II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 26. November 2008

über die staatliche Beihilfe, die Österreich zugunsten des Unternehmens *Postbus* im Bezirk *Lienz* gewährt hat — C 16/07 (ex NN 55/06)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 7034)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/845/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln ([1]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 2. August 2002 ([2]) und 23. August 2003 ([3]) hat ein in Privatbesitz befindliches österreichisches Busunternehmen bei der Kommission Beschwerde wegen mutmaßlicher staatlicher Beihilfen eingereicht, die das öffentliche Beförderungsunternehmen von Tirol (*Verkehrsverbund Tirol GmbH*, nachstehend: Verkehrsverbund Tirol 2002 seinem Wettbewerber, dem öffentlichen Unternehmen *Postbus AG* (nachstehend *Postbus*), gewährt haben soll. Mit Schreiben vom 14. Juli 2005 ([4]) hat die Kommission von Österreich Informationen bezüglich dieser Beschwerde angefordert. Mit Schreiben vom 3. Oktober 2005 ([5]) übermittelte Österreich der Kommission die geforderten Informationen.

(2) Mit Schreiben vom 30. Mai 2007 ([6]) setzte die Kommission Österreich von ihrem Beschluss in Kenntnis, in Bezug auf diese Maßnahme das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(3) Der Einleitungsbeschluss der Kommission wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Abgabe ihrer Stellungnahme auf ([7]).

(4) Mit Schreiben vom 18. Juli 2007 ([8]) übermittelte Österreich seine Bemerkungen.

(5) Mit Schreiben vom 24. Juli 2007 ([9]) teilte der Beschwerdeführer der Kommission mit, dass er an der Weiterverfolgung der Angelegenheit nicht mehr interessiert sei.

(6) Die Kommission erhielt keine Stellungnahmen von anderen beteiligten Parteien.

([1]) ABl. C 162 vom 14.7.2007, S. 19.
([2]) Registriert unter der Nummer TREN (2002) A/63803.
([3]) Registriert unter der Nummer TREN (2002) A/68846.
([4]) Registriert unter der Nummer TREN (2005) D/113701.
([5]) Registriert unter der Nummer TREN (2006) A/15295.
([6]) Registriert unter der Nummer C(2007) 2209 endg.
([7]) Siehe Fußnote 1.
([8]) Registriert unter der Nummer TREN (2007) A/38864.
([9]) Registriert unter der Nummer TREN (2007) A/39395.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

2.1. Die geprüfte Maßnahme

2.1.1. *Hintergrund*

(7) Der *Verkehrsverbund Tirol* ist ein öffentliches Unternehmen des privaten Rechts. Ähnliche Körperschaften gibt es in allen Regionen unter der Bezeichnung *Verkehrsverbundgesellschaften*. Diese Körperschaften sind zuständig für die Planung und Koordinierung des Busverkehrs in der betreffenden Region. Gemäß dem *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (ÖPNRV-G) erhalten diese Körperschaften jährliche Zahlungen des betreffenden Bundeslands, um einen angemessen öffentlichen Personennahverkehr in der Region zu gewährleisten.

(8) Am 12. Juli 2002 hat der *Verkehrsverbund Tirol* mit *Postbus* für die Buslinien 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 und 5052 im Bezirk *Lienz* einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag für die Personenbeförderung geschlossen.

(9) Nach österreichischem Verwaltungsrecht muss ein Busbetreiber über eine Konzession verfügen, um eine Buslinie bedienen zu können. Die Erteilung der Konzession ist unabhängig vom Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsvertrags.

(10) *Postbus* verfügte bereits vor Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsvertrags über die Konzessionen für die Bedienung von sieben Linien. Die Konzessionen hatte *Postbus* aus eigener Initiative beantragt, ohne sicher sein zu können, dass ein Ausgleich gezahlt werden würde. Daher wird nach österreichischem Recht davon ausgegangen, dass die Strecken „*eigenwirtschaftlich*" bedient werden. Die Unterscheidung zwischen „*eigenwirtschaftlich*" und „*gemeinwirtschaftlich*" ist nach österreichischem Vergaberecht von Bedeutung, da nur öffentliche Dienstleistungsverträge für „*gemeinwirtschaftlich*" bediente Strecken den Bestimmungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge unterliegen. Daher wurde der öffentliche Dienstleistungsvertrag, der Gegenstand dieser Entscheidung ist, ohne öffentliche Ausschreibung geschlossen.

