II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

AFGØRELSER OG BESLUTNINGER

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 26. november 2008

om statsstøtte C 16/2007 (ex NN 55/06), som Østrig har ydet til fordel for virksomheden Postbus i Lienz-distriktet

(meddelt under nummer K(2008) 7034)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2009/845/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler [1], og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFREMSTILLING

(1) Ved breve af 2. august 2002 [2] og 23. august 2003 [3] indgav et privatejet østrigsk busselskab en klage til Kommissionen vedrørende statsstøtte, som Tyrols offentlige transportmyndighed (Verkehrsverbund Tirol GmbH, i det følgende benævnt Verkehrsverbund Tirol) i 2002 skulle have ydet til sin offentligt ejede konkurrent Postbus AG (i det følgende benævnt Postbus). Ved brev af 14. juli 2005 [4] anmodede Kommissionen Østrig om oplysninger vedrørende denne klage. Ved brev af 3. oktober 2005 [5] sendte Østrig de ønskede oplysninger til Kommissionen.

(2) Ved brev af 30. maj 2007 [6] underrettede Kommissionen Østrig om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, med hensyn til den pågældende foranstaltning.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*, hvor Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger [7].

(4) Østrig fremsatte sine bemærkninger ved brev af 18. juli 2007 [8].

(5) Ved brev af 24. juli 2007 [9] meddelte klageren Kommissionen, at den ikke længere var interesseret i at forfølge sagen.

(6) Kommissionen modtog ingen bemærkninger fra andre interesserede parter.

[1] EUT C 162 af 14.7.2007, s. 19.
[2] Registreret under reference TREN (2002) A/63803.
[3] Registreret under reference TREN (2002) A/68846.
[4] Registreret under reference TREN (2005) D/113701.
[5] Registreret under reference TREN (2006) A/15295.
[6] Registreret under reference K(2007) 2209 endelig.
[7] Jf. fodnote 1.
[8] Registreret under reference TREN (2007) A/38864.
[9] Registreret under reference TREN (2007) A/39395.

2. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

2.1. Den undersøgte foranstaltning

2.1.1. *Baggrund*

(7) Verkehrsverbund Tirol er et offentligt ejet selskab, som er underlagt privatretten. Der findes tilsvarende organer i alle andre regioner, og de benævnes normalt Verkehrsverbundgesellschaften. Disse organer har til opgave at planlægge og koordinere bustransporten i deres respektive regioner. Ifølge Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (forbundslov om organisering af offentlig passagertransport, i det følgende benævnt: ÖPNRV-G) modtager disse organer årlige tilskud fra det respektive Bundesland for at sikre tilstrækkelig offentlig passagertransport i regionen.

(8) Verkehrsverbund Tirol og Postbus indgik den 12. juli 2002 en kontrakt om offentlig tjeneste vedrørende befordring af passagerer på busruterne 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 og 5052 i Lienz-distriktet.

(9) I henhold til østrigsk forvaltningsret skal en busoperatør være i besiddelse af en tilladelse for at kunne drive en busrute. Tilladelsen udstedes uafhængigt af indgåelsen af en kontrakt om offentlig tjeneste.

(10) Postbus havde allerede tilladelserne til at drive de syv ruter, der er omfattet af kontrakten, forud for indgåelsen af kontrakten om offentlig tjeneste. Postbus havde ansøgt om tilladelserne på eget initiativ uden at være sikker på at modtage kompensation. De pågældende ruter anses derfor ifølge østrigsk lovgivning for at blive drevet »eigenwirtschaftlich« (i forretningsmæssig interesse). Ifølge Østrigs regler om offentlige indkøb er det vigtigt at skelne mellem eigenwirtschaftlich og gemeinwirtschaftlich (i fælles interesse), idet kun kontrakter om offentlig tjeneste for ruter, der drives gemeinwirtschaftlich, er omfattet af reglerne om offentlige indkøb. Den kontrakt om offentlig tjeneste, der er genstand for denne beslutning, blev derfor tildelt uden en offentlig indkøbsprocedure.

2.1.2. *Detaljeret beskrivelse af den kontrakt om offentlig tjeneste, der undersøges*

(11) Formålet med kontrakten er, at Postbus skal levere transportydelser med bus mod kompensation. Kontrakten trådte i kraft den 1. januar 2002 med tilbagevirkende kraft; den blev indgået på ubestemt tid. Hver af parterne kan opsige kontrakten med et varsel på seks måneder fra december 2006.

(12) I forbindelse med beregningen af kompensationen skelnes der i kontrakten mellem Bestelleistungen og Bestandsleistungen.

(13) Ifølge kontrakten er Bestelleistungen et bestemt antal bustjenesteydelser, som der betales en fast kompensation for. Ifølge kontraktens del IV (3) omfatter Bestelleistungen 204 807 km. Ifølge kontraktens del XIII modtager Postbus hvert år en betaling på 527 000 EUR plus moms. Udbetalingen foretages i tolv rater fordelt over året.

(14) Ifølge kontrakten er Bestandsleistungen transportjenesteydelser med bus, for hvilke der betales en kompensation, som består af tre dele. Ifølge kontraktens del IV (3) omfatter Bestandsleistungen 952 761 km. I del X (2) fastsættes kompensationen for Bestandsleistungen til 1 690 000 EUR for året 2002. Ifølge del X (3) er denne kompensation sammensat som følger:

a) Forbindelseskompensation (Verbundabgeltung), hvor beløbet fastsættes hvert år for hver linje alt efter passagertallet.

b) Billetsalgsindtægter, som er tilbageført til Postbus, uden moms.

c) Indtægter fra den kompensation, som forbundsministeriet for miljø, ungdom og familier udbetaler i forbindelse med reducerede takster for skoleelever og lærlinge i henhold til § 29 i ÖPNRV-G og kontrakter indgået mellem ministeriet og Postbus i henhold til §§ 30 f og 30 j i Familien Lasten Ausgleichs Gesetz (FLAG).

(15) For det første år af kontrakten er Verbundabgeltung fastlagt til 1 690 000 EUR minus indtægterne fra billetsalg og minus kompensationerne for takstforpligtelserne. På det tidspunkt, hvor kontrakten blev indgået, kendte parterne endnu ikke indtægterne fra kompensationerne for takstforpligtelserne. Det samlede beløb for Verbundabgeltung er derfor ikke fastsat i kontrakten.

(16) Den pris, som Verkehrsverbund Tirol betalte til Postbus for året 2002, udgjorde således 2 217 000 EUR (herunder tilbageførte billetsalgsindtægter). Postbus skulle til gengæld levere 1 157 568 km busservice i henhold til de køreplaner og på de linjer, der er anført i kontrakten. Den betalte pris pr. km var 1,92 EUR i gennemsnit.

2.1.3. *Den historiske udvikling i det østrigske system*

(17) Sondringen mellem Bestellleistungen og Bestandsleistungen forklares først og fremmest ved den historiske udvikling i ÖPNRV-G, hvori organiseringen og finansieringen af den kollektive transport i landområderne i Østrig er fastlagt.

