnej dopravy, ukazujú, že pri vhodných ochranných opatreniach vedie zavedenie regulovanej hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi k príťažlivejším a inovačnejším službám poskytovaným s nižšími nákladmi a pravdepodobne nebráni poskytovateľom služieb vo verejnom záujme vo vykonávaní osobitných úloh, ktoré im boli zverené. Takýto prístup podporila Európska rada v rámci takzvaného lisabonského procesu z 28. marca 2000, ktorý vyzval Komisiu, Radu [Európskej únie] a členské štáty, aby v rámci svojich právomocí ‚urýchlili liberalizáciu v odvetviach akými sú... doprava‘.

...

27. Úhrada, ktorú poskytli príslušné orgány na pokrytie nákladov vynaložených na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, by sa mala vypočítať spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. Ak príslušný orgán zamýšľa zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme bez verejnej súťaže, mal by tiež dodržiavať podrobné pravidlá, ktoré zabezpečujú, že výška úhrady je primeraná a odráža snahu o efektívnosť a kvalitu služieb.

...

34. Úhrada za služby vo verejnom záujme sa môže ukázať ako potrebná v odvetví vnútrozemskej osobnej dopravy, aby podniky poverené službou vo verejnom záujme fungovali podľa zásad a za podmienok, ktoré im umožnia plnenie ich úloh. Táto úhrada môže byť za určitých podmienok zlučiteľná so zmluvou [ES] podľa jej článku 73. Po prvé, musí sa poskytnúť na zabezpečenie poskytovania služieb, ktoré sú službami všeobecného záujmu v zmysle zmluvy. Po druhé, aby sa predišlo neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže, úhrada nemôže prekročiť úroveň potrebnú na pokrytie čistých nákladov vyplývajúcich z výkonu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, berúc do úvahy získané výnosy a primeraný zisk.“

4 Článok 1 nariadenia č. 1370/2007 s názvom „Účel a rozsah pôsobnosti“ v odseku 1 uvádza:

„Účelom tohto nariadenia je vymedziť, ako môžu príslušné orgány v súlade s pravidlami práva Spoločenstva konať v oblasti verejnej osobnej dopravy, aby zabezpečili poskytovanie služieb všeobecného záujmu, ktoré by boli okrem iného početnejšie, bezpečnejšie, kvalitnejšie alebo poskytované pri nižších nákladoch ako tie, ktorých poskytovanie by umožnilo samotné fungovanie trhu.

Na tento účel toto nariadenie stanovuje podmienky, za ktorých príslušné orgány pri ukladaní alebo zmluvnom uzatváraní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytujú poskytovateľom služieb vo verejnom záujme úhradu za vynaložené náklady a/alebo priznávajú výlučné práva výmenou za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.“

5 Článok 2a tohto nariadenia s názvom „Špecifikácia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme“ stanovuje:

„1. Príslušný orgán stanoví špecifikácie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme pre poskytovanie služieb verejnej osobnej dopravy a rozsah ich uplatňovania v súlade s článkom 2 písm. e). Zahŕňa to možnosť spájať služby, ktorých výnosy pokrývajú náklady, so službami, ktorých výnosy nepokrývajú náklady.

Pri stanovení uvedených špecifikácií a rozsahu ich uplatňovania príslušný orgán náležite rešpektuje zásadu proporcionality v súlade s právom Únie.

...

2. Prostredníctvom špecifikácií záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a súvisiacej úhrady čistého finančného vplyvu týchto záväzkov sa:

- a) dosahujú ciele politiky v oblasti verejnej dopravy nákladovo efektívnym spôsobom a
- b) zabezpečuje z dlhodobého hľadiska finančnú udržateľnosť poskytovania verejnej osobnej dopravy v súlade s požiadavkami stanovenými v politike v oblasti verejnej dopravy.“

6 Článok 3 uvedeného nariadenia, nazvaný „Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá“, v odsekoch 1 a 2 stanovuje:

„1. Ak sa príslušný orgán rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2. Odchylné od odseku 1 môžu byť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktorých cieľom je stanovenie maximálnej výšky tarify pre všetkých cestujúcich alebo pre niektoré kategórie cestujúcich, tiež predmetom všeobecných pravidiel. V súlade so zásadami stanovenými v článkoch 4 a 6 a v prílohe poskytne príslušný orgán poskytovateľom služieb vo verejnom záujme úhradu čistého finančného vplyvu, kladného alebo záporného, na vynaložené náklady a dosiahnuté výnosy na plnenie povinností v oblasti výšky tarify stanovených prostredníctvom všeobecných pravidiel spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. Toto nemá vplyv na právo príslušných orgánov začleniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré stanovujú maximálne výšky tarify, do zmlúv o službách vo verejnom záujme.“

- 7 Článok 4 nariadenia č. 1370/2007 s názvom „Povinný obsah zmlúv o službách vo verejnom záujme a všeobecných pravidiel“ v odseku 1 stanovuje:

„Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá:

- a) jasne stanovia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme vymedzené v tomto nariadení a špecifikované v súlade s jeho článkom 2a, ktoré má poskytovateľ služieb vo verejnom záujme splniť, a dotknuté geografické územia;
- b) objektívnym a transparentným spôsobom vopred stanoví:
 - i) parametre, na základe ktorých sa majú vypočítať prípadné platby úhrady, a
 - ii) povahu a rozsah prípadných poskytnutých výlučných práv spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade.

V prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme nezadaných podľa článku 5 ods. 1, 3 alebo 3b sa tieto parametre určia tak, aby žiadna platba úhrady neprekročila sumu potrebnú na pokrytie čistého finančného vplyvu na vynaložené náklady a dosiahnuté výnosy na výkon záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom sa berú do úvahy príslušné výnosy, ktoré si ponechá poskytovateľ služieb vo verejnom záujme, a primeraný zisk;

- c) určujú spôsob stanovenia nákladov spojených s poskytovaním služieb. Tieto náklady môžu zahŕňať najmä náklady na zamestnancov, energiu, poplatky za infraštruktúru, údržbu a opravy vozidiel verejnej dopravy, parku koľajových vozidiel a zariadení potrebných na poskytovanie služieb osobnej dopravy, fixné náklady a vhodnú návratnosť kapitálu.“

- 8 Článok 6 tohto nariadenia, nazvaný „Úhrada za služby vo verejnom záujme“, v odseku 1 stanovuje:

„Každá úhrada súvisiaca so všeobecným pravidlom alebo zmluvou o službách vo verejnom záujme musí byť v súlade s článkom 4 bez ohľadu na spôsob zadania zmluvy. Každá úhrada akejkoľvek povahy súvisiaca so zmluvou o službách vo verejnom záujme nezadanou podľa článku 5 ods. 1, 3 alebo 3b alebo súvisiaca so všeobecným pravidlom musí byť okrem toho v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe.“

- 9 Podľa bodu 7 prílohy uvedeného nariadenia, nazvanej „Pravidlá uplatniteľné na úhradu v prípadoch uvedených v článku 6 ods. 1“, stanovujú:

„Spôsob úhrady musí podporovať udržanie alebo rozvoj:

- účinného riadenia poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktoré môže byť predmetom objektívneho hodnotenia, a
- poskytovania služieb v osobnej doprave v dostatočne vysokej kvalite.“

Výkladové usmernenia

- 10 Oddiel 1 oznámenia Komisie o výkladových usmerneniach týkajúcich sa nariadenia č. 1370/2007 (Ú. v. EÚ C 92, 2014, s. 1) (ďalej len „usmernenia“), nazvaný „Úvod“, v piatok odseku stanovuje:

„Komisia v tomto oznámení objasňuje svoje chápanie mnohých ustanovení nariadenia inšpirovaných osvedčenými postupmi s cieľom pomôcť členským štátom naplno využívať prínosy vnútorného trhu. Cieľom tohto oznámenia nie je vyčerpávacím spôsobom obsiahnuť všetky ustanovenia, ani vytvoriť nejaké nové legislatívne pravidlá. Treba poznamenať, že v každom prípade je výklad právnych predpisov Únie v konečnom dôsledku vždy úlohou Súdneho dvora Európskej únie.“

- 11 Oddiel 2.4 výkladových usmernení sa podľa jeho vlastného názvu týka náhrady za služby vo verejnom záujme.

- 12 Bod 2.4.3. týchto usmernení znie takto:

„...“

V prílohe sa stanovuje, že pod ‚primeraným ziskom‘ sa musí rozumieť zvyčajná miera návratnosti kapitálu v odvetví v danom členskom štáte, ktorá zohľadňuje riziko alebo neprítomnosť rizika pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme z dôvodu zásahu orgánu verejnej moci. Nie je však uvedené bližšie usmernenie o správnej úrovni ‚návratnosti kapitálu‘ alebo ‚primeraného zisku‘.

...

V každom prípade v závislosti od konkrétnych okolností každej zmluvy o službách vo verejnom záujme musí príslušný orgán posúdiť jednotlivé prípady s cieľom určiť zodpovedajúcu výšku primeraného zisku. Okrem iného musí zohľadniť špecifické charakteristiky daného podniku, bežnú trhovú odmenu za podobné služby a úroveň rizika spojeného s každou zmluvou o službách vo verejnom záujme. Napríklad zmluva o službách vo verejnom záujme zahŕňajúca osobitné ustanovenia, ktoré chránia výšku náhrady v prípade nepredvídaných nákladov, je menej riziková ako zmluva o službách vo verejnom záujme, ktorá takéto záruky neobsahuje. Preto by primeraný zisk v prvej uvedenej zmluve mal byť za inak rovnakých podmienok nižší než v poslednej uvedenej zmluve.

Používanie stimulov na zvyšovanie efektívnosti v mechanizme náhrady by sa malo vo všeobecnosti podporovať.... Treba zdôrazniť, že kompenzačné systémy, ktoré jednoducho pokrývajú vzniknuté skutočné náklady, poskytujú málo stimulov, aby dopravná spoločnosť nezvyšovala náklady, alebo sa časom stala efektívnejšia. Ich používanie je preto lepšie obmedziť na prípady, kde panuje veľká neistota ohľadne nákladov a poskytovateľ dopravy potrebuje vysoký stupeň ochrany proti neistote“.

- 13 Podľa bodu 2.4.5. uvedených usmernení:

„V odôvodnení 27 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa uvádza, že v prípade priameho zadania zmluvy alebo všeobecných pravidiel by parametre náhrady mali byť stanovené tak, aby výška náhrady bola primeraná a odrážala ‚snahu o efektívnosť a kvalitu služieb‘. To znamená, že príslušné orgány by prostredníctvom kompenzačného mechanizmu mali podporiť poskytovateľov služieb, aby boli efektívnejší a zaisťovali požadovanú úroveň a kvalitu služieb s čo najmenšími zdrojmi.“

Pravidlá o náhrade v nariadení (ES) č. 1370/2007 ponechávajú príslušným orgánom určitú voľnosť v zostavovaní motivačných programov pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme. V každom prípade sú príslušné orgány povinné „podporovať udržanie alebo rozvoj účinného riadenia poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktoré môže byť predmetom objektívneho hodnotenia“ (bod 7 prílohy). To znamená, že systém náhrady sa musí zostaviť tak, aby časom zabezpečil prinajmenšom isté zvýšenie efektívnosti.