2.1.2. *Ausführliche Beschreibung des geprüften öffentlichen Dienstleistungsvertrags*

(11) Gegenstand des Vertrags ist die entgeltliche Erbringung von Busverkehrsdiensten durch *Postbus*. Er trat am 1. Januar 2002 rückwirkend in Kraft und hat eine unbefristete Laufzeit. Die Parteien können den Vertrag unter Einhaltung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist erstmals zum Dezember 2006 kündigen.

(12) Für die Berechnung des Entgelts wird in dem Vertrag zwischen *Bestellleistungen* und *Bestandsleistungen* unterschieden.

(13) *Bestellleistungen* sind laut Vertrag ein bestimmter Umfang an Busverkehrsdiensten, für die das Unternehmen eine festgelegte Vergütung erhält. Laut Teil IV (3) des Vertrags umfassen die Bestellleistungen 204 807 km. Gemäß Teil XIII des Vertrags erhält *Postbus* jährlich 527 000 EUR zuzüglich Umsatzsteuer. Die Zahlungen werden in zwölf über das Jahr verteilten Raten geleistet.

(14) *Bestandsleistungen* sind laut Vertrag Busdienstleistungen, für die ein Ausgleich gezahlt wird, dessen Höhe sich aus drei Bestandteilen zusammensetzt. Laut Teil IV (3) des Vertrags umfassen die Bestandsleistungen 952 761 km. In Teil X (2) wird die Vergütung für die Bestandsleistungen des Jahres 2002 auf 1 690 000 EUR festgesetzt. Gemäß Teil X (3) setzt sich diese Vergütung aus folgenden Beträgen zusammen:

a) der Verbundabgeltung, deren Höhe jedes Jahr für jede Strecke entsprechend dem Fahrgastaufkommen festgesetzt wird,

b) den an *Postbus* rückübertragenen Erträgen aus dem Fahrscheinverkauf, ohne Umsatzsteuer,

c) den Zahlungen des Bundesministeriums für Gesundheit, Familie und Jugend, die als Ausgleich für die Schülern und Lehrlingen gemäß § 29 ÖPNRV-G gewährten Fahrpreisermäßigungen sowie aufgrund der nach §§ 30 f und 30 j Familienlastenausgleichsgesetz (FLAG) zwischen dem Ministerium und *Postbus* geschlossenen Verträge geleistet werden.

(15) Für das erste Vertragsjahr wurde festgelegt, dass die *Verbundabgeltung* 1 690 000 EUR abzüglich der Erträge aus dem Fahrscheinverkauf und den für die Erfüllung der Tarifpflichten geleisteten Ausgleichszahlungen beträgt. Zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses war den Parteien weder die Höhe der Erträge aus dem Fahrscheinverkauf noch die der Ausgleichszahlungen für die Erfüllung der Tarifpflichten bekannt. Der Gesamtbetrag der Verbundabgeltung ist somit im Vertrag nicht festgelegt.

(16) Der vom *Verkehrsverband Tirol* an *Postbus* für 2002 zu zahlende Gesamtbetrag beläuft sich somit auf 2 217 000 EUR (einschließlich der rückübertragenen Erträge aus dem Fahrscheinverkauf). Im Gegenzug war *Postbus* verpflichtet, 1 157 568 km Busdienste gemäß den im Vertrag festgelegten Fahrplänen und Strecken zu erbringen. Der durchschnittlich pro Kilometer gezahlte Preis betrug 1,92 EUR.

2.1.3. *Historische Entwicklung des österreichischen Systems*

(17) Die Unterscheidung zwischen *Bestellleistungen* und *Bestandsleistungen* ist vor allem durch die historische Entwicklung des ÖPNRV-G zu erklären, in dem die Organisation und die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum Österreichs festgelegt wird.