(18) Ifølge § 10 (1) i ÖPNRV-G har bustransportvirksomheder, som tilhører den østrigske stat, såsom Postbus, ret til at få deres driftstab ved kollektiv transport dækket af staten indtil den 1. juni 1999 (Alteinnahmegarantie).

(19) For perioden fra 1. juni 1999 skal forbundsstaten betale et beløb, som svarer til det beløb, der årligt betales i medfør af Alteinnahmegarantie til de regionale organer med ansvar for organiseringen af den kollektive transport, Verkehrsverbundgesellschaften. Sidstnævnte anvender disse beløb til at bestille bustransporttjenester hos busvirksomheder. Før disse tjenester bestilles, skal Verkehrsverbundgesellschaften planlægge den kollektive transport i deres område i henhold til §§ 11, 20 og 31 i ÖPNRV-G, som fastlægger de økonomiske og kvalitetsmæssige parametre, der skal overholdes i den kollektive transport (§ 10 (2) i ÖPNRV-G).

(20) Fra 2001 reduceres de beløb, som forbundsstaten betaler til Verkehrsverbundgesellschaften, årligt med en femtedel (§ 10 (3) i ÖPNRV-G).

(21) I §§ 14 ff. i ÖPNRV-G fastlægges betingelserne for oprettelse og organisering af Verkehrsverbundgesellschaften. Ifølge § 19 (1) i ÖPNRV-G er Verkehrsverbundgesellschaften bl.a. forpligtet til at udskifte systemet med Alteinnahmegarantie inden for en frist på fem år fra 1999 med et system med kontrakter om offentlig tjeneste.

2.1.4. *Berettigelsen af den pris, der er fastsat i kontrakten om offentlig tjeneste*

(22) Inden kontrakten om offentlig tjeneste blev indgået, anvendte Verkehrsverbund Tirol tre forskellige metoder til at kontrollere, om den kompensation for offentlig tjeneste, der var planlagt i kontrakten, var berettiget. De tre metoder var: omkostningerne pr. kilometer (Prüfung nach Kilometersätzen), prisniveauet (Prüfung nach Kostensätzen) og de enkelte omkostningskategorier (Prüfung nach Einzelkostenpositionen).

2.2. **Kommissionens indledende vurdering**

(23) I sin beslutning om at indlede proceduren rejste Kommissionen tvivl om, hvorvidt den kontrakt om offentlig tjeneste, der var indgået mellem Verkehrsverbund og Postbus, opfyldte det andet af de såkaldte Altmark-kriterier ([10]). Eftersom de fire Altmark-kriterier er kumulative, har Kommissionen ikke foretaget en detaljeret vurdering af, om det tredje og fjerde kriterium er opfyldt, men har konkluderet, at tilstedeværelsen af statsstøtte ikke kan udelukkes.

(24) Hvad angår en sådan støttes eventuelle forenelighed med fællesmarkedet hedder det i beslutningen om at indlede proceduren, at støtten kan være forenelig med fællesmarkedet på grundlag af EF-traktatens artikel 73 og artikel 14 i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ([11]). Kommissionen mente bl.a., at kompensationen til Postbus tilsyneladende ikke oversteg det beløb, der var nødvendigt for at dække de omkostninger, der følger af opfyldelsen af kontraktens forpligtelser til offentlig tjeneste, når der tages hensyn til de dermed forbundne indtægter og en rimelig fortjeneste.

(25) Kommissionen mente imidlertid, at eftersom der ikke havde fundet en licitation sted, og eftersom en direkte konkurrent til Postbus hævdede, at Postbus modtog overkompensation, burde denne konkurrent og alle andre berørte tredjeparter have mulighed for at fremsætte bemærkninger om de metoder, som Østrig har anvendt til at kontrollere omkostninger og undgå overkompensation, før der træffes en endelig afgørelse om, hvorvidt Postbus modtog overkompensation eller ej. På dette grundlag var Kommissionen i tvivl om, hvorvidt Postbus blev overkompenseret for at levere en offentlig tjeneste i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste.

3. **BEMÆRKNINGER FRA ØSTRIG**

(26) Bemærkningerne fra Østrig vedrører:

a) forholdet mellem Altmark-kriterierne og forordning (EF) nr. 1191/69

b) anvendelsen af det andet Altmark-kriterium i den foreliggende sag

c) anvendelsen af tredje og fjerde Altmark-kriterium i den foreliggende sag, herunder især metoderne til at kontrollere omkostninger og undgå overkompensation

d) foreneligheden af kontrakten om offentlig tjeneste med forordning (EØF) nr. 1191/69.

Forholdet mellem Altmark-kriterierne og forordning (EØF) nr. 1191/69

(27) Østrig mener, at EF-traktatens artikel 73 og forordning (EØF) nr. 1191/69, som er baseret på den artikel, udgør en lex specialis til EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Når en kontrakt om offentlig tjeneste opfylder kriterierne i artikel 14 i forordning (EF) nr. 1191/69, er der derfor ikke tale om statsstøtte, og der er derfor ingen grund til at vurdere den pågældende kontrakt om offentlig tjeneste i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1, og Altmark-kriterierne. Østrig baserer denne fortolkning på præmis 37 i Altmark-dommen, hvor det hedder:

([10]) Disse kriterier blev fastlagt af EF-Domstolen i dommen af 24.7.2003, Altmark, sag C-280/00, Sml. I-7747, med henblik på at vurdere, om en kompensation for offentlig tjeneste udgør statsstøtte eller ej.

([11]) EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1.

»Herefter må det først undersøges, om forordning nr. 1191/69 finder anvendelse på de i hovedsagen omhandlede transportydelser. Det er alene, hvis dette ikke er tilfældet, at det er nødvendigt at undersøge anvendelsen af traktatens generelle bestemmelser om statsstøtte på de i hovedsagen omhandlede tilskud.«

3.1. **Anvendelse af det andet Altmark-kriterium i den foreliggende sag**

(28) Østrig hævder, at selv om forordning (EF) nr. 1191/69 ikke vedrører tilstedeværelsen af statsstøtte, men blot støttens forenelighed med fællesmarkedet, opfylder den kontrakt om offentlig tjeneste, som er indgået mellem Verkehrsverbund Tirol og Postbus, under alle omstændigheder de fire Altmark-kriterier.

(29) For så vidt angår det andet Altmark-kriterium, forklarer Østrig, at både kompensationen for Bestelleistungen og kompensationen for Bestandsleistungen er fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde. Med hensyn til Bestelleistungen forklarer Østrig, at kontrakten er en nettokontrakt, hvorved Postbus modtager en fast pris for hver kørt buskilometer på 2,57 EUR/km ([12]). Prisen var derfor blevet fastlagt på forhånd ved hjælp af det objektive og gennemsigtige kriterium »pris pr. kørt kilometer«.