Napriek tomu by stimuly na zvyšovanie efektívnosti mali byť úmerné a zostať v primeranej výške s prihliadnutím na ťažkosti v dosahovaní cieľov efektívnosti. Môže sa to zabezpečiť napr. vyváženým rozdelením všetkých ziskov spojených so zvýšením efektívnosti medzi poskytovateľa, verejné orgány a/alebo používateľov. V každom prípade sa musí zaviesť systém na zabezpečenie, aby si podnik nemohol ponechať neúmerne výhody zo zvýšenia efektívnosti. Okrem toho sa parametre týchto motivačných programov musia plne a presne stanoviť v zmluve o službách vo verejnom záujme.

Stimuly pre poskytovanie služieb vo verejnom záujme [Stimuly na zvyšovanie efektívnosti – *neoficiálny preklad*] by však nemali brániť poskytovaniu služieb vysokej kvality. V súvislosti s nariadením (ES) č. 1370/2007 sa efektívnosť musí chápať ako vzťah medzi kvalitou alebo úrovňou služieb vo verejnom záujme a zdrojmi použitými na poskytnutie služieb. Stimuly na zvyšovanie efektívnosti by sa preto mali zamerať na zníženie nákladov a/alebo zvýšenie kvality alebo úrovne služieb.“

- 14 Bod 2.4.8. týchto usmernení v druhom a treťom odseku spresňuje:

„... pravidlá nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa snažia nielen zamedziť akejkolvek prípadnej nadmernej náhrade za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ale tiež zabezpečiť, aby ponuka služieb vo verejnom záujme vymedzená v zmluve o službách vo verejnom záujme bola finančne udržateľná s cieľom dosiahnuť a zachovať vysokú úroveň kvality služieb. Záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme by sa mal preto náležite uhradiť, aby sa vlastné finančné prostriedky poskytovateľa na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme dlhodobo neodčerpávali, čo by bránilo efektívnemu plneniu jeho záväzkov na základe zmluvy a udržaniu vysokej kvality poskytovania služieb osobnej dopravy, ako je to uvedené v bode 7 prílohy k nariadeniu (ES) č. 1370/2007.

V každom prípade, keď príslušný orgán nezaplatí príslušnú náhradu, riskuje, že sa zníži počet ponúk predkladaných v rámci verejnej súťaže na zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme, alebo že poskytovateľovi vzniknú závažné finančné problémy, pokiaľ sa zmluva o službách vo verejnom záujme zadá priamo a/alebo sa zníži celková úroveň a kvalita služieb vo verejnom záujme poskytovaných počas doby platnosti zmluvy.“

Lotyšské právo

- 15 Ustanovenie § 10 Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (zákon o službách verejnej dopravy) zo 14. júna 2007 (*Latvijas Vēstnesis*, 2007, č. 106) stanovuje:

„1. Dopravcovi sa uhradia straty a náklady spojené s poskytovaním služieb verejnej dopravy v súlade s § 11 a 12 tohto zákona.

...

3. Pojem straty v zmysle tohto zákona zahŕňa aj platbu za služby, ak verejný obstarávateľ zorganizoval zadanie služby verejnej dopravy v súlade s Publisko iepirkumu likums [zákon o verejnom obstarávaní].“

16 V § 11 ods. 1 zákona o službách verejnej dopravy sa stanovuje:

„Dopravcovi sa uhradia straty spojené s poskytovaním služieb verejnej dopravy podľa výšky a podmienok, ktoré určí Rada ministrov. ...“

17 Ministru kabineta noteikumi n° 435 – Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu (dekrēt Rady ministrov č. 435 o postupe pri určovanī a ūhrade strāt a nákladov sūvisiacīh s poskytovanīm služīb verejnej dopravy a pri stanovovanī cien tīchto služīb), z 28. jūla 2015 (*Latvijas Vēstnesis*, 2015, č. 155) obsahuje tieto ustanovenia:

“...“

2. Dopravcovi sa uhradia straty a náklady sūvisiace s plnenīm zmluvy o poskytovanī služīb verejnej dopravy:

2.1. Ak verejný obstarávateľ stanovil sadzbu za službu verejnej dopravy, vzniknuté straty sa uhradia, ak náklady potrebné na plnenie zmluvy o službách verejnej dopravy presiahnu dosiahnuté príjmy.

...

56. V zmluve o službách verejnej dopravy možno určiť výšku náhrady (zmluvná cena) alebo postup výpočtu uvedenej náhrady (zmluvnej ceny). Pri určovaní výšky náhrady (zmluvná cena) alebo postupu výpočtu uvedenej náhrady (zmluvnej ceny) v zmluve o službách verejnej dopravy verejný obstarávateľ zohľadní rozsah priznaných práv, intenzitu poskytovania služby verejnej dopravy, ziskovosť služby verejnej dopravy, požiadavky na kvalitu služby verejnej dopravy, požiadavky na technické vybavenie vozidiel a iné objektívne kritériá, ktorých splnenie priamo súvisí s výškou náhrady, ktorá sa má zaplatiť.“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

18 Verejný obstarávateľ vyhlásil otvorené výberové konanie na priznanie práva poskytovať služby verejnej autobusovej dopravy na lotyšskej sieti liniek regionálneho významu na obdobie desiatich rokov.