(18) Gemäß § 10 Absatz 1 ÖPNRV-G werden Forderungen zur Abdeckung von Verlusten im Eigentum des Bundes befindlicher Kraftfahrlinienunternehmen, z. B. *Postbus*, sofern sie bis zum 1. Juni 1999 geltend gemacht wurden, durch den Bund abgedeckt (Alteinnahmegarantie).

(19) Für die Zeit nach dem 1. Juni 1999 überweist der Bund einen Betrag, der dem Betrag entspricht, der gemäß der *Alteinnahmegarantie* jährlich an die für die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs zuständigen Regionalorgane, die *Verkehrsverbundgesellschaften*, gezahlt wird. Diese verwenden die Mittel für die Bestellung von Verkehrsdiensten bei Busunternehmen. Vor Bestellung dieser Verkehrsdienste müssen die *Verkehrsverbundgesellschaften* die Verkehrsleistungen in ihrer Region gemäß §§ 11, 20 und 31 ÖPNRV-G planen (§ 10 Absatz 2 ÖPNRV-G). Diese Bestimmungen enthalten betriebswirtschaftliche und qualitätsbezogene Kriterien, die im öffentlichen Nahverkehr zu erfüllen sind.

(20) Ab dem Jahr 2001 werden die Zahlungen des Bundes an die *Verkehrsverbund-gesellschaften* jährlich um ein Fünftel gekürzt (§ 10 Absatz 3 ÖPNRV-G).

(21) In den §§ 14 ff. ÖPNRV-G sind die Bedingungen für die Bildung und Organisation der Verkehrsverbundgesellschaften festgelegt. Die *Verkehrsverbundgesellschaften* sind laut § 19 Absatz 1 ÖPNRV-G verpflichtet, das System der *Alteinnahmengarantie* innerhalb einer Frist von fünf Jahren ab 1999 durch ein neues System öffentlicher Dienstleistungsverträge zu ersetzen.

2.1.4. *Rechtfertigung des im öffentlichen Dienstleistungsvertrag vorgesehenen Preises*

(22) Vor Unterzeichnung des öffentlichen Dienstleistungsvertrags überprüfte der *Verkehrsverband Tirol* mit drei unterschiedlichen Methoden, ob der vertraglich vorgesehene Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gerechtfertigt war. Bei diesen drei Methoden handelt es sich um die *Prüfung nach Kilometersätzen*, die *Prüfung nach Kostensätzen* und die *Prüfung nach Einzelkostenpositionen*.

2.2. **Erste Prüfung durch die Kommission**

(23) In ihrem Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Zweifel daran, ob der zwischen dem *Verkehrsverband* und *Postbus* geschlossene öffentliche Dienstleistungsvertrag das zweite sogenannte *Altmark*-Kriterium erfüllt ([10]). Da es sich bei den *Altmark*-Kriterien um vier kumulative Kriterien handelt, hat die Kommission nicht eingehend geprüft, ob das dritte und vierte Kriterium erfüllt sind, sondern den Schluss gezogen, dass das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nicht ausgeschlossen werden kann.

(24) Hinsichtlich der Vereinbarkeit einer solchen staatlichen Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt wird im Einleitungsbeschluss die Auffassung vertreten, dass die Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 73 EG-Vertrag und Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs ([11]) mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein könnte. Insbesondere schien nach Auffassung der Kommission der an *Postbus* gezahlte Ausgleich nicht über das hinauszugehen, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und einer angemessenen Rendite aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen abzudecken.

(25) Angesichts der Tatsache, dass keine Ausschreibung stattgefunden und ein unmittelbarer Wettbewerber von *Postbus* behauptet hat, *Postbus* hätte eine Überkompensation erhalten, war die Kommission jedoch der Auffassung, dass es im vorliegenden Fall angezeigt wäre, diesem Wettbewerber sowie allen betroffenen Dritten die Gelegenheit zu geben, sich zu den Methoden Österreichs zur Kostenprüfung und Vermeidung einer Überkompensation zu äußern, bevor sie endgültig dazu Stellung nähme, ob *Postbus* eine Überkompensation erhalten habe oder nicht. Aus diesen Gründen äußerte die Kommission Zweifel daran, ob *Postbus* im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsvertrags eine Überkompensation für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten hat.

