II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

РЕШЕНИЯ

КОМИСИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 26 ноември 2008 година

относно държавната помощ, предоставена от Австрия в полза на предприятие *Postbus* в окръг *Lienz* C 16/07 (ex NN 55/06)

(нотифицирано под номер C(2008) 7034)

(само текстът на немски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/845/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

след като прикани заинтересованите страни да представят становището си съгласно посочените членове ([1]),

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писма от 2 август 2002 г. ([2]) и 23 август 2003 г. ([3]) до Комисията бе отправено оплакване от частно австрийско дружество за автобусен превоз по повод предполагаемите държавни помощи, предоставени през 2002 г. от държавното транспортно предприятие на Тирол (*Verkehrsverbund Tirol GmbH*, наричан по-долу: Verkehrsverbund Tirol) на конкурентното дружество *Postbus AG* (наричано по-долу *Postbus*), което е държавна собственост. С писмо от 14 юли 2005 г. ([4]) Комисията поиска от Австрия информация относно това оплакване. С писмо от 3 октомври 2005 г. ([5]) Австрия предостави на Комисията исканата информация.

(2) С писмо от 30 май 2007 г. ([6]) Комисията уведоми, че е решила да започне процедурата, посочена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, по отношение на въпросната мярка.

(3) Решението на Комисията бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията прикани заинтересованите страни да представят становището си ([7]).

(4) Австрия представи коментарите си с писмо от 18 юли 2007 г. ([8])

(5) С писмо от 24 юли 2007 г. ([9]) жалбоподателят информира Комисията, че вече не проявява интерес по проследяването на случая.

(6) Комисията не получи становища от други заинтересовани страни.

([1]) ОВ C 162, 14.7.2007 г., стр. 19.
([2]) Заведено под номер TREN(2002) A/63803.
([3]) Заведено под номер TREN(2002) A/68846.
([4]) Заведено под номер TREN(2005) D/113701.
([5]) Заведено под номер TREN(2006) A/15295.
([6]) Заведено под номер C(2007) 2209 окончателен.
([7]) Вж. бележка под линия 1.
([8]) Заведено под номер TREN(2007) A/38864.
([9]) Заведено под номер TREN(2007) A/39395.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ПОМОЩТА

2.1. Разследваната мярка

2.1.1. *Контекст*

(7) Дружеството *Verkehrsverbund Tirol* е публично предприятие, обект на частното право. Такива корпорации съществуват във всички области и са известни като *Verkehrsverbundgesellschaften*. Те отговарят за планирането и координирането на автобусните превози в съответната област. Съгласно *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (Федерален закон за организацията на обществения регионален превоз на пътници, ÖPNRV-G), тези корпорации получават годишни помощи от съответната федерална провинция с цел да осигурят съответния обществен превоз на пътници в областта.

(8) На 12 юли 2002 г. *Verkehrsverbund Tirol* сключи с *Postbus* договор за предоставяне на обществена услуга за превоз на пътници по автобусни линии с номера 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 и 5052 в окръг *Lienz*.

(9) Съгласно австрийското административно право автобусните оператори трябва да притежават разрешително, което им дава право да обслужват определена автобусна линия. Предоставянето на такова разрешително не е обвързано със сключването на договор за предоставяне на обществена услуга.

(10) Преди сключването на договора за обществена услуга *Postbus* вече притежаваше разрешителни за обслужването на седем линии. Дружество *Postbus* е поискало тези разрешителни по своя инициатива, без да е сигурно, че ще получи компенсация. Следователно съгласно австрийското законодателство се смята, че въпросните маршрути се обслужват „*eigenwirtschaftlich*“ (на собствена стопанска сметка). Съгласно австрийското законодателство относно обществените поръчки разграничението между „*eigenwirtschaftlich*“ (на собствена стопанска сметка) и „*gemeinwirtschaftlich*“ (на обществена стопанска сметка) е от значение, тъй като единствено договорите за обществена услуга за маршрути, обслужвани на обществена стопанска сметка, подлежат на разпоредбите за възлагане на обществени поръчки. Следователно договорът за обществена услуга, който е предмет на настоящото решение, е сключен без предварителен публичен търг.

2.1.2. *Подробно описание на разгледания договор за предоставяне на обществена услуга*

(11) Предмет на договора е предоставянето на услуги за автобусен превоз от страна на *Postbus* срещу възнаграждение. Договорът влезе в сила със задна дата на 1 януари 2002 г. и е безсрочен. Всяка от страните има право да прекрати договора с шестмесечен срок за предизвестие, считано от декември 2006 г.

(12) За целите на определянето на възнаграждението в договора се прави разлика между *Bestellleistungen* и *Bestandsleistungen*.

(13) Съгласно договора под *Bestelleistungen* се разбират определени услуги за автобусен превоз, за които дружеството получава възнаграждение с фиксиран размер. В част IV (3) от договора се предвижда 204 807 km да представляват Bestelleistungen. В част XIII от договора се предвижда *Postbus* да получава всяка година заплащане в размер на 527 000 EUR, към който се добавя данъкът върху оборота. Заплащането се извършва на дванадесет разпределени в годината части.

(14) Под *Bestandsleistungen* в договора се разбират услуги за автобусен превоз, за които се изплаща компенсация, състояща се от три елемента. В част IV (3) от договора се предвижда Bestandsleistungen да представляват 952 761 km. В част X (2) от договора възнаграждението за Bestandsleistungen, извършени през 2002 г., се определя на стойност от 1 690 000 EUR. Съгласно част X (3) това възнаграждение се състои от следните суми:

а) компенсацията за участие в обединеното предприятие (Verbundabgeltung), чийто размер се определя всяка година за всяка линия според пътникопотока;

б) приходите от продажба на билети, прехвърлени обратно на *Postbus*, след приспадане на данъка върху оборота,

в) приходите от компенсацията, изплатена от Федералното министерство на здравеопазването, семейството и младежта за предоставените по силата на член 29 от ÖPNRV-G намалени тарифи за ученици и стажанти и въз основа на договорите, сключени в съответствие с член 30, букви е) и й) от FLAG (Закон за компенсиране на комунално-битовите разходи на семействата) между министерството и *Postbus*.

(15) За първата година на действието на договора, компенсацията за участие в обединеното предприятие (*Verbundabgeltung*) се определя на 1 690 000 EUR, от които се приспадат приходите от продажба на билети, както и компенсациите, изплатени за изпълнението на тарифните задължения. При сключването на договора страните все още не са знаели нито размера на приходите от продажбата на билетите, нито размера на компенсациите за изпълнението на тарифните задължения. Затова в договора не е определен общият размер на компенсацията за участие в обединеното предприятие.

(16) Следователно общата сума, платима от *Verkehrsverband Tirol* на *Postbus* за 2002 г., е в размер на 2 217 000 EUR (в това число прехвърлените обратно приходи от продажба на билети). В замяна на това дружество *Postbus* е поело задължението да осигури 1 157 568 km автобусни услуги в съответствие с предвидените в договора разписания и по предвидените линии. Средната цена на километър е била 1,92 EUR.