(30) Med hensyn til Bestandsleistungen forklarer Østrig, at prisen også var blevet fastlagt på forhånd af parterne som en fast pris, nemlig 1,69 mio. EUR for de 952 761 km, der skulle køres. Det, der ikke var blevet fastlagt på forhånd, var den nøjagtige fordeling mellem de tre betalingskomponenter, nemlig billetindtægter, kompensation for takstforpligtelser og kompensation for integreret trafiksystem. Østrig oplyser, at forklaringen ligger i selve karakteren af de tre komponenter, hvoraf to afhænger af antallet af transporterede passagerer, og den tredje udgør forskellen mellem den samlede aftalte pris og summen af de første to elementer.

(31) I denne forbindelse konkluderer Østrig også, at kontrakten er en nettokontrakt, hvorved Postbus modtager en fast pris for hver kørt buskilometer på 1,77 EUR/km, og at prisen derfor var blevet fastlagt på forhånd ved hjælp af det objektive og gennemsigtige kriterium »pris pr. kørt kilometer«.

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

3.2. **Anvendelse af det tredje og fjerde Altmark-kriterium i den foreliggende sag, navnlig metoder til at kontrollere omkostninger og undgå overkompensation**

(32) Østrig hævder, at Verkehrsverbund Tirol udelukkede overkompensation til Postbus ved at sammenholde den pris, der blev betalt til Postbus pr. kilometer, med gennemsnittet i sektoren ved hjælp af tre forskellige metoder: en kontrol af omkostningerne pr. kilometer, en kontrol af prisniveauet og en kontrol af de enkelte omkostningskategorier.

(33) I sit svar på beslutningen om at indlede proceduren gav Østrig Kommissionen yderligere oplysninger om to af de metoder, der var anvendt til at kontrollere omkostningerne i forbindelse med ydelse af transporttjenester og undgå overkompensation, nemlig kontrollen af prisniveauet og kontrollen af de enkelte omkostningskategorier. Østrig mener, at der ikke er behov for nogen yderligere forklaring med hensyn til kontrollen af omkostningerne pr. kilometer ([13]).

(34) Østrig mener, at disse tre omkostningskontroller sikrer både overholdelse af det tredje (fravær af overkompensation) og det fjerde (gennemsnitlig, veldrevet virksomhed) Altmark-kriterium.

3.2.1. *Kontrol af omkostningsniveauet*

(35) Ved hjælp af metoden »kontrol af omkostningsniveauet« sammenlignede Verkehrsverbund Tirol Postbus' omkostningsniveau med de gennemsnitlige omkostninger i sektoren.

(36) På grundlag af de gennemsnitlige omkostninger i sektoren skulle Postbus overholde følgende omkostningsmål for kontrakten om offentlig tjeneste i Lienz-distriktet:

Udgiftspost	Omkostning
Personaleudgifter	[…] (*) EUR
Udgifter til brændstof og vedligeholdelse	[…] EUR
Køretøjsomkostninger (afskrivning)	[…] EUR
Administrative omkostninger	[…] EUR
I alt	[…] EUR

(*) Fortrolige oplysninger

(37) Østrig giver følgende detaljerede redegørelse for disse udgiftsposter.

([13]) For de forklaringer, som Østrig har afgivet i så henseende på dette stadium af den foreløbige vurdering, henvises til punkt 98 og 99 i beslutningen om at indlede proceduren.

3.2.1.1. Personaleudgifter

(38) Østrig baserede beregningen af personaleudgifterne på 54 290 køretimer (Lenkerstunden) for rutedriften. Østrig forklarede, at dette tal er baseret på de kilometer, der er nødvendige for driften i henhold til køreplanen, inkl. stoptid, men ekskl. ture frem og tilbage mellem stoppesteder/garager, hvileperioder osv. Ifølge Østrig gik Verkehrsverbund Tirol med 21 km pr. time ud fra en forholdsvis høj ydelse pr. km/t ([14]), idet gennemsnittet for Østrig er 16-18 km/t.

(39). Østrig anførte, at bruttotimesatsen for en køretime (inkl. alle gebyrer, afgifter, garage, vedligeholdelse, administration og ekstra personaleomkostninger) vurderes til […] EUR. Dette beløb er sammensat således: i den østrigske overenskomst for ansatte i privatretlige busselskaber fra 2002 er fastsat en gennemsnitlig nettotimeløn på 7,55 EUR. Hertil skal der i første omgang tilføjes tillæg for søndags- og feriearbejde, betaling for overtimer, skatter og socialsikringsudgifter. Under hensyntagen til disse udgifter ligger den gennemsnitlige timeløn på 16,30 EUR.

(40) Oven i denne timeløn er der et yderligere tillæg på ca. […] % for personaleudgifter til garage, planlægning og administration. Under hensyntagen til disse faste omkostninger koster en times busdrift […] EUR.

(41) Multiplicerer man det gennemsnitlige antal køretimer med den gennemsnitlige timeløn, bliver personaleudgifterne i alt […] EUR ([15]).

3.2.1.2. Udgifter til brændstof og vedligeholdelse

(42) I forbindelse med udgifterne til brændstof og vedligeholdelse antager Verkehrsverbund Tirol en udgift på […] EUR for hver planlagt kilometer (1 157 568 km), hvilket i alt giver […] EUR. Dette beløb omfatter alle køretøjsrelaterede omkostninger, undtagen omkostninger til finansiering, afskrivning og kontrolforanstaltninger.

(43) Østrig giver en detaljeret redegørelse for sin beregning. Den er baseret på antagelsen om, at der til ruterne i Lienz-distriktet vil være behov for 4 busser med en længde på 15 m og et brændstofforbrug på 45 l/100 km og 21 busser med en længde på 12 m og et brændstofforbrug på 36 l/100 km. Det samlede anslåede brændstofforbrug for denne flåde er 478 000 l. På basis af en dieselpris på […] EUR/l er de samlede brændstofudgifter derfor […] EUR.

(44) Vedligeholdelsesudgifterne anslås til […] EUR pr. bus (personale- og materialeudgifter), altså i alt […] EUR for 25 busser. Udgifterne til brændstof og vedligeholdelse beløber sig tilsammen til […] EUR.

(45) Dette er allerede mere end de […] EUR, der var blevet benyttet som benchmark. De østrigske myndigheder konkluderer derfor, at omkostningsposten »brændstof og vedligeholdelse« er et meget konservativt overslag.

3.2.1.3. Udgifter til køb og afskrivning af køretøjer

(46) Udgifterne til køb og afskrivning af køretøjer på […] EUR er baseret på følgende antagelser:

a) Busruterne skal drives med 4 busser på 15 m længde og 21 busser på 12 m længde.

b) Det hedder i kontrakten om offentlig tjeneste, at flådens gennemsnitsalder ikke må overstige 6 år, og at mindst 10 % af flåden skal fornyes hvert år.

c) Indkøbsprisen for en bus på 12 m er […] EUR, den gennemsnitlige årlige forrentning er 5 %, og afskrivningsperioden er 8 år. Årsydelsen pr. køretøj er derfor […] EUR.

d) Eftersom kontrakten imidlertid tillader, at køretøjerne anvendes i en periode på 12 år, benyttes en tredjedel af flåden til trods for, at den er fuldt afskrevet. Udgifterne til indkøb og afskrivning af køretøjer angår derfor kun to tredjedele af flåden, altså 16 køretøjer.