3. **STELLUNGNAHME ÖSTERREICHS**

(26) Österreichs Stellungnahme bezieht sich auf:

a) das Verhältnis der *Altmark*-Kriterien zur Verordnung (EWG) Nr. 1191/69,

b) die Anwendung des zweiten *Altmark*-Kriteriums im vorliegenden Fall,

c) die Anwendung des dritten und vierten *Altmark*-Kriteriums im vorliegenden Fall, insbesondere der Methoden zur Kostenprüfung und Vermeidung einer Überkompensation,

d) die Vereinbarkeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

Das Verhältnis der Altmark-Kriterien zur Verordnung (EWG) Nr. 1191/69

(27) Österreich vertritt die Auffassung, dass Artikel 73 EG-Vertrag und die auf ihm beruhende Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ein *lex specialis* zu Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen. Daher liegt immer dann, wenn ein öffentlicher Dienstleistungsvertrag die Kriterien nach Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfüllt, keine staatliche Beihilfe vor, so dass es nicht erforderlich ist, den betreffenden öffentlichen Dienstleistungsvertrag gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag und den *Altmark*-Kriterien zu prüfen. Österreich stützt diese Auslegung auf Randnummer 37 des *Altmark*-Urteils mit folgendem Wortlaut:

([10]) Diese Kriterien wurden vom Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften in seinem Urteil vom 24. Juli 2003, *Altmark*, Rechtssache C-280/00, Slg. S. I-7747 festgelegt, um bewerten zu können, ob ein Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eine staatliche Beihilfe darstellt oder nicht.

([11]) ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1.

„Daher ist zunächst zu prüfen, ob die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Verkehrsdienste anwendbar ist. Nur wenn dies zu verneinen ist, ist die Anwendung der allgemeinen Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen auf die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse zu prüfen."

3.1. **Anwendung des zweiten Altmark-Kriteriums im vorliegenden Fall**

(28) Österreich argumentiert, dass — auch wenn die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht unmittelbar auf das Vorliegen staatlicher Beihilfen, sondern lediglich auf deren Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt Bezug nimmt — der zwischen dem *Verkehrsverbund Tirol* und *Postbus* geschlossene öffentliche Dienstleistungsvertrag auf jeden Fall die vier *Altmark*-Kriterien erfüllt.

(29) Bezüglich des zweiten *Altmark*-Kriteriums erklärt Österreich, dass sowohl die Vergütung für die Bestellleistungen als auch die Vergütung für die *Bestandsleistungen* vorab in objektiver und transparenter Weise festgelegt wurden. In Bezug auf die *Bestellleistungen* erklärt Österreich, dass des es sich bei dem Vertrag um einen Nettovertrag handelt, durch den *Postbus* für jeden gefahrenen Kilometer einen Festpreis von 2,57 EUR/km erhält ([12]). Daher wurde der Preis im Voraus unter Anwendung des objektiven und transparenten Kriteriums „Preis je gefahrenem Kilometer" festgelegt.

(30) In Bezug auf die *Bestandsleistungen* erklärt Österreich, dass auch hier von den Parteien im Voraus ein Pauschalpreis von 1 690 000 EUR für 952 761 zurückgelegte Kilometer festgelegt wurde. Nicht im Voraus festgelegt wurde die genaue Aufteilung auf die drei Zahlungskomponenten: Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, Ausgleichszahlungen für Tarifpflichten und Ausgleichszahlungen für integrierte Verkehrssysteme. Wie Österreich darlegt, liegt dies in der Natur dieser drei Bestandteile begründet, von denen zwei von den Fahrgastzahlen abhängig sind, während es sich beim dritten um die Differenz zwischen dem vereinbarten Gesamtpreis und der Summe aus den beiden ersten Bestandteilen handelt.

(31) Auch hier gelangt Österreich zu dem Schluss, dass es sich um einen Nettovertrag handelt, durch den *Postbus* für jeden gefahrenen Kilometer einen Festpreis von 1,77 EUR/km erhält, und der Preis daher im Voraus unter Anwendung des objektiven und transparenten Kriteriums „Preis je gefahrenem Kilometer" festgelegt wurde.