2.1.3. *Историческо развитие на австрийската система*

(17) Различаването между Bestellleistungen и Bestandsleistungen се обяснява най-вече с историческото развитие на ÖPNRV-G, който определя организацията и финансирането на обществените регионални превози в селските райони на Австрия.

(18) Съгласно член 10, параграф 1 от ÖPNRV-G предприятията за редовен автобусен транспорт, които принадлежат на австрийската държава, като *Postbus*, имат право на компенсация от страна на държавата на своите експлоатационни загуби, ако заявят исканията си до 1 юни 1999 г. (Alteinnahmegarantie).

(19) За периода от 1 юни 1999 г. нататък федералната държава предоставя сума с размер равен на сумата, изплащана годишно по силата на *Alteinnahmegarantie* на регионалните органи, които отговарят за организацията на обществения превоз, а именно *Verkehrsverbundgesellschaften*. Последните използват тези суми, за да възложат изпълнение на превозни услуги на автобусни предприятия. Преди да възложат изпълнението на такива услуги, *Verkehrsverbundgesellschaften* трябва да планират превозните услуги в своя регион в съответствие с членове 11, 20 и 31 от ÖPNRV-G, (член 10, параграф 2 от ÖPNRV-G). Тези разпоредби съдържат икономическите и качествени параметри, на които трябва да отговаря общественият регионален превоз.

(20) От 2001 г. федералната държава намалява ежегодно с една пета размера на сумите, плащани на *Verkehrsverbundgesellschaften* (член 10, параграф 3 от ÖPNRV-G).

(21) С членове 14 и следващи от ÖPNRV-G се определят условията за създаване и организация на Verkehrsverbundgesellschaften. С член 19, параграф 1 от ÖPNRV-G *Verkehrsverbundgesellschaften* се задължават да заменят системата *Alteinnahmegarantie* в срок от 5 години, считано от 1999 г., с нова система на договори за предоставяне на обществени услуги.

2.1.4. *Обосновка на цената, предвидена в договора за обществена услуга*

(22) Преди подписването на договора за обществена услуга *Verkehrsverband Tirol* използваше три различни метода, за да проверява дали предвидената в договора компенсация за изпълнението на задълженията във връзка с обществената услуга е обоснована. При тези три метода става въпрос за проверка на цената на километър (*Prüfung nach Kilometersätzen*), проверка на ставките за разходите (*Prüfung nach Kostensätzen*) и проверка на цената според различните категории разходи (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2. **Първоначална оценка на Комисията**

(23) В решението си за започване на процедурата Комисията споделя съмненията си по въпроса дали договорът за обществена услуга, сключен между *Verkehrsverband* и *Postbus*, отговаря на втория от критериите по делото *Altmark* ([10]). Тъй като четирите критерия *Altmark* са кумулативни, Комисията не е проверявала подробно дали третият и четвъртият критерий са изпълнени, а стигна до заключението, че наличието на държавна помощ не може да се изключи.

(24) По отношение на съвместимостта на такава държавна помощ с общия пазар в решението за започване на процедурата се изразява становището, че държавната помощ може евентуално да бъде съвместима с общия пазар въз основа на член 73 от Договора за ЕО и член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт ([11]). По-специално Комисията счете, че размерът на компенсацията, изплатена на *Postbus*, не надвишава сумата, необходима за покриване на направените при изпълнението на задълженията по договора за обществена услуга разходи, като се отчитат съответните приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.

(25) Предвид факта обаче, че не е била проведена тръжна процедура и че пряк конкурент на *Postbus* твърди, че *Postbus* е получило свръхкомпенсация, Комисията счете, че е уместно в този случай да се даде възможност на този конкурент, както и на всички заинтересовани трети страни, да се произнесат по отношение на използваните от Австрия методи за проверка на разходите и за избягване на свръхкомпенсация, преди да направи окончателни изводи по отношение на това дали *Postbus* е получавало свръхкомпенсация. Въз основа на горепосоченото Комисията изрази съмнения по въпроса дали *Postbus* е получило свръхкомпенсация за изпълнението на обществеността задължения в рамките на договора за обществена услуга.

3. **СТАНОВИЩЕ НА АВСТРИЯ:**

(26) Становището на Австрия се отнася до следното:

а) връзката между критериите по делото *Altmark* и Регламент (ЕИО) № 1191/69,

б) приложението на втория критерий по делото *Altmark* в настоящия случай,

в) приложението на третия и на четвъртия критерии по делото *Altmark* в настоящия случай, по-специално на методите, използвани за проверка на разходите и за избягване на свръхкомпенсация,

г) съвместимостта на обществената поръчка за услуга с Регламент (ЕИО) № 1191/69.

Връзката между критериите по делото Altmark и Регламент (ЕИО) № 1191/69

(27) Австрия смята, че член 73 от Договора за ЕО и Регламент (ЕИО) № 1191/69, който се основава на него, представляват *lex specialis* по отношение на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО. Следователно, когато договор за обществена услуга отговаря на критериите, предвидени в член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, не е налице държавна помощ, така че не е необходимо да се проверява въпросният договор за обществена услуга по силата на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО и по отношение на критериите по делото *Altmark*. Австрия се позовава при това тълкуване на абзац 37 от решението по делото *Altmark*, който гласи:

([10]) Въпросните критерии са установени от Съда на европейските общности в решението му от 24 юли 2003 г., Altmark, дело C-280/00, сб. стр. I-7747, за да може да се прецени дали компенсация за изпълнение на задълженията във връзка с обществена поръчка представлява държавна помощ.

([11]) ОВ L 156 от 28.6.1969 г., стр. 1.

„Поради това на първо място трябва да се разгледа въпросът за това, дали Регламент (ЕИО) № 1191/69 е приложим по отношение на транспортните услуги, предмет на основното производство. Само в случай че той не се прилага, трябва да бъде разгледано прилагането на общите разпоредби на Договора по отношение на държавните помощи към съответните субсидии, предмет на основното производство.“

3.1. **Приложение на втория критерий по делото Altmark в настоящия случай**

(28) Доводите на Австрия са, че дори Регламент (ЕИО) № 1191/69 да не се отнася пряко до наличието на държавна помощ, а само до съвместимостта на такава държавна помощ с общия пазар, при всички случаи договорът за обществена услуга, сключен между *Verkehrsverbund Tirol u Postbus*, отговаря на четирите критерия по делото *Altmark*.

(29) Що се отнася до втория критерий *Altmark*, Австрия обяснява, че както възнаграждението за Bestellleistungen, така и възнаграждението за *Bestandsleistungen* са определени предварително по обективен и прозрачен начин. По отношение на *Bestellleistungen* Австрия обяснява, че договорът е нетен, чрез него *Postbus* получава фиксирана цена за всеки изминат километър от 2,57 EUR/km ([12]). Следователно цената е фиксирана предварително, като се използва обективният и прозрачен критерий „цена за изминат километър“.