(47) Baseret på disse antagelser ligger de årlige udgifter til indkøb og afskrivning af køretøjer på […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Administrative omkostninger

(48) Hvad angår de administrative omkostninger på […] EUR, gik *Verkehrsverbund Tirol* ud fra […] % af alle de andre udgifter pr. udgiftspost ved sine beregninger ([17]). Dette beløb dækker kontorleje og kontorudstyr.

([14]) Tallet 21 km kan fås ved at dividere det samlede antal kilometer med antallet af køretimer: 1 157 568 km: 54 290 hours = 21,32 km/t.

([15]) 54 290 timer × […] EUR/t = […] EUR.

([16]) […] EUR.

([17]) […] EUR (omkostninger pr. stk.) × […] % = […] EUR.

3.2.2. *Kontrol af udgifterne efter de forskellige udgiftskategorier*

(49) Kontrollen af udgifterne efter de forskellige udgiftskategorier er en beregning af sandsynligheden af de forskellige udgiftskategorier. *Verkehrsverbund Tirol* har fastlagt følgende udgifter som benchmark:

Omkostningskategorier	Omkostning
Chaufførudgifter	[…] EUR
Personaleudgifter (undtagen chaufførudgifter)	[…] EUR
Køretøjsudgifter (afskrivning)	[…] EUR
Brændstofudgifter	[…] EUR
Dækudgifter	[…] EUR
Andre udgifter (reparation, vedligeholdelse osv.)	[…] EUR
Administrative omkostninger	[…] EUR
I alt	[…] EUR

(50) Der er også givet en mere detaljeret redegørelse for disse benchmarks.

3.2.2.1. Chaufførudgifter

(51) Verkehrsverbund Tirol baserede beregningen af chaufførudgifterne på 28 chauffører, hvilket ifølge Østrig er lavt sat for 25 busser, hvis der tages højde for ferie, inaktive perioder som følge af sygdom osv. Selv om der i den østrigske overenskomst for ansatte i privatretlige busselskaber er fastsat en årlig bruttoløn på […] EUR (uden tillæg eller skatter), gik Verkehrsverbund Tirol kun ud fra […] EUR. Personaleudgifterne udgør derfor […] EUR.

3.2.2.2. Personaleudgifter

(52) Hvad angår de øvrige personaleudgifter til personale inden for administration, planlægning og værkstedstjenester, gik Verkehrsverbund Tirol ligeledes ud fra en årlig bruttoløn på […] EUR pr. ansat. Antallet af ansatte blev sat til 8. Personaleudgifterne beløber sig derfor til […] EUR.

3.2.2.3. Køretøjsudgifter

(53) Køretøjsudgifterne er baseret på samme antagelse som i forbindelse med kontrollen af omkostningerne pr. post.

3.2.2.4. Brændstofudgifter

(54) Hvad angår brændstofudgifterne har Verkehrsverbund Tirol baseret beregningen på et brændstofforbrug på 465 000 l. Den gennemsnitlige brændstofpris blev ansat til […] EUR pr. l. De samlede brændstofudgifter er derfor […] EUR ([17]).

3.2.2.5. Dækudgifter

(55) Med hensyn til dækudgifter gik Verkehrsverbund Tirol ud fra en indkøbspris på […] EUR for 2 par dæk hvert år til 25 busser, hvorved omkostningerne ligger på […] EUR.

3.2.2.6. Andre udgifter

(56) Materialeomkostninger til køretøjer, vedligeholdelse, forsikring, skat osv. anslås at ligge på ca. […] EUR pr. år. Dette tal indeholder forsikring for hvert køretøj på ca. […] EUR pr. år og materialeudgifter på […] EUR pr. kørt kilometer. Vedligeholdelse af 25 busser udgør i alt […] EUR pr. år. Leje af garageplads på 1 500 m^2 udgør […] EUR pr. år.

3.2.2.7. Administrative omkostninger

(57) De administrative omkostninger anslås at ligge på ca. […] EUR pr. måned, altså […] EUR pr. år.

3.2.3. *Østrigs konklusion vedrørende det tredje og fjerde Altmark-kriterium*

(58) Østrig konkluderer, at Verkehrsverbund Tirol har vurderet den pris, der betales til Postbus, på grundlag af tilstrækkelige, realistiske og konservative overslag over, hvor meget en gennemsnitlig busvirksomhed ville have anvendt på at gennemføre en tilsvarende kontrakt. Østrig påpeger, at den pris, der er betalt til Postbus, nemlig 2 217 000 EUR, ligger inden for intervallet mellem de to omkostningskontroller, hvor resultaterne udgør henholdsvis 2 224 965,00 EUR og 2 205 619,00 EUR.

(59) Østrig mener derfor, at en overkompensation af *Postbus* kan udelukkes, og at den pris, der er betalt til *Postbus*, svarer til den pris, som en gennemsnitlig, veldrevet virksomhed, der er tilstrækkelig udstyret med transportmidler, ville have krævet for at varetage de pågældende transportydelser.

3.3. **Foreneligheden af kontrakten om offentlig tjeneste med forordning (EØF) nr. 1191/69**

(60) Af de grunde, der er anført i afsnit 3.3, mener Østrig, at kontrakten om offentlig tjeneste ligeledes er i fuld overensstemmelse med artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69.

4. **RETLIG VURDERING**

(61) For det første afvises Østrigs argument, hvorefter EF-traktatens artikel 87, stk. 1, ikke skulle finde anvendelse på en kontrakt om offentlig tjeneste, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 1191/69.

(62) Forordning (EØF) nr. 1191/69 er nemlig en forordning, der bl.a. tillader, at visse former for støtte, der ydes af medlemsstaterne i form af kompensation for pålæggelse af en pligt til offentlig tjeneste, kan erklæres for forenelige med fællesmarkedet, og som fritager medlemsstaterne for forpligtelsen i EF-traktatens artikel 88, stk. 3, til at anmelde støtte til Kommissionen, før den iværksættes.

(63) Reglerne om statsstøtte i forordning (EØF) nr. 1191/69 gælder imidlertid kun for foranstaltninger, der udgør statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Forordning (EØF) nr. 1191/69 er med andre ord en forenelighedsforordning.

(64) Der er derfor i første omgang grund til at analysere, om de betalinger, der er fastsat i kontrakten mellem Postbus og Verkehrsverbund, udgør statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Hvis dette er tilfældet, skal det i anden omgang analyseres, om de er forenelige med fællesmarkedet.

4.1. **Tilstedeværelsen af statsstøtte**

(65) I EF-traktatens artikel 87, stk. 1, hedder det: »Bortset fra de i denne traktat hjemlede undtagelser er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

(66) Busoperatørerne, såsom Postbus, udøver en økonomisk aktivitet, nemlig transport af personer mod kompensation; de er derfor virksomheder i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

(67) Betalingen af støtte til Postbus foretages af Verkehrsverbund Tirol, som finansieres af delstaten Tyrol og forbundsregeringen. Betalingen af disse beløb sker således ved hjælp af statsmidler.