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

3.2. **Anwendung des dritten und vierten Altmark-Kriteriums im vorliegenden Fall, insbesondere der Methoden zur Kostenprüfung und Vermeidung einer Überkompensation**

(32) Österreich argumentiert, dass der *Verkehrsverbund Tirol* die Überkompensation von *Postbus* dadurch ausgeschlossen habe, dass der *Postbus* pro Kilometer gezahlte Preis mit dem Durchschnittspreis im öffentlichen Personennahverkehr anhand von drei verschiedenen Methoden verglichen worden sei: einer Prüfung nach Kilometersätzen, einer Prüfung nach Kostensätzen und einer Prüfung nach Einzelkostenpositionen.

(33) In seiner Antwort auf den Einleitungsbeschluss hat Österreich der Kommission weitere Angaben zu den beiden Methoden übermittelt, mit denen die Kosten der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen und die Vermeidung einer Überkompensation geprüft wurden: die Prüfung nach Kostensätzen und die Prüfung nach Einzelkostenpositionen. Seiner Ansicht nach sind im Hinblick auf die Prüfung nach Kilometersätzen keine weiteren Erläuterungen notwendig ([13]).

(34) Nach Ansicht Österreichs gewährleisten diese drei Kostenprüfungen sowohl die Erfüllung des dritten (Fehlen einer Überkompensation) und vierten (durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen) *Altmark*-Kriteriums.

3.2.1. *Prüfung nach Kostensätzen*

(35) Bei der Methode der „Prüfung nach Kostensätzen" hat der *Verkehrsverbund Tirol* die Kostensätze von *Postbus* mit den Durchschnittskosten dieser Branche verglichen.

(36) Auf der Grundlage der Durchschnittskosten der Branche sollte *Postbus* für den öffentlichen Dienstleistungsvertrag im Bezirk *Lienz* folgende Kostenziele erreichen:

Ausgabenposten	Kosten
Personalkosten	[…] EUR (*)
Kraftstoff- und Wartungskosten	[…] EUR
Fahrzeugkosten (Abschreibung)	[…] EUR
Verwaltungskosten	[…] EUR
Insgesamt	[…] EUR

(*) Vertrauliche Information.

(37) Österreich legt zu diesen Kostensätzen die folgende ausführliche Erläuterung vor.

([13]) Zu den Erläuterungen Österreichs in Bezug auf diese Stufe der Vorabprüfung siehe Nummern 98 und 99 des Einleitungsbeschlusses.

3.2.1.1. Personalkosten

(38) Österreich hat die Personalkosten auf der Grundlage von 54 290 Lenkerstunden für den Linienverkehr berechnet. Dabei hat Österreich klargestellt, dass dieser Betrag auf den Kilometern basiert, die für den fahrplanmäßigen Betrieb einschließlich Verweilzeit, jedoch ohne Hin- und Rückfahrten zu Endhaltestellen/Garagen, Ruhezeiten usw. erforderlich sind. Nach Angaben Österreichs ging der *Verkehrsverbund Tirol* mit 21 Kilometern pro Stunde von einer relativ hohen Leistung pro Stunde aus ([14]), da der Durchschnitt in Österreich bei 16-18 Kilometern pro Stunde liegt.

(39) Wie Österreich erklärte, liegt der Bruttostundensatz einer Lenkerstunde (einschließlich Steuern, Abgaben, Garage, Wartung, Verwaltung und zusätzlichen Personalkosten) bei […] EUR. Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen: der österreichische Tarifvertrag für Angestellte von Busunternehmen des privaten Rechts von 2002 sieht einen durchschnittlichen Nettostundenlohn von 7,55 EUR vor. Zu diesem Betrag müssen zunächst Zuschläge für Sonn- und Feiertagsarbeit, Überstunden sowie Steuern und Sozialabgaben hinzugerechnet werden. Unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen Kosten liegt der durchschnittliche Stundenlohn bei 16,30 EUR.

(40) Zusätzlich zu diesem Stundenlohn gibt es einen weiteren Zuschlag von rund […] % für Personalkosten des in Garage, Disposition und Verwaltung tätigen Personals. Unter Berücksichtigung dieser Gemeinkosten kostet eine Stunde Busbetrieb […] EUR.