19 Dobeles a i. podali na Iepirkumu uzraudzības biroja Iesniegumu izskatīšanas komisija (Komisia pre preskúmanie sťažností Úradu pre dohľad nad verejným obstarávaním, Lotyšsko) námietku, ktorou spochybnili ustanovenia súťažných podkladov. Na podporu tejto námietky uviedli, že súťažné podklady a zodpovedajúci návrh zmluvy spoločne stanovujú kompenzačný mechanizmus za predmetné služby verejnej dopravy v rozpore so zákonom, keďže uchádzači musia vo svojej ponuke predvídať cenu ponúkanej služby na nasledujúcich desať rokov, na základe ktorej sa určí úhrada, ktorá sa má zaplatiť poskytovateľom počas doby platnosti zmluvy, bez toho, aby uvedená zmluva stanovovala postup revízie ceny služby v prípade zmeny nákladov, ktoré majú vplyv na túto cenu.

- 20 Rozhodnutím z 11. novembra 2019 táto komisia ich námietku zamietla.
- 21 Dobeles a i. teda podali na Administratīvā rajona tiesa (Okresný správny súd, Lotyšsko) žalobu o zrušenie tohto rozhodnutia. Na podporu týchto žalôb postupu revízie zmluvnej ceny za poskytovanie dopravných služieb, uvedenému v prílohe návrhu zmluvy o verejnom obstarávaní, vytýkajú vylúčenie z indexácie zmluvnej ceny stanovené pre náklady na pohonné hmoty a mzdy, ako aj pre príspevky na sociálne zabezpečenie, na jednej strane pre zmeny nákladov na pohonné hmoty a mzdové náklady nepresahujúce v uvedenom poradí 5 % a 8 %, ako aj, na druhej strane, vylučujúce prvé štyri a tri posledné roky poskytovania služieb. Dobeles a i. tiež spochybňujú ustanovenia súťažných podkladov týkajúce sa pravidiel revízie zmluvnej ceny za kilometer, podľa ktorých možno túto cenu revidovať len vtedy, ak verejný obstarávateľ zníži objem poskytovaných služieb o viac ako 30 %, keďže takéto ustanovenia nestanovujú objektívne a transparentné kritériá relevantné pre revíziu zmluvnej ceny.
- 22 Rozsudkom z 29. mája 2019 tento súd zamietol tieto žaloby v podstate s odôvodnením, že štát nie je povinný pokryť všetky náklady poskytovateľov služieb vo verejnom záujme v doprave bez ohľadu na ich prevádzkovú efektívnosť a že postup indexácie zmluvnej ceny, stanovený v návrhu zmluvy o verejnej zákazke, nie je v rozpore s požiadavkami stanovenými nariadením č. 1370/2007.
- 23 Dobeles a i. podali na Augstākā tiesa (Senāts) (Najvyšší súd, Lotyšsko), teda na vnútroštátny súd, ktorý predložil návrh na začatie prejudiciálneho konania, kasačný opravný prostriedok, ktorým sa domáhali zrušenia tohto rozsudku. Na podporu svojho opravného prostriedku Dobeles a i. tvrdia, že finančný model obsiahnutý v súťažných podkladoch nezaručuje dotknutým dopravcom „primeranú úhradu“ v zmysle nariadenia č. 1370/2007, keďže poskytnutá úhrada nepokrýva všetky náklady, ktoré sú objektívne odôvodnené na zabezpečenie služby požadovanej verejným obstarávateľom. Konkrétne indexácia stanovená v návrhu zmluvy o verejnom obstarávaní je príliš reštriktívna a nie je objektívne možné predvídať zvýšenie nákladov, ku ktorému môže dôjsť počas obdobia desiatich rokov, na ktoré sa vzťahuje táto zmluva. Zvolený finančný model teda nesmeruje k zabezpečeniu prevádzkovej efektívnosti dopravcu, ale k presunu rizika zvýšenia nákladov zo strany štátu na tohto dopravcu.
- 24 Verejný obstarávateľ na druhej strane pripomína, že cieľom nariadenia č. 1370/2007 je zabrániť riziku nadmernej úhrady tým, že ponecháva členským štátom možnosť rozhodnúť, či poskytnú alebo neposkytnú úhradu osobným dopravcom, že systém úhrad musí byť použitý na to, aby motivoval poskytovateľov služieb k zvýšeniu efektívnosti poskytovaním služieb na požadovanej úrovni a v požadovanej kvalite s čo najmenšími zdrojmi, a že pravidlá týkajúce sa úhrady uvedené v tomto nariadení, ktoré ponechávajú príslušným orgánom manévrovací priestor, neumožňujú dospieť k záveru, že štát je povinný pokryť všetky náklady poskytovateľov služieb vo verejnom záujme v doprave bez ohľadu na ich prevádzkovú efektívnosť.
- 25 V tejto súvislosti vnútroštátny súd uvádza, že z článku 1 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007, ako aj z usmernení, najmä z ich bodu 2.4.8., vyplýva, že štát má povinnosť zabezpečiť systém služieb vo verejnom záujme v doprave smerujúci k poskytovaniu služby čo najlepšej kvality tým, že poskytovateľovi tejto služby poskytne primeranú finančnú podporu na dosiahnutie tohto cieľa.
- 26 Podľa tohto súdu viaceré tvrdenia smerujú k vyvráteniu tézy spoločností Dobeles a i., podľa ktorej nariadenie č. 1370/2007 ukladá povinnosť nahradiť všetky straty, ktoré by poskytovateľ služby vo verejnom záujme v doprave mohol utrpieť.