(68) Det er endvidere et spørgsmål, om Postbus — gennem den kontrakt om offentlig tjeneste, som er genstand for denne beslutning — får en selektiv økonomisk fordel. I dommen »Altmark Trans« ([18]) har Domstolen fastlagt de kriterier, der skal anvendes til at vurdere, om der er tale om en kompensation for en offentlig tjeneste:

»Offentlige tilskud, som har til formål at muliggøre virksomhed med rutetransport i byer, forstæder eller regioner, falder dog ikke ind under denne bestemmelse, for så vidt som sådanne tilskud skal anses for at være en kompensation, der er et vederlag for de af de begunstigede virksomheder leverede ydelser til opfyldelse af forpligtelser til offentlig tjeneste. […]«

Ifølge Domstolen er dette tilfældet, hvis nedenstående fire kriterier er opfyldt:

»— for det første skal den begunstigede virksomhed faktisk være pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser skal være klart defineret

— for det andet skal de kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde

— for det tredje må kompensationen ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne

— når udvælgelsen af den virksomhed, der skal overdrages en forpligtelse til offentlig tjeneste, ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, […] skal størrelsen af den nødvendige kompensation for det fjerde fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at gennemføre forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.«

4.1.1. *Er det faktisk pålagt den pågældende virksomhed at opfylde klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste?*

(69) Artikel 2, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1191/69 indeholder følgende definition af forpligtelser til offentlig tjeneste: »Ved forpligtelser til offentlig tjeneste forstås forpligtelser, som transportvirksomheden ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang og ikke på samme betingelser«.

([18]) Domstolens dom, *Altmark Trans.*

(70) Den kontrakt, der er indgået mellem Postbus og Verkehrsverbund Tirol, formaliserer de specifikke krav, der pålægges leverandøren af ydelserne for at sikre et afbalanceret transportnet på baggrund af de betjente områders landlige karakter og ringe befolkningstæthed samt geografiske karakteristika. Disse faktorer kan afholde en operatør, der tilbyder sådanne tjenester, fra at tilbyde disse på et rent kommercielt grundlag. Virksomheden Postbus har en forpligtelse til at tilbyde sådanne tjenester, og de køreplaner, der skal overholdes, og de ruter, hvor tjenesterne skal tilbydes, er tydeligvis kontraktlig fastlagt som præciseret i punkt 2 i kontrakten.

(71) Det følger derfor af kontrakten mellem Postbus og Verkehrsverbund Tirol, at Postbus rent faktisk har fået pålagt en offentlig transporttjeneste i Lienz-distriktet. Det første Altmark-kriterium er således opfyldt.

4.1.2. *Er de parametre, der ligger til grund for beregningen af kompensationen, fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde?*

(72) For det andet skal det afgøres, om de parametre, der danner grundlaget for beregningen af kompensationen, er blevet fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.

(73) Der skelnes i kontrakten mellem betaling for Bestellleistungen og betalinger for Bestandsleistungen. Som præciseret af Østrig i svaret på beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure fastsættes det i kontrakten, at der for de to kategorier af transporttjenester skal ydes en kompensation pr. tilbagelagt transportkilometer. Prisen pr. kilometer er 2,57 EUR for Bestellleistungen og 1,77 EUR for Bestandsleistungen. Bestandsleistungen adskiller sig kun fra Bestellleistungen ved, at en af faktorerne i kompensationen tilpasses, således at beløbet 1,77 EUR/km systematisk overholdes.

(74) Det kan konstateres, at fastsættelsen af kompensationen på grundlag af en pris pr. tilbagelagt kilometer og det samlede antal tilbagelagte kilometer er en almindelig praksis i forbindelse med kontrakter om bustransport, navnlig hvis det er den offentlige myndighed, der har ansvaret for organisering af den kollektive trafik, som bærer risikoen i forbindelse med indtægterne fra billetsalget. Efter igen at have undersøgt kontrakternes indhold på grundlag af de yderligere forklaringer fra Østrig konstaterer Kommissionen, at i modsætning til resultatet af dens foreløbige analyse i punkt 64-71 i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure udgør den kontrakt, der er indgået mellem Postbus og Verkehrsverbund Tirol, en kontrakt af denne type.

(75) Fastsættelsen af kompensationen på grundlag af en pris pr. tilbagelagt kilometer og det samlede antal tilbagelagte kilometer opfylder det andet Altmark-kriterium, fordi prisen pr. kilometer og det samlede antal tilbagelagte kilometer er fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.

(76) Derfor er det andet Altmark-kriterium opfyldt.

4.1.3. *Fravær af overkompensation*

(77) Det fremgår af punkt 96-102 i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure, at Kommissionen mener, at den metode, Verkehrsverbund Tirol har valgt til at sikre, at der ikke foreligger overkompensation, nemlig kontrol af den pris, som busvirksomheden forlangte, ved hjælp af tre forskellige metoder til sammenligning med de gennemsnitsværdier, der er konstateret i den pågældende sektor, kan accepteres som bevis for, at der ikke foreligger overkompensation.

(78) I den foreliggende sag var Kommissionen imidlertid af den opfattelse, at fordi der ikke har været noget udbud, og fordi en direkte konkurrent til Postbus hævdede, at Postbus har modtaget overkompensation, var det hensigtsmæssigt at give denne konkurrent og alle andre interesserede tredjeparter lejlighed til at udtale sig om Østrigs metoder til kontrol af omkostningerne, før det med sikkerhed konkluderes, at Postbus ikke modtager overkompensation.

(79) Det skal for det første bemærkes, at klageren har meddelt Kommissionen, at vedkommende ikke længere ønsker at forfølge denne sag. Det kan derefter konstateres, at der ikke er nogen tredjepart, der har sat spørgsmålstegn ved fraværet af overkompensation.

(80) Kommissionen mener endvidere, at Østrig har afgivet supplerende forklaringer, som viser, at den pris, som Verkehrsverbund Tirol betaler til Postbus, udgør en plausibel og tilstrækkelig pris i betragtning af de gennemsnitsomkostninger, der er konstateret i den pågældende sektor, og erfaringerne fra den offentlige forvaltning. I afsnit 3.3.1-3.3.3 sammenfattes de beregningsmetoder og de sammenligninger og konklusioner, der følger heraf. Mere generelt giver en metode som den foreliggende, hvor der efterfølgende og på tre forskellige måder foretages en systematisk sammenligning af kompensationen med omkostningerne i sektoren, mulighed for at sikre, at der ikke er tale om overkompensation. Skulle en sådan sammenligning føre til, at der konstateres en overkompensation, skal Østrig kræve denne tilbagebetalt.

(81) Det kan på grundlag heraf konkluderes, at Postbus ikke modtager overkompensation for udførelsen af den kontrakt om offentlig tjeneste, der er genstand for denne beslutning, og at det tredje Altmark-kriterium derfor er opfyldt.

4.1.4. *Pris svarende til omkostningerne i en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkelig udstyret med transportmidler*

(82) Det skal kontrolleres, om den pris, Verkehrsverbund Tirol betaler til Postbus, svarer til omkostningerne i en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkelig udstyret med transportmidler. For at kontrollere, om dette kriterium er opfyldt, skal de tre elementer analyseres særskilt.