(30) По отношение на *Bestandsleistungen* Австрия обяснява, че и в този случай цената е била договорена предварително от страните като фиксирана цена, а именно 1 690 000 EUR за 952 761 изминати километра. Не е било фиксирано предварително точното разпределение на трите компонента на плащането: приходите от продажба на билети, компенсациите за изпълнението на тарифните задължения и компенсацията за участие в интегрирана транспортна система. Австрия изтъква, че обяснението се съдържа в самия характер на трите компонента, два от които зависят от броя на превозените пътници, а третият представлява разликата между общата договорена цена и сумата от първите два елемента.

(31) И в този случай Австрия стига до заключението, че договорът е нетен, като чрез него *Postbus* получава фиксирана цена от 1,77 EUR/km за всеки изминат километър и че следователно цената е била фиксирана предварително, като се използва обективният и прозрачен критерий „цена за изминат километър“.

([12]) 527 000 EUR: 204 807 km = 2,57 EUR/km.

3.2. **Приложение на третия и на четвъртия критерии по делото Altmark в настоящия случай, по-специално на методите, използвани за проверка на разходите и за избягване на свръхкомпенсация**

(32) Доводите на Австрия са, че *Verkehrsverbund Tirol* е изключил свръхкомпенсация за *Postbus*, като е направено сравнение на цената на километър, заплатена на *Postbus*, със средната цена за отрасъла, използвайки три различни метода: проверка на цената на километър, проверка на ставките за разходите и проверка на цената според различните категории разходи.

(33) В отговора си на решението за започване на процедура Австрия предостави на Комисията допълнителна информация по отношение на двата метода, използвани за проверка на разходите за предоставяне на транспортни услуги и за избягване на свръхкомпенсацията: проверката на ставките за разходите и проверката на цената според различните категории разходи. По отношение на проверката на разходите на километър според Австрия не е необходимо допълнително обяснение ([13]).

(34) Според Австрия тези три проверки на разходите гарантират изпълнението както на третия (липса на свръхкомпенсация), така и на четвъртия (средно, добре управлявано предприятие) критерий от делото *Altmark*.

3.2.1. *Проверка на ставките за разходите*

(35) С помощта на метода „проверка на ставките за разходите“ *Verkehrsverbund Tirol* сравни ставките за разходите на *Postbus* със средните разходи в отрасъла.

(36) Въз основа на средните разходи в отрасъла разходите на Postbus по договор за обществена услуга в област *Lienz* трябва да съответстват на следното:

Позиция на разходите	Разходи
Разходи за персонал	[…] EUR (*)
Разходи за гориво и поддръжка	[…] EUR
Разходи за превозните средства (амортизация)	[…] EUR
Административни разходи	[…] EUR
Общо	[…] EUR

(*) Поверителна информация.

(37) По отношение на посочените ставки за разходи Австрия предоставя следното подробно обяснение.

([13]) Относно обясненията, дадени от Австрия по отношение на този етап на предварителната оценка, вж. точки 98 и 99 от решението за започване на процедурата.

3.2.1.1. Разходи за персонал

(38) Калкулацията на Австрия за разходите за персонал се основава на 54 290 часа времетраене на управление на автобус („Lenkerstunden“) за обслужване на редовни линии. Австрия поясни, че този резултат се основава на километрите, необходими за спазване на разписанието, включително времето за спиранията, но с изключение на пътуването без пътници до последните спирки и гаражите, времето за почивки и т.н. Според Австрия посочените от *Verkehrsverbund Tirol* 21 километра на час представляват сравнително висок резултат ([14]), тъй като средното за Австрия са 16—18 km на час.

(39) Както Австрия обясни, брутната ставка за час управление на автобус (включваща всички данъци и такси, разходите за гараж, за поддръжка, за администрация и допълнителни разходи за персонал) възлиза на […] EUR. Тази сума е образувана както следва: В австрийския колективен трудов договор от 2002 г. за служители в автобусни предприятия, които са предмет на частното право, се предвижда средна нетна заплата на час 7,55 EUR. Към тази сума трябва да се добавят на първо място добавките за работа в неделни и празнични дни, за извънредни часове, както и данъците и осигурителните вноски. Като се вземат предвид тези допълнителни разходи, средната заплата на час става 16,30 EUR.

(40) Към тази заплата на час се добавя още една сума от около […] % за разходите за персонал, зает в гаражите и в административно-управленческата област. Като се вземат предвид и тези общи разноски, разходите за един час автобусно обслужване са […] EUR.

(41) Като се умножи броят на часовете за управление на автобус за една година по средната ставка за час, се получават разходи за персонал в общ размер на […] EUR ([15]).

3.2.1.2. Разходи за гориво и поддръжка

(42) По отношение на разходите за гориво и поддръжка *Verkehrsbund Tirol* приема разходи от […] EUR за всеки предвиден в графика километър (1 157 568 km), така че общата сума възлиза на […] EUR. Тя включва всички разходи, свързани с превозните средства, с изключение на разходите за финансиране, амортизация, планиране и контрол.

(43) Австрия обяснява подробно калкулацията си. Тя се основава на предположението, че за линиите в окръг Lienz са необходими четири автобуса с дължина 15 m, при разход на гориво 45 l на 100 km, и 21 автобуса с дължина 12 m, при разход на гориво 36 l на 100 km. Общият предполагаем разход на гориво на този автобусен парк е 478 000 литра. Следователно въз основа на цената на дизеловото гориво от […] EUR/l, общите разходи за гориво възлизат на […] EUR.

(44) Разходите за поддръжка се оценяват на […] EUR на автобус (разходи за персонал и материални разходи), тоест на общо […] EUR за 25 автобуса. Общо разходите за гориво и за поддръжка възлизат на […] EUR.

(45) Те вече надвишават сумата от […] EUR, взета като база за сравнение. Следователно австрийските органи стигат до заключението, че разходите по позицията „гориво и поддръжка“ са преценени на минимално равнище.

3.2.1.3. Разходи за закупуване и амортизация на превозни средства

(46) За калкулация на разходите за закупуване и амортизация на превозни средства, в размер на […] EUR, се приема следното:

а) За обслужване на автобусните линии са необходими 4 автобуса с дължина 15 m и 21 автобуса с дължина 12 m.

б) Съгласно договора за обществена услуга средната възраст на автобусния парк не трябва да надвишава шест години и всяка година поне 10 % от парка трябва да се обновява.

в) Покупната цена на автобус с дължина 12 m е […] EUR; средната годишна възвращаемост на капитала е 5 %, а амортизационният период е 8 години. Следователно анюитетът за един автобус е […] EUR.