- 27 Konkrétne z odôvodnenia 27 a bodu 7 prílohy tohto nariadenia, ako aj z bodov 2.4.3. a 2.4.5. usmernení vyplýva, že štát nie je povinný pokryť všetky náklady prevádzkovateľov služieb vo verejnom záujme v doprave bez ohľadu na ich prevádzkovú efektívnosť. V tejto súvislosti vyhlásenie otvoreného výberového konania, v ktorom sa stanovujú sporné ustanovenia a model financovania predmetnej služby vo verejnom záujme, je súčasťou implementácie národnej koncepcie rozvoja služieb vo verejnom záujme v oblasti dopravy. S cieľom zabezpečiť efektívnejšie využívanie štátneho rozpočtu totiž úhrada poskytnutá za poskytovanie takýchto služieb nie je od roku 2021 založená na systéme, v rámci ktorého štát v podstate preberá všetky riziká tým, že pokrýva všetky náklady poskytovateľa dopravných služieb spojené s ponukou a dopytom, ale na zmluvnom modeli založenom na rozdiel medzi zmluvnou cenou ponúknutou týmto poskytovateľom v rámci otvoreného výberového konania a príjmami získanými zo služby vo verejnom záujme v doprave.
- 28 Uvedený súd sa však domnieva, že treba overiť, ako tvrdia Dobeles a i., či tento nový model a nástroje na jeho vykonanie ukladajú uchádzačom povinnosť prevziať príliš vysoké riziko pri stanovení ceny za poskytovanie služieb a či toto riziko nedosahuje takú hranicu, že sa treba domnievať, že štát si neplní povinnosť, ktorá mu prináleží, poskytnúť primeranú úhradu nákladov spojených so službou vo verejnom záujme v doprave. Vo všeobecnosti totiž nie je možné presne predpovedať ani cenu energetických zdrojov o desať rokov, ani priemerné mzdy v dotknutom odvetví alebo výšku príspevkov na sociálne zabezpečenie. V prípade systému úhrad, ktorý umožňuje prepočítať ceny len v intervaloch niekoľkých rokov, a to len pre časť nákladov, by aj v prípade efektívnej hospodárskej činnosti mohlo existovať riziko, že zvýšenie nákladov by v dôsledku nedostatočne presných prognóz malo pre prevádzkovateľa za dôsledok straty.
- 29 Je pravda, že nič nebráni uchádzačom, aby do výpočtu ceny ich ponuky zahrnuli náklady týkajúce sa rizika, ktoré im prislúcha, tým, že stanovujú cenu na určité obdobie, ktorá zohľadňuje variabilný charakter relevantných hospodárskych a obchodných podmienok.
- 30 To by však úplne nevyvylúčilo možnosť, že navrhovaný systém úhrad nepokryje všetky straty, ktoré vzniknú prevádzkovateľovi pri plnení zmluvy. V rámci výberového konania je totiž možné, že uchádzači v nádeji, že sa stanú úspešnými uchádzačmi, sa budú zdráhať ponúknuť zmluvnú cenu, ktorá by mohla zabrániť takému riziku, hoci je možné, že v priebehu plnenia zmluvy sa budú musieť odstrániť vzniknuté ťažkosti znížením dostupnosti alebo kvality služby. V dôsledku toho vzniká otázka, či v prejednávanej veci mechanizmus revízie cien stanovený verejným obstarávateľom zaručuje dostatočnú úhradu, ktorá je v súlade s cieľom sledovaným nariadením č. 1370/2007.
- 31 Za týchto okolností Augstākā tiesa (Senāts) (Najvyšší súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Povoľujú článok 1 ods. 1 druhý pododsek, článok 2a ods. 2 a článok 3 ods. 2 nariadenia č. 1370/2007... systém úhrady, ktorý neukladá príslušnému orgánu povinnosť poskytnúť poskytovateľovi služieb verejnej dopravy úhradu v plnej výške prostredníctvom vykonávania pravidelnej indexácie zmluvnej ceny (výšky úhrady) za každé zvýšenie nákladov spojených s poskytovaním služby, na ktoré tento poskytovateľ služieb nemá vplyv, v dôsledku čoho tento systém úplne neodstraňuje riziko, že poskytovateľovi služieb vzniknú straty, ktoré nemožno kompenzovať?“