4.1.4.1. Omkostningerne i en gennemsnitsvirksomhed

(83). I den forbindelse skal det for det første bemærkes, at i forbindelse med kontrolberegningerne har Østrig baseret sig på konstaterede gennemsnitlige standardparametre i den pågældende sektor. De kan derfor anses for at afspejle gennemsnittet i den pågældende sektor.

(84) Postbus' omkostninger svarer derfor til omkostningerne i en østrigsk gennemsnitsvirksomhed.

4.1.4.2. Omkostningerne i en veldrevet virksomhed

(85) Det er et spørgsmål, om Postbus' omkostninger også svarer til omkostningerne i en veldrevet virksomhed. I bustransportsektoren, som længe har været domineret af monopoler og tildeling af kontrakter uden udbud, er alle virksomheder på markedet ikke nødvendigvis veldrevne virksomheder.

(86) I denne forbindelse skal det bemærkes, at Østrig ikke har afgivet nogen forklaring, der viser, at disse parametre også afspejler gennemsnittet i en veldrevet virksomhed. For eksempel skulle Østrig kunne have baseret sig på gennemsnitsomkostningerne i de virksomheder, der i de seneste år har fået tildelt et stort antal kontrakter i sektoren.

(87) Det skal endvidere bemærkes, at der er en forskel på 0,80 EUR/km mellem prisen pr. km for Bestellleistungen og for Bestandsleistungen. Dette tyder på, at Postbus råder over en vis margin til at forbedre sin effektivitet med hensyn til Bestellleistungen.

(88) Det kan deraf konkluderes, at Østrig ikke har påvist, at den pris, Verkehrsverbund Tirol betaler til Postbus, svarer til omkostningerne i en veldrevet virksomhed. Det fjerde Altmark-kriterium er derfor ikke er opfyldt.

4.1.4.3. Konklusion vedrørende opfyldelsen af Altmark-kriterierne

(89) Eftersom de fire kriterier er kumulative kriterier, medfører det forhold, at et af de fire kriterier ikke er opfyldt, at Kommissionen automatisk konkluderer, at de pågældende betalinger skal anses for at give virksomheden Postbus en selektiv økonomisk fordel.

4.1.5. *Fordrejning af konkurrencen og indvirkning på samhandelen*

(90) Virksomheden Postbus er aktiv på bustransportmarkedet i hele Østrig og besidder en stor markedsandel. Hvis denne virksomhed tildeles en økonomisk fordel, kan det derfor medføre en fordrejning af konkurrencevilkårene.

(91) I den foreliggende sag kan der bl.a. opstå en fordrejning af konkurrencen, fordi den offentlige finansiering gives til den virksomhed, der har licens til bustransport i det pågældende distrikt. Denne offentlige finansiering kan derfor hindre andre virksomheder i at opnå driftstilladelser til kollektive transportruter, idet den styrker de støttemodtagende virksomheders stilling og sætter dem i stand til at tilbyde mere attraktive, kommercielle vilkår, når tilladelserne skal fornyes.

(92) Hvad angår muligheden for, at den pågældende foranstaltning kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, skal det for det første bemærkes, at markedet for lokal eller regional kollektiv transport er et konkurrencepræget marked i Østrig og i andre medlemsstater, da der ikke findes noget nationalt monopol for en eller flere virksomheder på dette marked.

(93) I den forbindelse skal der gøres opmærksom på præmis 77 ff i dommen Altmark Trans, hvor Kommissionen fastslog:

»Det er på ingen måde udelukket, at et offentligt tilskud til en virksomhed, som alene leverer lokale eller regionale transportydelser, og som ikke leverer transportydelser uden for den oprindelige medlemsstat, ikke desto mindre kan have indvirkning på samhandelen mellem medlemsstater.

Når en medlemsstat således yder et offentligt tilskud til en virksomhed, kan den pågældende virksomheds stilling inden for levering af transportydelser derved blive opretholdt eller styrket med den konsekvens, at chancerne for de virksomheder, der er etableret i de øvrige medlemsstater, for at levere transportydelser på denne medlemsstats marked herved bliver formindskede (jf. i denne forbindelse dom af 13. juli 1988 i sag 102/87, Frankrig mod Kommissionen, Sml. s. 4067, præmis 19, dom af 21. marts 1991 i sag C-305/89, Italien mod Kommissionen, Sml. s. I-1603, præmis 26, og dommen i sagen Spanien mod Kommissionen, præmis 40).

[…]

Den for anvendelsen af EF-traktatens artikel 92, stk. 1, fastsatte betingelse, hvorefter støtten skal kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstater, afhænger ikke af, om de leverede transportydelser er lokale eller regionale eller af størrelsen af det omhandlede aktivitetsområde.«

(94) Det kan derfor ikke udelukkes, at mulighederne for, at virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat, kan levere deres transportydelser på det østrigske transportmarked, reduceres ved den pågældende foranstaltning.

(95) Den offentlige finansiering, som Verkehrsverbund Tirol yder til Postbus, kan derfor skabe konkurrencefordrejninger og påvirke samhandelen mellem medlemsstater.

4.1.6. *Konklusion*

(96) Eftersom det fjerde Altmark-kriterium ikke er opfyldt, og alle de øvrige betingelser i EØF-traktatens artikel 87, stk. 1, er opfyldt, kan det konstateres, at de pågældende betalinger udgør statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

(97) Der er derfor grund til at undersøge, om disse støtteforanstaltninger kan erklæres for forenelige med fællesmarkedet.

4.2. **Støttens forenelighed**

(98) I EF-traktatens artikel 73 står der om landtransport, at »støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med denne traktat«.

4.2.1. *Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73*

(99) Domstolen bemærker, »at det i traktatens artikel 77 (nu artikel 73 EF) bestemmes, at støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten. Efter vedtagelsen af forordning (EØF) nr. 1107/70 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje, er medlemsstaterne ikke længere berettigede til at påberåbe sig traktatens artikel 77, som bestemmer, at støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten, uden for de tilfælde, som omhandles i den afledte fællesskabsret. For så vidt som forordning nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ikke finder anvendelse i den foreliggende sag, og såfremt de i hovedsagen omhandlede tilskud er omfattet af traktatens artikel 92, stk. 1 (efter ændringen artikel 87, stk. 1, EF), fastsætter forordning nr. 1107/70 således udtømmende de betingelser, hvorunder medlemsstaternes myndigheder kan tildele støtte i henhold til traktatens artikel 77.« [19]

(100) Det skal derfor undersøges, om forordning (EØF) nr. 1191/69 eller forordning (EØF) nr. 1107/70 indeholder forenelighedsregler for statsstøtteforanstaltningerne, som finder anvendelse i den foreliggende sag.