(41) Multipliziert man die Zahl der jährlichen Lenkerstunden mit dem durchschnittlichen Stundensatz, so ergeben sich Personalkosten von insgesamt […] EUR ([15]).

3.2.1.2. Kraftstoff- und Wartungskosten

(42) Bei den Kraftstoff- und Wartungskosten werden vom *Verkehrsbund Tirol* Kosten in Höhe von […] EUR für jeden zu fahrenden Kilometer (1 157 568 km) angesetzt, was Gesamtkosten von […] EUR entspricht. Dieser Betrag umfasst alle mit fahrzeugbezogenen Kosten mit Ausnahme der Finanzierungs-, Abschreibungs- und Controllingkosten.

(43) Österreich erläutert seine Berechnung ausführlich. Sie beruht auf der Annahme, dass für die Linien im Bezirk Lienz vier Busse mit einer Länge von 15 m und einem Kraftstoffverbrauch von 45 l pro 100 km sowie 21 Busse mit einer Länge von 12 m und einem Kraftstoffverbrauch von 36 l pro 100 km benötigt werden. Der geschätzte Gesamtkraftstoffverbrauch dieser Flotte beträgt 478 000 l. Basierend auf einem Dieselpreis von […] EUR/l liegen die Gesamtkraftstoffkosten daher bei […] EUR.

(44) Die Wartungskosten werden auf […] EUR je Bus (Personal- und Materialkosten) geschätzt, insgesamt also […] EUR bei 25 Bussen. Die Kraftstoff- und Wartungskosten insgesamt belaufen sich auf […] EUR.

(45) Damit ist der als Vergleichswert dienende Betrag von […] EUR bereits überschritten. Nach Ansicht der österreichischen Behörden handelt es sich daher beim Kostensatz „Kraftstoff und Wartung“ um eine sehr konservative Schätzung.

3.2.1.3. Kosten für Anschaffung und Abschreibung von Fahrzeugen

(46) Die Kosten für Anschaffung und Abschreibung von Fahrzeugen in Höhe von […] EUR basieren auf folgenden Annahmen:

a) Die Buslinien werden mit vier Bussen von 15 m Länge und 21 Bussen von 12 m Länge bedient.

b) Gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsvertrag darf das Durchschnittsalter der Flotte sechs Jahre nicht überschreiten und jedes Jahr müssen mindestens 10 % der Flotte ersetzt werden.

c) Der Kaufpreis eines Busses von 12 m Länge beträgt […] EUR, die durchschnittliche Kapitalrendite liegt bei 5 % und der Abschreibungszeitraum bei 8 Jahren. Die Annuität je Fahrzeug beträgt daher […] EUR.

d) Da der Vertrag jedoch die Nutzung der Fahrzeuge für einen Zeitraum von 12 Jahren ermöglicht, wird 1/3 der Flotte genutzt, obwohl es schon vollständig abgeschrieben ist. Daher beziehen sich die Kosten für Anschaffung und Abschreibung von Fahrzeugen nur auf 2/3 der Flotte, also 16 Fahrzeuge.

(47) Basierend auf diesen Annahmen liegen die jährlichen Kosten für Anschaffung und Abschreibung von Fahrzeugen bei […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Verwaltungskosten

(48) Die Verwaltungskosten in Höhe von […] EUR hat der *Verkehrsverbund Tirol* für seine Berechnungen mit […] % aller übrigen Kostensätze angesetzt ([17]). Dieser Betrag deckt die Büromiete und -ausstattung ab.

([14]) 21 km ergeben sich aus der Division der Gesamtkilometerzahl durch die Zahl der Lenkerstunden: 1 157 568 km: 54 290 Stunden = 21,32 km/Std.

([15]) 54 290 Stunden × […] EUR/Stunde = […] EUR.

([16]) […] EUR.

([17]) […] EUR (Kosten pro Stück) × […] % = […] EUR.