O prejudiciálnej otázke

- 32 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má nariadenie č. 1370/2007 vykladať v tom zmysle, že bráni systému úhrady, ktorý v rámci verejného obstarávania služieb a po ukončení otvorenej, transparentnej a nediskriminačnej verejnej súťaže neukladá príslušným vnútroštátnym orgánom povinnosť poskytnúť poskytovateľovi služieb osobnej dopravy, na ktorého sa vzťahujú záväzky služby vo verejnom záujme, úplnú úhradu pokrývajúcu prostredníctvom pravidelnej indexácie akékoľvek zvýšenie nákladov spojených s riadením a prevádzkou tejto služby, ktoré sú mimo jeho kontroly.
- 33 Treba pripomenúť, že podľa článku 1 ods. 1 prvého pododseku nariadenia č. 1370/2007 je účelom tohto nariadenia vymedziť, ako môžu príslušné vnútroštátne orgány v súlade s pravidlami práva Únie konať v oblasti verejnej osobnej dopravy, aby zabezpečili poskytovanie služieb všeobecného záujmu, ktoré by boli okrem iného početnejšie, bezpečnejšie, kvalitnejšie alebo poskytované za nižšiu cenu ako tie, ktorých poskytovanie by umožnilo samotné fungovanie trhu.
- 34 Na tento účel uvedené nariadenie v súlade s druhým pododsekom tohto článku 1 ods. 1 definuje podmienky, za ktorých by príslušné vnútroštátne orgány pri ukladaní alebo zmluvnom uzatváraní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme mali poskytovať poskytovateľom služieb vo verejnom záujme úhradu za vynaložené náklady a/alebo priznávať výlučné práva výmenou za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.
- 35 Nariadenie č. 1370/2007 tak obsahuje osobitné pravidlá upravujúce spôsoby zásahu do všeobecných režimov verejného obstarávania (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. októbra 2016, Hörmann Reisen, C-292/15, EU:C:2016:817, bod 45), ktorých cieľom je vytvoriť právny rámec v oblasti poskytovania úhrad a/alebo výlučných práv na náklady vzniknuté pri plnení záväzkov služby vo verejnom záujme [pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. októbra 2019, Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Priame zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave), C-515/18, EU:C:2019:893, bod 31].
- 36 Medzi ustanoveniami tvoriacimi tento právny rámec článok 3 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje, že ak sa príslušný orgán členského štátu rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu za služby vo verejnom záujme ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme, pričom toto ustanovenie zavádza zásadu, podľa ktorej sa záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a súvisiace úhrady musia stanoviť v rámci takejto zmluvy (pozri v tomto zmysle rozsudok z 8. septembra 2022, Lux Express Estonia, C-614/20, EU:C:2022:641, bod 52).
- 37 Odchylne od tohto článku 3 ods. 1 odsek 2 uvedeného článku 3 umožňuje stanoviť prostredníctvom všeobecných pravidiel záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktorých cieľom je stanoviť maximálnu výšku tarify pre všetkých cestujúcich alebo pre niektoré kategórie cestujúcich, pričom v takom prípade je príslušný orgán povinný poskytnúť dotknutému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme úhradu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 8. septembra 2022, Lux Express Estonia, C-614/20, EU:C:2022:641, body 53 až 55 a 92).

- 38 V prejednávanej veci však z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že spor vo veci samej sa týka uzavretia zmluvy o službách vo verejnom záujme na účely poskytovania služieb v osobnej autobusovej doprave po otvorenej, transparentnej a nediskriminačnej verejnej súťaži, takže článok 3 ods. 2 nariadenia č. 1370/2007, na ktorý odkazuje vnútroštátny súd v znení svojej otázky, nie je relevantný na účely odpovede na túto otázku.
- 39 Z výslovného znenia článku 6 ods. 1 prvej vety nariadenia č. 1370/2007 vyplýva, že úhrada súvisiaca so zmluvou o službách vo verejnom záujme zadanou na základe otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu verejnej súťaže musí byť v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 4 tohto nariadenia, pričom jeho odsek 1 spresňuje podmienky takejto úhrady. Na účely odpovede na položenú otázku je preto potrebné zohľadniť toto ustanovenie.
- 40 Podľa ustálenej judikatúry platí, že na výklad ustanovenia práva Únie je potrebné vziať do úvahy nielen jeho znenie, ale aj ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou, ako aj jeho kontext [pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. októbra 2019, Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Priame zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave), C-515/18, EU:C:2019:893, bod 23].
- 41 Pokiaľ ide v prvom rade o znenie článku 4 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007, treba uviesť, že toto ustanovenie spresňuje, že zmluvy o službách vo verejnom záujme musia na jednej strane v súlade s písmenom b) prvým pododsekom bodom i) tohto ustanovenia vopred objektívnym a transparentným spôsobom stanoviť parametre, na základe ktorých sa má vypočítať úhrada, ak je stanovená, a na druhej strane podľa písmena c) uvedeného ustanovenia definuje spôsoby rozdelenia nákladov spojených s poskytovaním služieb, ktoré môžu zahŕňať najmä náklady na zamestnancov, energiu, infraštruktúru, údržbu a opravu vozidiel verejnej dopravy, železničných koľajových vozidiel a zariadení potrebných na prevádzku služieb osobnej dopravy, fixné náklady, ako aj primeranú návratnosť kapitálu.
- 42 Z tohto znenia jasne vyplýva, že príslušné vnútroštátne orgány v rozsahu, v akom im prináleží stanoviť parametre na výpočet úhrady, ktorá sa má vyplatiť poskytovateľovi služby vo verejnom záujme v doprave, a definovať spôsoby rozdelenia nákladov spojených s jej poskytovaním, majú v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme priestor na voľnú úvahu na vypracovanie mechanizmu takejto úhrady.
- 43 Konkrétne treba konštatovať, podobne ako uviedol generálny advokát v bode 35 svojich návrhov, že možnosť rozdeliť náklady nevyhnutne znamená, že príslušné vnútroštátne orgány nie sú povinné uhradiť všetky náklady, ale môžu na poskytovateľa tejto služby vo verejnom záujme preniesť riziká spojené s vývojom niektorých z nich bez ohľadu na ich povahu, a teda bez ohľadu na to, či tento poskytovateľ môže, podobne ako v prípade nákladov na energiu alebo niektorých sociálnych nákladov, plne kontrolovať ich vývoj, keďže tento vývoj patrí medzi okolnosti nezávislé od uvedeného poskytovateľa.
- 44 Zo samotného znenia článku 4 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 teda vyplýva, že príslušné vnútroštátne orgány môžu pri výkone svojej voľnej úvahy stanoviť systém úhrady, ktorý z dôvodu parametrov jej výpočtu a spôsobov rozdelenia nákladov definovaných týmito orgánmi automaticky nezaručuje poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme v doprave ich úplné pokrytie.
- 45 V druhom rade, pokiaľ ide o cieľ sledovaný nariadením č. 1370/2007, treba pripomenúť, že ako vyplýva z bodu 34 tohto rozsudku, toto nariadenie má za cieľ, ako vyplýva najmä z článku 1 ods. 1, článku 2a ods. 2 a bodu 7 prílohy uvedeného nariadenia v spojení s jeho odôvodneniami 4,

7, 27 a 34 vymedziť podmienky poskytovania úhrady, aby sa za spravodlivých podmienok hospodárskej súťaže zabezpečilo poskytovanie služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré sú efektívne a zároveň finančne ziskové, s cieľom dosiahnuť vysokú kvalitu týchto služieb (pozri v tomto zmysle rozsudok z 8. septembra 2022, Lux Express Estonia, C-614/20, EU:C:2022:641, body 69 a 70).