4.2.2. *Forenelighed med fællesmarkedet på grundlag af forordning (EØF) nr. 1191/69*

4.2.2.1. Anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69

(101) Anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69 defineres som følger i forordningens artikel 1, stk. 1 og 2:

»1. Denne forordning gælder for transportvirksomheder, som præsterer tjenesteydelser inden for transport med jernbane, ad landevej og sejlbare vandveje. Medlemsstaterne kan fra forordningens anvendelsesområde udelukke virksomheder, hvis aktiviteter udelukkende omfatter transportydelser i byer, forstæder eller regioner.

2. I denne forordning forstås ved:

— »transport i byer og forstæder«: transportydelser til opfyldelse af behovene i en by eller et byområde samt transportbehovene mellem denne by eller dette byområde og forstæderne

— »transportydelser i regioner«, transportydelser, der tager sigte på at opfylde transportbehovene i en region.«

(102) Østrig har gjort brug af muligheden for at udelukke visse virksomheder fra forordningens anvendelsesområde. I henhold til artikel 2 i Privatbahnunterstützungsgesetz 1998 [20] er virksomheder, som udelukkende er beskæftiget med transport i byer og forstæder, udelukket fra anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69.

(103) I den foreliggende sag er de pågældende tjenester imidlertid regionale tjenester. Forordning (EØF) nr. 1191/69 finder derfor anvendelse.

4.2.2.2. Den af Østrig valgte ordning

(104) I artikel 1, stk. 3-5, i forordning (EØF) nr. 1191/69 beskrives de to forskellige ordninger, som medlemsstaterne kan vælge mellem i forbindelse med organisering og finansiering af kollektiv transport, nemlig ordningen med pålæggelse af forpligtelser til offentlig tjeneste og kontraktordningen.

[19] Domstolens dom, Altmark Trans, præmis 101, 106, 107. Rådets forordning (EØF) nr. 1167/70 (EFT L 130 af 15.6.1970, s. 1).

[20] Bundesgesetzblatt I 1994/519.

»3. Medlemsstaternes kompetente myndigheder ophæver de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser, der er defineret i denne forordning og pålagt inden for transport med jernbane, ad landevej og sejlbare vandveje.

4. For at sikre tilstrækkelige transportydelser, navnlig under hensyntagen til samfunds- og miljømæssige faktorer og til den fysiske planlægning, eller med henblik på at tilbyde bestemte prisbetingelser til fordel for bestemte grupper af rejsende, kan medlemsstaternes kompetente myndigheder indgå kontrakter om offentlig tjeneste med en transportvirksomhed. Betingelser og nærmere bestemmelser for sådanne kontrakter er fastsat i afdeling V.

5. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan dog opretholde eller pålægge de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er omhandlet i artikel 2, for personbefordring i byer, forstæder og regioner. Betingelser og nærmere bestemmelser herfor, herunder kompensationsformer, er fastsat i afdeling II, III og IV. Når en transportvirksomhed både præsterer tjenesteydelser, der er omfattet af forpligtelser til offentlig tjeneste, og udfører andre aktiviteter, skal de pågældende offentlige tjenester udgøre særlige afdelinger, der mindst opfylder følgende betingelser:

a) regnskabet for hver af disse driftsaktiviteter skal føres særskilt, og de tilsvarende aktiver skal opføres efter gældende regnskabsforskrifter

b) udgifterne skal balancere med driftsindtægterne og de offentlige myndigheders indbetalinger uden mulighed for overførsel fra eller til et andet af virksomhedens aktivitetsområder.«

(105) Østrig har valgt en kontraktordning (§ 19 i ÖPNRV-G). De bestemmelser, der gælder for de pågældende foranstaltninger, findes derfor i afdeling V i forordning (EØF) nr. 1191/69.

4.2.2.3. Anvendelse af afdeling V i forordning (EØF) nr. 1191/69

(106) Afdeling V i forordning (EØF) nr. 1191/69 består af en enkelt artikel, artikel 14, hvori det hedder følgende:

»1. Ved kontrakt om offentlig tjeneste forstås en kontrakt, der indgås mellem en medlemsstats kompetente myndigheder og en transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

— transportydelser, der følger fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet

— 3 supplerende transportydelser

— transportydelser til bestemte priser og på bestemte vilkår, især for bestemte grupper af rejsende eller bestemte forbindelser

— tilpasninger af ydelserne til de faktiske behov.

2. Kontrakter om offentlig tjeneste omfatter blandt andet følgende punkter:

a) særlige oplysninger om transportydelserne, navnlig vedrørende kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet

b) prisen på ydelserne i henhold til kontrakten, der enten udgør et tillæg til takstindtægterne eller omfatter indtægterne, samt nærmere bestemmelser for de finansielle forbindelser mellem de to parter

c) reglerne vedrørende tillægskontrakter og kontraktændringer, navnlig for at tage hensyn til uforudsete ændringer

d) kontraktens gyldighedsperiode

e) sanktioner ved manglende opfyldelse af kontrakten.

3. De aktiver, der anvendes til transportydelser, som er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, kan enten tilhøre virksomheden eller være stillet til dennes rådighed.

4. Enhver virksomhed, der har til hensigt at afbryde eller foretage væsentlige ændringer i en transporttjeneste, som den yder offentligheden vedvarende og regelmæssigt, og som ikke er omfattet af kontraktordningen eller forpligtelsen til offentlig tjeneste, underretter medlemsstatens kompetente myndighed herom med et varsel på mindst tre måneder. De kompetente myndigheder kan give afkald på denne underretning. Denne bestemmelse berører ikke andre gældende nationale fremgangsmåder i forbindelse med retten til at afbryde eller ændre transportydelser.

5. Efter at have modtaget den i stk. 4 omhandlede underretning kan de kompetente myndigheder pålægge virksomheden at opretholde den pågældende tjenesteydelse endnu i højst et år fra datoen for varslet, og de giver virksomheden meddelelse herom mindst en måned inden varslets udløb. De kan ligeledes tage initiativ til forhandlinger om oprettelse eller ændring af en sådan transportydelse.

6. De byrder, der for transportvirksomhederne er en følge af de i stk. 5 nævnte forpligtelser, kompenseres efter de i afdeling II, III og IV fastsatte fælles metoder.«

(107) Den kontrakt, der er indgået mellem Postbus og Verkehrsverbund Tirol, er en kontrakt, der er indgået mellem en medlemsstats kompetente myndigheder og en transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

(108) Denne kontrakt omfatter især: transportydelser, der følger fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet; transportydelser til bestemte priser og på bestemte vilkår, især for bestemte kategorier af rejsende; tilpasninger af ydelserne til de faktiske behov.

(109) Denne kontrakt kan derfor anses for en kontrakt om offentlig tjeneste i henhold til artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69.

(110) Det kan konstateres, at hverken formålet med (»at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser«) eller indholdet af kontrakter om offentlig tjeneste (»fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet«, fastsættelse af takster, befordringsvilkår »for bestemte grupper af rejsende eller bestemte forbindelser«, »tilpasninger af ydelserne til de faktiske behov« osv.) adskiller sig fra de forhold, for hvilke staten eller lokale myndigheder kan pålægge pligter til offentlig tjeneste. Det er dog allerede klargjort ovenfor, at kompensationen for sådanne ydelser er en støtte til fordel for tjenesteyderen.