3.2.2. *Prüfung nach Einzelkostenpositionen*

(49) Bei der Prüfung nach Einzelkostenpositionen wird die Plausibilität der Einzelkostenpositionen geprüft. Der *Verkehrsverbund Tirol* hat folgende Kosten als Vergleichswert festgelegt:

Kostenposition	Kosten
Fahrerkosten	[…] EUR
Personalkosten (außer Fahrerkosten)	[…] EUR
Fahrzeugkosten (Abschreibung)	[…] EUR
Kraftstoffkosten	[…] EUR
Reifenkosten	[…] EUR
Sonstige Kosten (Reparatur, Wartung usw.)	[…] EUR
Verwaltungskosten	[…] EUR
Insgesamt	[…] EUR

(50) Diese Vergleichswerte werden wiederum ausführlich erläutert.

3.2.2.1. Fahrerkosten

(51) Der *Verkehrsverbund Tirol* ging bei der Berechnung der Fahrerkosten von 28 Fahrern aus, was nach Angaben Österreichs bei 25 Bussen eine geringe Anzahl ist, wenn Urlaub, inaktive Zeiten wegen Krankheit usw. berücksichtigt werden. Obwohl die österreichischen Tarifverträge für Angestellte von Busunternehmen des privaten Rechts einen jährlichen Bruttolohn von […] EUR (ohne Zuschläge und Steuern) vorsehen, geht der *Verkehrsverbund Tirol* von lediglich […] EUR aus. Daher betragen die Personalkosten […] EUR.

3.2.2.2. Personalkosten

(52) Bei den übrigen Personalkosten für in Verwaltung, Disposition und Garage tätiges Personal ging der *Verkehrsverbund Tirol* von einem jährlichen Bruttolohn in Höhe von […] EUR je Angestelltem aus. Die Zahl der Mitarbeiter wurde mit 8 beziffert. Damit betragen die übrigen Personalkosten […] EUR.

3.2.2.3. Fahrzeugkosten

(53) Die Fahrzeugkosten beruhen auf der Annahme, die der Prüfung nach Kostensätzen zugrunde gelegt wurde.

3.2.2.4. Kraftstoffkosten

(54) Bei der Berechnung der Kraftstoffkosten legte der *Verkehrsverbund Tirol* einen Kraftstoffverbrauch von 465 000 l zugrunde. Der Durchschnittspreis wurde mit […] EUR/l angesetzt. Daher betragen die Kraftstoffkosten insgesamt […] EUR [17].

3.2.2.5. Reifenkosten

(55) Bei den Reifenkosten legte der *Verkehrsverbund Tirol* einen Anschaffungspreis von […] EUR für 2 Paar Reifen pro Jahr für 25 Busse zugrunde. Die Gesamtkosten liegen somit bei […] EUR.

3.2.2.6. Sonstige Kosten

(56) Die Materialkosten für Fahrzeuge, Wartung, Versicherung, Steuern usw. werden auf rund […] EUR pro Jahr geschätzt. Darin eingeschlossen sind die Versicherung für jedes Fahrzeug von rund […] EUR pro Jahr und Materialkosten von […] EUR je gefahrenem Kilometer. Die Wartung der 25 Busse kostet insgesamt […] EUR pro Jahr. Die Garagenmiete für eine Fläche von 1 500 m^2 beträgt […] EUR pro Jahr.

3.2.2.7. Verwaltungskosten

(57) Die Verwaltungskosten werden auf monatlich rund […] EUR, d. h. […] EUR pro Jahr veranschlagt.

3.2.3. *Schlussfolgerung Österreichs in Bezug auf das dritte und das vierte Altmark-Kriterium*

(58) Österreich gelangt zu dem Schluss, dass der *Verkehrsverbund Tirol* den *Postbus* gezahlten Preis anhand angemessener, realistischer und konservativer Schätzungen der Ausgaben geprüft hat, die ein durchschnittliches Busunternehmen bei der Ausführung eines vergleichbaren Auftrags hätte. Österreich unterstreicht, dass der *Postbus* gezahlte Preis in Höhe von 2 217 000 EUR innerhalb der Spanne der beiden Kostenprüfungen liegt, deren Ergebnis sich auf 2 224 965 EUR bzw. 2 205 619 EUR beläuft.

(59) Folglich vertritt Österreich die Auffassung, dass eine Überkompensation von *Postbus* ausgeschlossen werden kann und dass der *Postbus* gezahlte Preis dem Preis entspricht, den ein durchschnittliches, gut geführtes und angemessen mit Transportmitteln ausgestattetes Unternehmen für die Wahrnehmung der besagten Transportdienstleistungen verlangt hätte.