- 46 Z toho vyplýva, že cieľom každého systému úhrady musí byť nielen zabrániť nadmernej úhrade nákladov, ale aj podporiť väčšiu efektívnosť na strane poskytovateľa služby vo verejnom záujme v doprave. Systém úhrady, ktorý za každých okolností zaručuje automatické pokrytie všetkých nákladov spojených s plnením zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme, však neobsahuje takéto motivovanie k vyššej efektívnosti, keďže dotknutý poskytovateľ nie je vedený k obmedzeniu svojich nákladov.
- 47 Naopak systém úhrady, ktorý v prípade neexistencie pravidelnej indexácie nepokrýva automaticky všetky tieto náklady, ale vedie k prenosu určitých rizík na poskytovateľa služby vo verejnom záujme, môže prispieť k dosiahnutiu takéhoto cieľa. Aj pokiaľ ide o náklady, ktoré sa vymykajú kontrole dotknutého poskytovateľa služby vo verejnom záujme, nárast efektívnosti, ktorý získal, mu umožní posilniť svoju finančnú životaschopnosť s cieľom čeliť týmto nákladom, čo prispeje k zabezpečeniu riadneho plnenia povinností stanovených v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme.
- 48 V treťom rade, pokiaľ ide o kontext, do ktorého patrí článok 4 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007, treba pripomenúť, ako uviedol generálny advokát v bode 65 svojich návrhov, že nariadenie č. 1370/2007 neobsahuje osobitné pravidlá uplatniteľné na metódu výpočtu úhrady, ak sa zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme uskutočňuje na základe verejnej súťaže. V takom prípade totiž úhrada na rozdiel od úhrady súvisiacej so zmluvou o službách vo verejnom záujme zadanou priamo alebo na základe všeobecného pravidla, a teda bez výberového konania, nemusí byť podľa článku 6 ods. 1 druhej vety tohto nariadenia v súlade s podrobnejšími pravidlami obsiahnutými v jeho prílohe, ktorých cieľom je, ako vyplýva z jeho odôvodnenia 27, zabezpečiť primeranosť výšky úhrady.
- 49 Tento rozdiel v systéme zavedený normotvorcom Únie sa zakladá na predpoklade, podľa ktorého v prípade vyhlásenia verejnej súťaže nie je potrebné prijať presnejšie pravidlá týkajúce sa výpočtu úhrady s cieľom zabezpečiť primeranosť jej výšky, keďže takýto postup sám osebe má z dôvodu tejto súťaže za následok zníženie výšky úhrady, ktorá sa má vyplatiť poskytovateľovi služby vo verejnom záujme v doprave, na minimum, čím sa prostredníctvom automatickej úpravy zamedzí nielen nadmernej úhrade, ale aj nedostatočnej úhrade.
- 50 Ako totiž uviedol generálny advokát v bodoch 72 a 82 až 84 svojich návrhov, každý poskytovateľ služieb, ktorý sa rozhodne zúčastniť sa na verejnom obstarávaní na účely plnenia zmluvy o službách vo verejnom záujme, sám určí podmienky svojej ponuky v závislosti od všetkých relevantných parametrov a najmä pravdepodobného vývoja nákladov, ktoré môžu ovplyvniť poskytovanie služby, bez ohľadu na to, či tieto náklady sú alebo nie sú pod jeho kontrolou, čím vymedzí úroveň rizika, ktorú je ochotný prevziať vo vzťahu k tomuto vývoju. Možno teda predpokladať, bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia práva Únie, ktoré vnútroštátnym orgánom umožňujú vylúčiť ponuky s neobvykle nízkou cenou, že jeho ponuka bude taká, aby mu v prípade víťazstva v súťaži zabezpečila mieru návratnosti vloženého kapitálu zodpovedajúcu miere podstupovaného rizika.