(111) På dette punkt skal det for det første bemærkes, at den lovgivende myndighed ved vedtagelsen af forordning (EØF) nr. 1191/69 havde til formål at fastsætte, under hvilke vilkår »støtteforanstaltninger […], som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse« som omhandlet i EF-traktatens artikel 73, er forenelige med fællesmarkedet. Anvendelsen af EF-traktatens artikel 73, og dermed også anvendelsen af forordning (EØF) nr. 1191/69, forudsætter, at der foreligger statsstøtte som omhandlet i EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Hvis kontraktens indhold kan være omfattet af artikel 73's begreb om »forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse«, bør instrumentets form — altså det, at det er en kontrakt og ikke en ensidigt pålagt forpligtelse — ikke i sig selv hindre, at den støtte, der kan være indeholdt i prisen, er forenelig med fællesmarkedet. Det afgørende for, om en ydelse, hvad enten den er statspålagt eller aftalt mellem parterne i en kontrakt, kan betegnes som en pligtmæssig offentlig tjeneste, ligger i ydelsens indhold og ikke i den form, hvorunder den etableres ([21]). På dette grundlag kan det konkluderes, at der intet juridisk er til hinder for, at statsstøtte, der er indeholdt i prisen for ydelser som fastsat i en kontrakt om offentlig tjeneste, kan anses for at være forenelig med fællesmarkedet. Det skal bemærkes, at denne løsning også er valgt af de lovgivende organer i Europa-Parlamentets og Rådets nye forordning (EØF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej. ([22]) I henhold til artikel 12 træder forordningen imidlertid først i kraft den 3. december 2009. Den gælder derfor ikke for den omhandlede kontrakt, som blev indgået før denne forordnings ikrafttræden.

(112) Uden nøjagtige betingelser for foreneligheden i forordning 1191/69 mener Kommissionen, at de generelle principper, der følger af traktaten, retspraksis og Kommissionens beslutningspraksis på andre områder, skal finde anvendelse, når man skal afgøre foreneligheden af en sådan støtte.

(113) Disse principper har Kommissionen sammenfattet i generel form i afsnit 2.4 i »Fællesskabsrammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste« ([23]). Om foreneligheden med fællesmarkedet af statsstøtte, der er indeholdt i en pris, som en offentlig myndighed betaler en tjenesteyder for en offentlig tjeneste, fastsætter disse rammebestemmelser i punkt 14:

»Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt til dækning af de omkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, under hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af disse forpligtelser. I kompensationen indregnes alle fordele ydet af staten eller med statsmidler af en hvilken som helst art.«

(114) Betalingerne fra Verkehrsverbund Tirol til Postbus bør derfor erklæres for forenelige med fællesmarkedet, hvis de opfylder disse betingelser.

(115) Disse betingelser svarer helt nøje til tredje Altmark-kriterium, der — som forklaret — er opfyldt i den foreliggende sag.

([21]) Jf. i denne forbindelse domstolens dom, Altmark Trans, som handlede om en tysk kontrakt om offentlig tjeneste, hvilket ikke forhindrede domstolen i at analysere, om der var tale om statsstøtte eller ikke ud fra instrumentets indhold og ikke dets form. Se betragtning 4 i Kommissionens beslutning 2005/842/EF af 28.11.2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 312 af 29.11.2005, s. 67), hvor der også ses bort fra instrumentets form.

([22]) EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1.

([23]) EUT C 297 af 29.11.2005, s. 4.

(116) Det kan derfor konkluderes, at statsstøtten fra Verkehrsverbund Tirol til Postbus inden for rammerne af kontrakten om offentlig tjeneste er forenelig med fællesmarkedet på grundlag af artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69.

4.3. **Ingen fritagelse for underretningspligten**

(117) Østrig mener, at det følger af artikel 17, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1191/69, at kontrakten om offentlig tjeneste mellem Verkehrsverbund Tirol og Postbus er fritaget for underretningspligten i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3.

(118) Det hedder følgende i artikel 17, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1191/69: »Med hensyn til kompensationsydelser, der følger af anvendelsen af denne forordning, skal fremgangsmåden med forudgående underretning i henhold til artikel 93, stk. (3), i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab ikke anvendes«.

(119) Det er derfor et spørgsmål, om de betalinger, som Verkehrsverbund Tirol foretager til Postbus i henhold til kontrakten om offentlig tjeneste, udgør kompensationsydelser i henhold til artikel 17, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1191/69.

I nævnte dom Danske Busvognmænd anførte Retten i Første Instans, at de kontraktlige forbindelser, der opstår mellem transportvirksomheden og den kompetente myndighed efter en licitation, i medfør af artikel 14, stk. 1 og 2, i forordning nr. 1191/69 medfører en særlig finansieringsordning, som ikke giver plads for nogen kompensation efter de i forordningens afdeling II, III og IV fastsatte metoder. ([24])

(120) Af denne dom følger, at begrebet »kompensation for offentlig tjeneste« som omhandlet i artikel 17, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1191/69 skal fortolkes meget snævert. Det omfatter kun kompensationsydelser for de forpligtelser til offentlig tjeneste, som ensidigt pålægges en virksomhed i medfør af forordningens artikel 2, som beregnes efter den metode, der er beskrevet i forordningens artikel 10-13, og som ikke skal anmeldes til Kommissionen efter den procedure, der er fastsat i EF-traktatens artikel 88, stk. 3.

(121) Derimod er de betalinger, der er fastsat i en kontrakt om transportydelser i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste som omhandlet i artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69, ikke kompensationsydelser i den i denne forordnings artikel 17, stk. 2, anvendte forstand.

(122) De betalinger, der er fastsat i en kontrakt om transportydelser i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste som omhandlet i artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69, såsom kontrakten mellem Verkehrsverbund Tirol og Postbus, er derfor ikke fritaget for underretningspligten i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3. Deres forenelighed skal derfor vurderes af Kommissionen.

5. **KONKLUSION**

(123) Det kan konstateres, at Østrig i strid med EF-traktatens artikel 88, stk. 3, ulovligt har gennemført kontrakten om offentlig tjeneste mellem Verkehrsverbund Tirol og Postbus, som er genstand for denne beslutning. Den statsstøtte, som er omhandlet i denne kontrakt, kan imidlertid erklæres for forenelig på grundlag af EF-traktatens artikel 73 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Med forbehold af de i artikel 2 nævnte betingelser er den statsstøtte, som Østrig har gennemført til fordel for Postbus gennem den kontrakt, der blev indgået den 12. juli 2002 med Verkehrsverbund Tirol, forenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

Østrig foretager hvert år en sammenligning af kompensationen med de gennemsnitsomkostninger, der er konstateret i sektoren, på grundlag af de metoder, der er præciseret i afsnit 3.3 i denne beslutning, og kræver tilbagebetaling af en eventuel overkompensation.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Republikken Østrig.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. november 2008.

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Næstformand

([24]) Førsteinstansrettens dom af 16.3.2004 i sag T-157/01, Danske Busvognmænd, Sml. II-917, præmis 77 til 79.