г) Но тъй като съгласно договора превозните средства могат да се използват за период от 12 години, 1/3 от автобусния парк се използва въпреки факта, че е напълно амортизиран. Следователно разходите за закупуване и амортизация на превозни средства се отнасят само за 2/3 от парка, т.е. 16 превозни средства.

(47) Като се приемат тези цифри, годишните разходи за покупка и амортизация на превозни средства възлизат на […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Административни разходи

(48) За калкулацията на административните разходи от […] EUR *Verkehrsverbund Tirol* прие […] % от всички други ставки за разходи ([17]). Тази сума покрива разходите за наемане на офис и на съответното оборудване за него.

([14]) Тези 21 km се получават като общият брой на километрите се раздели на броя на часовете на управление: 1 157 568 km: 54 290 часа = 21,32 km/час.

([15]) 54 290 часа × […] EUR/час = […] EUR.

([16]) […] EUR.

([17]) […] EUR (разходи на позиция) × […] % = […] EUR.

3.2.2. *Проверка на разходите по категории*

(49) При проверката на разходите по категории се проверява доколко правдоподобни са различните категории разходи. *Verkehrsverbund Tirol* установи следните разходи като база за сравнение:

Категория разходи	Разходи
Разходи за водачи на автобуси	[…] EUR
Разходи за персонал (с изключение на разходите за водачи на автобуси)	[…] EUR
Разходи за превозните средства (амортизационни отчисления)	[…] EUR
Разходи за гориво	[…] EUR
Разходи за гуми	[…] EUR
Други разходи (ремонт, поддръжка и т.н.)	[…] EUR
Административни разходи	[…] EUR
Общо	[…] EUR

(50) Тези показатели, взети като база за сравнение, също са обяснени подробно.

3.2.2.1. Разходи за водачи на автобуси

(51) *Verkehrsverbund Tirol* прие за калкулацията си на разходите за водачи на автобуси, че ще са необходими 28 водачи, което според Австрия е нисък брой за 25 автобуса, като се вземат предвид отпуските, отсъствията по болест и т.н. Въпреки че австрийските колективно трудови договори за служители в автобусни предприятия, които са предмет на частното право, предвиждат годишна брутна заплата от […] EUR (без добавки и данъци), *Verkehrsverbund Tirol* възприема само […] EUR за калкулацията си. Следователно разходите за персонал възлизат на […] EUR.

3.2.2.2. Разходи за персонал

(52) По отношение на другите разходи за персонал — за административно-управленчески персонал и персонал за обслужване на гаражите, *Verkehrsverbund Tirol* възприема годишна брутна заплата от […] EUR на работник или служител. Броят на работниците и служителите е фиксиран на 8. Следователно другите разходи за персонал възлизат на […] EUR.

3.2.2.3. Разходи за превозни средства

(53) Разходите за превозни средства се основават на същите стойности, които са използвани за проверка на ставките за разходите.

3.2.2.4. Разходи за гориво

(54) По отношение на разходите за гориво калкулацията на *Verkehrsverbund Tirol* се основава на потребление на гориво от 465 000 l. Възприета е средна цена за гориво от […] EUR/l. Следователно общите разходи за гориво са […] [17] EUR.

3.2.2.5. Разходи за гуми

(55) По отношение на разходите за гуми *Verkehrsverbund Tirol* възприе покупна цена от […] EUR за 2 чифта гуми на година за 25 автобуса. Следователно общите разходи възлизат на […] EUR.

3.2.2.6. Други разходи

(56) Материалните разходи за превозни средства, поддръжка, застраховки, данъци и такси и т.н. се оценяват на около […] EUR годишно. Те включват застраховка за всяко превозно средство от около […] EUR на година и материални разходи от […] EUR на изминат километър. Поддръжката на 25 автобуса струва общо […] EUR на година. Наемът за ползване на гараж с повърхност 1 500 m^2 е […] EUR на година.

3.2.2.7. Административни разходи

(57) Административните разходи се оценяват на около […] EUR на месец, което прави […] EUR на година.

3.2.3. *Заключението на Австрия относно третия и четвъртия критерии по делото Altmark*

(58) Австрия стига до заключението, че *Verkehrsverbund Tirol* е определил цената, платена на *Postbus*, въз основа на адекватни, реалистични и умерени оценки на разходите, които едно средно предприятие за автобусен транспорт би имало при изпълнение на съпоставима поръчка. Австрия подчертава, че цената, платена на *Postbus*, а именно 2 217 000 EUR, е стойност, която се намира между стойностите, получени от двете проверки на разходите, а именно 2 224 965 EUR и 2 205 619 EUR.

(59) Следователно Австрия смята, че може да се изключи свръхкомпенсиране на *Postbus* и че цената, която е платена на *Postbus*, съответства на цената, която едно средно, добре управлявано предприятие, адекватно оборудвано със съответните транспортни средства, би поискало, за да извърши въпросните превозни услуги.

3.3. **Съвместимост на договора за предоставяне на обществена услуга с Регламент (ЕИО) № 1191/69**

(60) Поради изложените в раздел 3.3 причини Австрия смята, че договорът за обществена услуга е напълно съвместим и с член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

4. **ПРАВНА КВАЛИФИКАЦИЯ**

(61) На първо място трябва да се отхвърли аргументът на Австрия, според който член 87, параграф 1 от Договора за ЕО не се прилага за договор за превозни услуги въз основа на задължения на държавната служба по смисъла на Регламент (ЕИО) № 1191/69.

(62) Регламент (ЕИО) № 1191/69 позволява между другото да се обявят за съвместими с общия пазар някои помощи, предоставени от държавите-членки под формата на компенсации за налагане на задължения за обществени услуги, което освобождава държавите-членки от задължението, предвидено в член 88, параграф 3 от Договора за ЕО, да уведомят Комисията за помощите, преди да ги предоставят.

(63) Правилата относно държавните помощи, определени с Регламент (ЕИО) № 1191/69, се прилагат обаче само за мерките, които представляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО. С други думи — Регламент (ЕИО) № 1191/69 се отнася до съвместимостта.

(64) Следователно на първо място трябва да се провери дали плащанията, предвидени в договора между *Postbus* и *Verkehrsverbund*, представляват държавни помощи по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО. Ако те могат да бъдат окачествени като такива, впоследствие трябва да се установи дали са съвместими с общия пазар.

4.1. **Наличие на държавна помощ**

(65) Съгласно член 87, параграф 1 от Договора „освен когато е предвидено друго в настоящия договор, всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар.“

(66) Автобусните оператори като *Postbus* извършват стопанска дейност, а именно превоз на пътници срещу възнаграждение; следователно те са предприятия по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

(67) *Postbus* получава помощите от *Verkehrsverbund Tirol*, който се финансира от провинция Тирол и от федералното правителство. Следователно плащането се извършва с държавни средства.