- 51 Z toho vyplýva, že systém úhrady spojený so zmluvou o službách vo verejnom záujme zadanou na základe otvorenej, transparentnej a nediskriminačnej verejnej súťaže, môže sám osebe zaručiť poskytovateľovi tejto služby vo verejnom záujme pokrytie jeho nákladov, čím mu zabezpečí aj primeranú úhradu, ktorej výška sa bude líšiť v závislosti od úrovne rizika, ktoré je tento poskytovateľ ochotný prevziať.
- 52 Z vyššie uvedeného teda vyplýva, že príslušné vnútroštátne orgány nie sú povinné v rámci verejnej súťaže automaticky kompenzovať prostredníctvom pravidelnej indexácie všetky náklady, ktoré znáša poskytovateľ dopravnej služby v súvislosti s plnením zmluvy o službách vo verejnom záujme, bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú pod jeho kontrolou, s cieľom, aby mu táto zmluva poskytla primeranú úhradu.
- 53 Na pojednávaní Dobeles a i. síce tvrdili, opakujúc v tejto súvislosti pochybnosti vyjadrené vnútroštátnym súdom, ako boli pripomenuté v bodoch 28 až 30 tohto rozsudku, že absencia pravidelnej indexácie nákladov spojených s plnením záväzku služby vo verejnom záujme, ktoré sú mimo ich kontroly, by mohla viesť k tomu, že poskytovateľ tejto služby vo verejnom záujme by nedostali primeranú úhradu, keďže výška tejto úhrady by sa mohla stať nedostatočnou, čo by znamenalo riziko, ako je uvedené v bode 2.4.8. usmernení, ohroziť ich finančnú životaschopnosť alebo kvalitu poskytovanej služby, alebo dokonca už vo fáze verejnej súťaže umelo znížiť počet uchádzačov.
- 54 V tejto súvislosti treba nepochybne uviesť, že podľa zásady proporcionality, ktorá je všeobecnou zásadou práva Únie zakotvenou, pokiaľ ide o špecifikácie záväzkov služby vo verejnom záujme, v článku 2a ods. 1 druhom pododseku nariadenia č. 1370/2007, na ktorý odkazuje vnútroštátny súd vo svojej otázke, príslušné vnútroštátne orgány nemôžu poskytovateľom dopravných služieb povereným plnením týchto záväzkov uložiť také podmienky, ako sú podmienky týkajúce sa spôsobov úhrady, ktoré by boli neprimerané alebo disproporčné.
- 55 V súlade s touto zásadou sa tak výška úhrady, ako vyplýva z bodu 51 tohto rozsudku, musí líšiť v závislosti od rizika, ktoré je poskytovateľ služby vo verejnom záujme ochotný prevziať.
- 56 Neexistencia mechanizmu pravidelnej indexácie nákladov sa však sama osebe nemôže považovať za porušenie zásady proporcionality. Ako už bolo totiž uvedené v bode 50 tohto rozsudku, ak sa poskytovateľ dopravných služieb rozhodne zúčastniť na takomto postupe verejnej súťaže, sám určí znenie svojej ponuky. Konkrétne mu prináleží preskúmať úroveň rizika, ktoré je ochotný prevziať vzhľadom na podmienky úhrady uvedené v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme, najmä neexistenciu takéhoto mechanizmu. Preto ak by mal príslušný vnútroštátny orgán v rámci verejnej súťaže zamýšľať neprimerané alebo disproporčné podmienky vzhľadom na riziká, ktoré bude musieť niesť dotknutý poskytovateľ služby vo verejnom záujme, bolo by málo pravdepodobné, že by mu boli predložené ponuky, takže tento orgán by musel zmeniť tieto podmienky tak, aby boli zlučiteľné so zásadou proporcionality.
- 57 V prejednávanej veci sa však nezdá, ako uviedol generálny advokát v bode 86 svojich návrhov, že sporné súťažné podklady obsahovali takéto neprimerané alebo disproporčné podmienky, pričom z pojednávania navyše vyplynulo, že príslušné vnútroštátne orgány dostali stovky ponúk od dopravných podnikov so sídlom vo viacerých členských štátoch, čo prináleží overiť vnútroštátnemu súdu.

- 58 Pokiaľ ide o riziká uvedené v bode 53 tohto rozsudku, ako to potvrdzujú informácie poskytnuté vnútroštátnym súdom uvedené v bode 30 tohto rozsudku, tieto riziká majú svoj pôvod v možnosti, že poskytovateľ služieb osobnej dopravy v nádeji získať zákazku ponúkne zmluvnú cenu, ktorá dostatočne nezohľadňuje budúce zvýšenie nákladov. Možnosť, že poskytovateľ týchto služieb ponúkne cenu zahŕňajúcu riziko, že nebude môcť primerane plniť zmluvu, je vlastná každému postupu verejnej súťaže a môže v závislosti od okolností konkrétneho prípadu viesť k prípadnému uplatneniu ustanovení práva Únie, ktoré umožňujú vnútroštátnym orgánom vylúčiť ponuky s neobvykle nízkou cenou. Naopak, táto možnosť neodôvodňuje vyžadovať, aby zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté príslušnými vnútroštátnymi orgánmi v rámci verejného obstarávania služieb a na základe otvorenej, transparentnej a nediskriminačnej verejnej súťaže vždy obsahovali mechanizmus pravidelnej indexácie, ktorý automaticky umožňuje zaručiť úplnú úhradu každého zvýšenia nákladov spojených s ich plnením, bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú pod kontrolou poskytovateľa.
- 59 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, že nariadenie č. 1370/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni systému úhrady, ktorý v rámci verejného obstarávania služieb a po ukončení otvorenej, transparentnej a nediskriminačnej verejnej súťaže neukladá príslušným vnútroštátnym orgánom povinnosť poskytnúť poskytovateľovi služieb osobnej dopravy, na ktorého sa vzťahujú záväzky služby vo verejnom záujme, úplnú úhradu pokrývajúcu prostredníctvom pravidelnej indexácie akékoľvek zvýšenie nákladov spojených s riadením a prevádzkou tejto služby, ktoré sú mimo jeho kontroly.

O trovách

- 60 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol takto:

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70, zmenené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016,

sa má vykladať v tom zmysle, že:

nebráni systému úhrady, ktorý v rámci verejného obstarávania služieb a po ukončení otvorenej, transparentnej a nediskriminačnej verejnej súťaže neukladá príslušným vnútroštátnym orgánom povinnosť poskytnúť poskytovateľovi služieb osobnej dopravy, na ktorého sa vzťahujú záväzky služby vo verejnom záujme, úplnú úhradu pokrývajúcu prostredníctvom pravidelnej indexácie akékoľvek zvýšenie nákladov spojených s riadením a prevádzkou tejto služby, ktoré sú mimo jeho kontroly.

Podpisy