(68) Освен това трябва да се отговори на въпроса дали *Postbus* получава чрез договора за обществена услуга, който е предмет на настоящото решение, селективно икономическо предимство. Съдът уточни критериите, въз основа на които се преценява дали става дума за справедлива компенсация за обществена услуга, в решението си по делото „*Altmark Trans*“ ([18]):

„Публични субсидии, предоставяни с цел да се осигурят услуги за редовен градски, извънградски или регионален транспорт, обаче не попадат в обхвата на тази разпоредба, доколкото могат да се считат за компенсация за предоставените от предприятията получатели услуги при изпълнението на задължения за обществена услуга. […]:“

Според Съда това е така, когато са изпълнени следните четири критерия:

„— първо, на предприятието получател трябва действително да е възложено изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга и тези задължения трябва да са ясно определени;

— второ, параметрите, на основата на които се изчислява компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин;

— трето, компенсацията не трябва да надвишава необходимото за покриване на всички или на част от разходите, причинени от изпълнението на задълженията за обществена услуга, като се държи сметка за съответните приходи и една разумна печалба от изпълнението на тези задължения;

— четвърто, когато предприятието, на което предстои да се възлага изпълнението на задълженията за обществена услуга, не се избира в рамките на процедура за обществени поръчки, […] размерът на необходимата компенсация се определя въз основа на анализ на разходите, които едно средно, добре управлявано предприятие, адекватно оборудвано със съответните транспортни средства, за да може да отговори на изискванията на обществената услуга, би направило, за да изпълни тези задължения, като се вземат предвид съответните приходи, както и една разумна печалба от изпълнението на тези задължения.“

4.1.1. *Предприятие, на което е възложено изпълнението на ясно определени задължения за обществена услуга*

(69) В член 2, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 е дадено следното определение на задължения за обществена услуга: „задължения за обществени услуги означава задължения, които въпросните транспортни предприятия, ако изхождат само от своите търговски интереси, не биха поели или не биха поели в същата степен или при същите условия.“

([18]) Решения на Съда, *Altmark Trans*.

(70) В договора между *Postbus* и *Verkehrsverbund Tirol* са формулирани специфични изисквания, наложени на доставчика на услугите, с цел да се гарантира създаването на балансирана транспортна мрежа предвид селския характер, ниската гъстота на населението и географските характеристики на обслужваните региони. Тези фактори не представляват стимули за предприятията за предлагане на съответните услуги на чисто търговска основа. Предприятието *Postbus* се задължава да предостави тези услуги и разписания, а съответните маршрути са установени по договор, както е уточнено в точка 2 от договора.

(71) Следователно според договора, сключен между *Postbus* и *Verkehrsverbund Tirol*, на *Postbus* действително е възложено предоставянето на обществена превозна услуга в окръг *Lienz*. От това следва, че първият критерий по делото *Altmark* е изпълнен.

4.1.2. *Параметри, установени предварително по обективен и прозрачен начин, въз основа на които се изчислява компенсацията*

(72) На второ място трябваше да се установи дали параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са предварително установени по обективен и прозрачен начин.

(73) В договора се прави разлика между плащания за *Bestellleistungen* и плащания за *Bestandsleistungen*. Както бе изяснено от Австрия в отговора на решението за започване на официална процедура за разследване, договорът предвижда за двете категории превозни услуги възнаграждение на изминат километър. За Bestellleistungen цената на километър е 2,57 EUR/km, а за Bestandsleistungen — 1,77 EUR/km. Услугите, наричани съответно Bestandsleistungen, се различават от Bestellleistungen само по това, че един от компонентите на компенсацията се адаптира, за да се запазва систематично цената от 1,77 EUR/km.

(74) Отбелязва се, че определянето на компенсация въз основа на цена на изминат километър и на общите километри, които се очаква да бъдат изминати, представлява обичайна практика при договорите за автобусен превоз, по-специално когато рискът, свързан с приходите от продажбите на билети, се поема от обществения орган, отговорен за обществения транспорт. Като преразгледа съдържанието на договорите в светлината на допълнителните обяснения на Австрия, Комисията констатира, че — противно на резултата от нейния предварителен анализ в номера 64—71 от решението за започване на официална процедура за разследване — договорът, сключен между *Postbus* и *Verkehrsverbund Tirol*, представлява договор от посочения вид.

(75) С определянето на компенсацията въз основа на цена на изминат километър и на общите километри, които се очаква да бъдат изминати, се изпълнява вторият критерий по делото *Altmark*, тъй като цената на километър и общите километри, които се очаква да бъдат изминати, са установени предварително по обективен и прозрачен път.

(76) Поради това вторият критерий *Altmark* е изпълнен.

4.1.3. *Липса на свръхкомпенсация*

(77) От номера 96—102 на решението за започване на официална процедура за разследване следва, че според Комисията избраният от *Verkehrsverbund Tirol* метод за недопускане на свръхкомпенсация, а именно проверка на цената, поискана от автобусното предприятие, чрез използването на три различни метода за сравнение със средните стойности, наблюдавани във въпросния сектор, може да се приеме като доказателство за липса на свръхкомпенсация.

(78) В настоящия случай Комисията обаче счете, че предвид факта, че не е проведена тръжна процедура и че пряк конкурент на *Postbus* твърдеше, че *Postbus* получи свръхкомпенсация, е уместно да се предостави възможност на посочения конкурент и на всички други заинтересовани трети лица да изложат становището си по отношение на методите за проверка на разходите, използвани от Австрия, за да може със сигурност да се изключи, че *Postbus* получава свръхкомпенсация.

(79) На първо място се констатира, че жалбоподателят е информирал Комисията, че вече се отказва от оплакването си. На второ място се констатира, че никое трето лице не е оспорило липсата на свръхкомпенсация.

(80) Освен това Комисията смята, че Австрия е представила допълнителни обяснения, които доказват, че цената, платена от *Verkehrsverbund Tirol* на *Postbus*, е приемлива и адекватна с оглед на средните разходи, наблюдавани в сектора, и предвид опита на публичната администрация. В раздели 3.3.1—3.3.3 по-горе се обобщават методите за калкулиране, както и произлизащите от тях сравнения и изводи. По-общо казано метод като въпросният, който сравнява систематично *a posteriori* по три различни начина компенсацията и разходите в сектора, позволява да се гарантира, че няма свръхкомпенсация. Ако в резултат на такова сравнение се стигне до извода, че е налице свръхкомпенсация, Австрия би трябвало да изиска нейното възстановяване.

(81) Въз основа на гореизложеното се стига до заключението, че *Postbus* не получава свръхкомпенсация за изпълнението на договора за обществена услуга, който е предмет на настоящото решение, и че съответно третият критерий по делото *Altmark* е изпълнен.

4.1.4. *Цена, съответстваща на разходите на средно, добре управлявано предприятие, адекватно оборудвано със съответните превозни средства*

(82) Остава да се провери дали цената, платена от *Verkehrsverbund Tirol* на *Postbus*, съответства на разходите на средно, добре управлявано предприятие, адекватно оборудвано със съответните превозни средства. За да се провери дали е изпълнен посоченият критерий, трябва неговите три компонента да се анализират поотделно.

4.1.4.1. Разходи на едно средно предприятие

(83) По този повод на първо място се констатира, че при изчисленията с цел проверка Австрия се основава на стандартни параметри, средни за въпросния отрасъл. Следователно те могат да се разглеждат като средни стойности за въпросния сектор.

(84) Следователно разходите на *Postbus* съответстват на разходите на едно средно австрийско предприятие.

4.1.4.2. Разходи на добре управлявано предприятие

(85) Впоследствие възниква въпросът дали разходите на *Postbus* съответстват на разходите на добре управлявано предприятие. В сектора на автобусния транспорт, който дълго време е бил монополизиран и за който възлагането на поръчки без тръжна процедура е било характерно, не всяко предприятие, излязло на пазара, е добре управлявано предприятие.

(86) В това отношение се констатира, че Австрия не е представила декларация за това, че тези параметри отразяват средните стойности на добре управлявано предприятие. Например Австрия можеше да се базира на средните разходи на предприятията, на които през последните години е възложен значителен брой поръчки в този сектор.

(87) Освен това се констатира, че между цената на километър за *Bestellleistungen* и цената на километър за *Bestandleistungen* съществува разлика от 0,80 EUR/km. От това може да се направи заключение, че *Postbus* разполага с известен марж за подобряване на ефективността на *Bestellleistungen*.

(88) Стига се до заключението, че Австрия не е доказала, че цената, платена от *Verkehrsverbund Tirol* на *Postbus*, съответства на разходите на добре управлявано предприятие. Следователно четвъртият критерий *Altmark* не е изпълнен.

4.1.4.3. Заключение относно спазването на критериите по делото *Altmark*

(89) Тъй като четирите критерия са кумулативни и един от тях не е изпълнен, Комисията непосредствено стига до заключението, че въпросните плащания трябва да се разглеждат като селективно икономическо предимство за предприятието *Postbus*.

4.1.5. *Нарушение на конкуренцията и въздействие върху търговията*

(90) Предприятието *Postbus* извършва дейност на пазара на автобусен транспорт в цяла Австрия и притежава значителен дял от пазара. Следователно предоставянето на икономическо предимство на предприятието може да доведе до нарушаване на конкуренцията.

(91) В настоящия случай до нарушаване на конкуренцията може да доведе преди всичко фактът, че публичното финансиране се предоставя именно на предприятието, което притежава разрешително за автобусни превози във въпросния окръг. Следователно това публично финансиране може евентуално да попречи на други предприятия да получат разрешителни за обслужване на регионални линии, защото то укрепва позицията на предприятията получатели и им позволява да предложат по-привлекателни търговски условия в момента на подновяването на разрешителните.

(92) По отношение на възможността въпросната мярка, която е предмет на процедурата, да се отрази върху търговията между държави-членки, на първо място се отбелязва, че пазарът на градски или регионални превози в Австрия и други държави-членки е отворен за конкуренцията, тъй като на него няма национален монопол за едно или повече предприятия.

(93) В тази връзка се припомнят абзаци 77 и следващи от решението по делото *Altmark Trans*, в които Съдът установява следното:

„[…] Не е изключено публична субсидия, предоставена на предприятие, което изпълнява само местни или регионални превозни услуги и не изпълнява превозни услуги извън държавата на произход, да въздейства и на търговията между държави-членки.

Например когато държава-членка отпуска публична субсидия на предприятие, с нея предоставянето на превозни услуги от това предприятие може да се запази или да нарасне, така че шансовете на установени в други държави-членки предприятия да предоставят своите превозни услуги на пазара на въпросната държава-членка, намаляват (срв. в този смисъл решението от 13 юли 1988 г. по дело 102/87 Франция/Комисия, сб. от 1988, стр. 4067, абзац 19; и решението от 21 март 1991 г. по делото C-305/89, Италия/Комисия, сб. от 1991 г., стр. I-1603, абзац 26 и Испания/Комисия, абзац 40).

[…]

Следователно второто условие за прилагането на член 92, параграф 1 от Договора за ЕО, според който помощта трябва е такава, че да възпрепятства търговията между държави-членки, не зависи от местния или регионалния характер на предоставяните превозни услуги или от мащаба на въпросната сфера на дейност.“

(94) Поради това не може да се изключи възможността въпросната мярка да намалява шансовете на предприятия, установени в други държави-членки, да предоставят превозни услуги на австрийския пазар.

(95) Следователно публичното финансиране от страна на *Verkehrsverbund Tirol* в полза на *Postbus* крие риска от нарушаване на конкуренцията и възпрепятстване на търговията между държави-членки.

4.1.6. *Заключение*

(96) При положение че четвъртият критерий по делото *Altmark* не е изпълнен, а всички останали условия от член 87, параграф 1 от Договора за ЕО са изпълнени, се констатира, че разглежданите плащания представляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

(97) Следователно трябва да се разгледа въпросът дали тези помощи могат да се смятат за съвместими с общия пазар.

4.2. **Съвместимост на помощта**

(98) В член 73 от Договора за ЕО се предвижда по отношение на превоз по суша: „Съвместими с настоящия договор са помощите, които отговарят на нуждите за координация на транспорта, или представляват заплащане за определени задължения, присъщи на концепцията за обществените услуги.“

4.2.1. *Съдебната практика по делото Altmark по въпроса за приложимостта на член 73*

(99) Според Съда „член 77 [нов член 73 от Договора за ЕО (…)] признава за съвместими с Договора за ЕО помощи, които отговарят на нуждите за координация на транспорта, или представляват заплащане за определени задължения, присъщи на концепцията за обществените услуги. […] След приемането на Регламент (ЕИО) № 1107/70 за отпускането на помощи за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт държавите членки вече нямат право, с изключение на случаите, посочени във вторичното законодателство на Общността, да се позоват на член 77 от Договора за ЕО, който признава за съвместими с Договора за ЕО помощи, които отговарят на нуждите за координация на транспорта, или представляват заплащане за определени задължения, присъщи на концепцията за обществените услуги. Доколкото в настоящия случай не е приложим Регламент (ЕИО) № 1191/69 относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт и доколкото въпросните субсидии, предмет на основното производство, попадат в обхвата на член 92, параграф 1 (нов член 87, параграф 1) от Договора за ЕО, в Регламент (ЕИО) № 1107/70 се определя съответно окончателно, при какви условия органите на държавите-членки могат да предоставят помощи по силата на член 77 от Договора за ЕО.“ ([19])

(100) Следователно възниква въпросът дали Регламент (ЕИО) № 1191/69 или Регламент (ЕИО) № 1107/70 съдържат правила за съвместимост на държавните помощи, които са приложими в разглеждания случай.

4.2.2. *Съвместимост въз основа на Регламент (ЕИО) № 1191/69*

4.2.2.1. Приложно поле на Регламент (ЕИО) № 1191/69

(101) Приложното поле на Регламент (ЕИО) № 1191/69 се определя в член 1, параграфи 1 и 2 както следва:

„1. Настоящият регламент се прилага за транспортните предприятия, които извършват услуги по железопътен, автомобилен и вътрешен воден транспорт. Държавите-членки могат да изключат от приложното поле на настоящия регламент всички предприятия, чиято дейност се свежда изключително до осъществяване на градски, крайградски или регионални услуги.

2. По смисъла на настоящия регламент:

— „градски и крайградски услуги“ означава транспортни услуги, които посрещат нуждите на градски център или на агломерация, и транспортните нужди между този център или тази агломерация и техните околности;

— „регионални услуги“ са транспортни услуги, осъществявани за задоволяване на транспортните нужди на един регион.“

(102) Австрия се възползва от възможността да изключи някои предприятия от приложното поле на регламента. В съответствие с член 2 от *Privatbahnunterstützungsgesetz* (Закон за подпомагане на частните железници) 1998 г. ([20]) изключени от приложното поле на Регламент (ЕИО) № 1191/69 са предприятията, които извършват дейност единствено в сектора на градските и на крайградските услуги.

(103) В разглеждания случай въпросните услуги обаче са регионални. Следователно Регламент (ЕИО) № 1191/69 е приложим.

4.2.2.2. Режим, избран от Австрия

(104) В член 1, параграфи 3—5 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 се описват двата различни режима, измежду които държавите-членки могат да избират при организацията и финансирането на обществения транспорт, а именно налагането на задължения за обществени услуги и сключването на договори.

([19]) Решение на Съда, *Altmark Trans*, абзаци 101, 106 и 107. Регламент (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 130, 15.6.1970 г., стр. 1).

([20]) Федерален държавен вестник I 1994/519.

„3. Компетентните органи на държавите-членки премахват всички задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга, дефинирани в настоящия регламент, наложени в сферата на железопътния, автомобилен и вътрешния воден транспорт.

4. За да гарантират предоставяне на адекватни транспортни услуги, особено тези, които отчитат фактори от социален и екологичен или градоустройствен и териториално-устройствен характер или за да предложат определени цени на билети за някои категории пътници, компетентните органи на държавите-членки могат да сключват с транспортно предприятие договори за обществена поръчка. Условията и редът за действие на тези договори са уредени в раздел V.

5. Независимо от това компетентните органи на държавите-членки могат да поддържат или налагат задълженията за обществена услуга, посочени в член 2 за някои градски, крайградски и регионални услуги за пътнически транспорт. Редът и условията за работа, включително начините за компенсация, са уредени в раздели II, III и IV. Когато транспортно предприятие осъществява не само услуги, предмет на задължения за обществени услуги, но се занимава и с други дейности, обществените услуги трябва да бъдат осъществявани като специални отделения, отговарящи поне на следните условия:

а) отчетите за дейността, отнасящи се до всяка от тези дейности, са отделни и частта от съответстващите им активи се използва в съответствие с действащите счетоводни правила;

б) разходите са балансирани от приходите от дейността и плащания от публични органи, без всякаква възможност за прехвърляне от един в друг сектор на дейността на предприятието.“

(105) Австрия избра режима на сключване на договори (член 19 от ÖPNRV-G). Поради това по отношение на разглежданите мерки са приложими правилата в раздел V от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

4.2.2.3. Прилагане на раздел V от Регламент (ЕИО) № 1191/69

(106) Раздел V на Регламент (ЕИО) № 1191/69 се състои от един единствен член, член 14, със следния текст:

„1. „Договор за обществена услуга“ е договор, сключен между компетентните органи на дадена държава-членка и транспортното предприятие с цел на гражданите да бъдат осигурени адекватни транспортни услуги.

Договорът за обществена услуга може по-специално да обхваща:

— транспортни услуги, които да отговарят на определените стандарти за непрекъснатост, редовност, капацитет и качество,

— допълнителни транспортни услуги,

— транспортни услуги по специални тарифи и условия, в частност за някои категории пътници или по определени маршрути,

— адаптиране на услугите към действащите изисквания.

2. Договорът за обществена поръчка, inter alia, включва следните точки:

а) характеристиките на услугата, особено стандартите за непрекъснатост, редовност, капацитет и качество;

б) цените на услугите, предмет на договора, които или се прибавят към тарифните приходи, или включват приходите, както и данни за финансовите отношения между двете страни;

в) правилата за изменение на договора, в частност, за да се вземат предвид непредвидени промени;

г) срокът на действие на договора;

д) санкциите при неизпълнение на договора.

3. Активите, включени в предоставянето на транспортните услуги — предмет на договора за обществена поръчка, могат да принадлежат на предприятието или да бъдат предоставени на негово разположение.

4. Всяко предприятие, което възнамерява да преустанови или да направи съществени изменения на транспортна услуга, която предоставя на гражданите непрекъснато и редовно, без тя да е обхванатa от системата от договори или от задължението за обществена услуга, уведомява компетентните органи на държавата-членка за това поне три месеца предварително. Компетентните органи могат да отменят изискването за това уведомление. Тази разпоредба не засяга други национални процедури, приложими по отношение правото за прекратяване или изменение на транспортни услуги.

5. След получаване на информацията по параграф 4 компетентните органи могат да изискват от предприятието да продължи да поддържа съответната услуга за срок до една година след датата на уведомлението и информират предприятието най-късно един месец преди изтичане срока на уведомлението. Компетентните органи могат също да инициират преговори за създаване на нова или изменение на такава транспортна услуга.

6. Разходите за транспортните предприятия, които произтичат от задълженията, посочени в параграф 5, се компенсират съгласно общите процедури, определени в раздели II, III и IV.“

(107) Договорът, сключен между *Postbus* и *Verkehrsverbund Tirol*, е договор, сключен между компетентния орган на държава-членка и транспортно предприятие с цел предоставяне на достатъчни транспортни услуги на гражданите.

(108) По-специално този договор съдържа: транспортни услуги, които да отговарят на определените стандарти за непрекъснатост, редовност, капацитет и качество; транспортни услуги по определени тарифи и условия, в частност за някои категории пътници; адаптиране на услугите към действащите изисквания.

(109) Следователно този договор може да бъде определен като договор за обществена услуга по смисъла на член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

(110) Констатира се, че както целта („предоставяне на достатъчни транспортни услуги на гражданите“), така и съдържанието на договорите за обществена услуга („определени стандарти за непрекъснатост, редовност, капацитет и качество“, определяне на тарифи и условия „за някои категории пътници или за някои маршрути“, „адаптиране на услугите към действителните нужди“ и т.н.) не се отклоняват от тези, които могат да бъдат предмет на задължения за обществена услуга, наложени от държавата или от публичните органи. От друга страна, по-горе вече е изложено подробно, че компенсацията за такива услуги представлява помощ в полза на доставчика на услугите.

(111) В тази връзка се отбелязва на първо място, че целта на законодателя при приемането на Регламент (ЕИО) № 1191/69 е била да се определи при какви условия „помощите […], които представляват компенсация за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието обществена услуга“, посочени в член 73 от Договора за ЕО, са съвместими с общия пазар. Прилагането на член 73 от Договора за ЕО и съответно и прилагането на Регламент (ЕИО) № 1191/69 предполагат наличието на държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО. Ако съдържанието на договорите може да се обхване от понятието от член 73 „задължения, които са присъщи на понятието обществена услуга“, формата на инструмента — договор, а не едностранно наложени задължения, не би трябвало сама по себе си да представлява пречка за възможно определяне като съвместими с общия пазар на помощите, съдържащи се евентуално в цената. Решаващият фактор, който квалифицира определена услуга, независимо от това дали е наложена от държавата или е приета от страните чрез договор, като задължение за обществена услуга, се съдържа в съдържанието на услугата, а не във формата, на която се основава ([21]). От гореизложеното се стига до заключението, че от правна гледна точка не съществува пречка помощ, съдържаща се в цената на услугите, предвидена в договор за обществена услуга, да бъде обявена от Комисията като съвместима с общия пазар. Отбелязва се, че такъв подход е потвърден от законодателните органи и в новия Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт ([22]). Все пак по силата на своя член 12 посоченият регламент влиза в сила едва на 3 декември 2009 г. Следователно той не се прилага по отношение на разглеждания тук договор, който е сключен преди влизането в сила на посочения регламент.

(112) При липсата на конкретни условия относно съвместимостта в Регламент (ЕИО) № 1191/69 Комисията смята, че общите принципи, произтичащи от Договора, от съдебната практика и от практиката при вземане на решения в други области, са приложими при определяне на съвместимостта на такива помощи.

(113) Тези принципи са обобщени от Комисията в част 2.4 на Рамката на Общността за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги ([23]). Що се отнася до съвместимостта на помощи, съдържащи се в цената, платена от публична служба на доставчик на обществена услуга, в точка 14 от рамката на Общността се предвижда следното:

„Размерът на компенсацията не може да надвишава това, което е необходимо за покриване на разходите, понесени при изпълнение на задълженията за обществени услуги, като се отчитат съответните постъпления и една разумна печалба за изпълнение на тези задължения. Размерът на компенсацията включва всички предимства, предоставени от държавата или за сметка на държавни ресурси, независимо под каква форма.“

(114) Следователно плащанията, извършени от *Verkehrsverbund Tirol* в полза на *Postbus*, трябва да бъдат определени като съвместими с общия пазар, ако отговарят на посочените условия.

(115) Тези условия съответстват съвсем точно на третия критерий по делото *Altmark*, който, както е обяснено по-горе, в настоящия случай е изпълнен.

([21]) Срв. в тази връзка решение на Съда по дело *Altmark Trans*, отнасящо се до немски договор за обществена услуга. То не попречи на Съда да направи преценка дали става дума за помощ или не, основавайки се при това на съдържанието, а не на формата на инструмента. Срв. член 4 от Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес, ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67, в който също не се отчита формата на инструмента.

([22]) ОВ L 315, 3.12.2007, стр. 1.

([23]) ОВ C 297, 29.11.2005 г., стр. 4.

(116) Следователно се стига до заключението, че държавната помощ, предоставена от *Verkehrsverbund Tirol* на *Postbus* в рамките на договора за обществена услуга, е съвместима с общия пазар въз основа на член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

4.3. **Няма освобождаване от задължение за уведомяване**

(117) Според Австрия от член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 става ясно, че договорът за обществена услуга, сключен между *Verkehrsverbund Tirol* и *Postbus*, е освободен от задължението за уведомяване, предвидено в член 88, параграф 3 от Договора за ЕО.

(118) В член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 се казва: „Компенсацията, изплатена в съответствие с настоящия регламент, не подлежи на процедурата по предварително уведомление, залегнала в член 93, параграф 3 на Договора за създаване на Европейската икономическа общност.“

(119) Възниква въпросът дали плащанията, извършвани от *Verkehrsverbund Tirol* в полза на *Postbus* в рамките на договора за обществена услуга представляват компенсации по смисъла на член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

В горепосоченото решение по делото *Danske Busvognmænd* Първоинстанционният съд на Европейските общности счете, че „…договорните отношения, установени между транспортното предприятие и компетентния орган в резултат на тръжна процедура, по силата на член 14, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 неминуемо (предвиждат) специфичен режим на финансиране, който не допуска компенсация съгласно методите, определени в раздели II, III и IV от посочения регламент.“ ([24])

(120) От посоченото решение следва, че понятието „компенсация за обществена услуга“ по смисъла на член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 трябва да се тълкува много тясно. То се отнася единствено за компенсации за задължения за обществена услуга, наложени едностранно на предприятие в съответствие с член 2 от регламента, които се изчисляват по метода, описан в членове 10—13 от регламента и за които не се налага Комисията да бъде уведомявана съгласно процедурата, предвидена в член 88, параграф 3 от Договора за ЕО.

(121) За разлика от това плащанията, предвидени в договор за обществена услуга по смисъла на член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, не представляват компенсации по смисъла на член 17, параграф 2 от същия регламент.

(122) Следователно плащанията, предвидени в договор за обществена услуга по смисъла на член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, като например в договора между *Verkehrsverbund Tirol* и *Postbus*, не са освободени от задължението за уведомяване, предвидено в член 88, параграф 3 от Договора за ЕО. Съответно Комисията трябва да оцени тяхната съвместимост.

5. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(123) Констатира се, че Австрия е позволила незаконосъобразно изпълнението на договора, сключен между *Verkehrsverbund Tirol* и *Postbus*, който е предмет на настоящото решение, и по този начин наруши член 88, параграф 3 от Договора за ЕО. Въпреки това държавната помощ, предвидена в посочения договор, се определя като съвместима с Договора за ЕО въз основа на член 73 от него,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, предоставена от Австрия на *Postbus* в рамките на договор, сключен на 12 юли 2002 г. с *Verkehrsverbund Tirol*, е съвместима с общия пазар при спазване на условията и изпълнение на задълженията, посочени в член 2.

Член 2

Австрия извършва всяка година сравнение на компенсацията със средните разходи, наблюдавани в сектора, с помощта на трите метода, обяснени в раздел 3.3 от настоящото решение, и изисква възстановяването на всяка евентуално констатирана свръхкомпенсация.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Република Австрия.

Съставено в Брюксел на 26 ноември 2008 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател

([24]) Дело T-157/01 Danske Busvognmænd, Сборник, стр. II-917, абзаци 77 до 79.