3.3. **Vereinbarkeit des öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69**

(60) Aus den in Abschnitt 3.3 genannten Gründen vertritt Österreich die Auffassung, dass der öffentliche Dienstleistungsvertrag auch Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 voll und ganz erfüllt.

4. **RECHTLICHE WÜRDIGUNG**

(61) Als erstes ist das Argument Österreichs zurückzuweisen, wonach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag nicht auf einen Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 anwendbar sei.

(62) Bei der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69/EG handelt es sich um eine Verordnung, die es unter anderem erlaubt, bestimmte Beihilfen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären, die von den Mitgliedstaaten in Form eines Ausgleichs für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden, was die Mitgliedstaaten von der in Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag vorgesehenen Pflicht zur Meldung der Beihilfen bei der Kommission vor ihrer Gewährung befreit.

(63) Die in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festgelegten Regeln für staatliche Beihilfen gelten jedoch ausschließlich für Maßnahmen, die eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen. Mit anderen Worten handelt es sich bei der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 um eine Verordnung zur Vereinbarkeit.

(64) Es ist daher an erster Stelle zu prüfen, ob die im Vertrag zwischen *Postbus* und dem *Verkehrsverbund* vorgesehenen Zahlungen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen. Ist dies der Fall, muss anschließend geprüft werden, ob sie mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

4.1. **Vorliegen einer staatlichen Beihilfe**

(65) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind, „soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen".

(66) Die Busbetreiber wie *Postbus* üben eine wirtschaftliche Tätigkeit aus: die Personenbeförderung gegen Entgelt; sie sind demnach Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag.

(67) *Postbus* erhält die Beihilfen vom *Verkehrsverbund Tirol*, der durch das *Land* Tirol und den Bund finanziert wird. Die Zahlung erfolgt also aus staatlichen Mitteln.

(68) Des Weiteren stellt sich die Frage, ob *Postbus* im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsvertrags, der Gegenstand der vorliegenden Entscheidung ist, einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil erlangt. Der Gerichtshof hat die Kriterien, anhand deren beurteilt wird, ob es sich um einen gerechten Ausgleich für eine öffentliche Dienstleistung handelt, in seinem Urteil „*Altmark Trans*" ([18]) dargelegt:

„Öffentliche Zuschüsse, die den Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ermöglichen sollen, fallen jedoch nicht unter diese Bestimmung, soweit sie als Ausgleich anzusehen sind, der die Gegenleistung für Leistungen darstellt, die von den begünstigten Unternehmen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden. […]:".

Dies ist dem Gerichtshof zufolge dann der Fall, wenn folgende vier Kriterien erfüllt sind:

„— erstens muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein;

— zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufzustellen;

— drittens darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken;

— viertens wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, […] ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind."

4.1.1. *Tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betrautes Unternehmen*

(69) In Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 werden die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wie folgt definiert: „Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sind die Verpflichtungen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde."

([18]) Urteil des Gerichtshofs, *Altmark Trans.*

(70) Der zwischen *Postbus* und dem *Verkehrsverbund Tirol* geschlossene Vertrag enthält für den Dienstleister spezifische Anforderungen, um angesichts des ländlichen Charakters, der geringen Bevölkerungsdichte und der geografischen Gegebenheiten der bedienten Gebiete für die Schaffung eines ausgewogenen Beförderungsnetzes zu sorgen. Diese Faktoren bilden für die Unternehmen keinen Anreiz, diese Dienste auf rein kommerzieller Basis anzubieten. Das Unternehmen *Postbus* muss diese Dienste und Fahrzeiten anbieten, und die entsprechenden Strecken sind, wie in Nummer 2 des Vertrags erläutert, vertraglich festgelegt.

(71) Somit ist *Postbus* aufgrund des Vertrags zwischen *Postbus* und *dem Verkehrsverbund Tirol* mit der Erbringung eines öffentlichen Verkehrsdienstes im Bezirk *Lienz* beauftragt. Das erste *Altmark*-Kriterium ist daher erfüllt.

4.1.2. *Zuvor objektiv und transparent aufgestellte Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird*

(72) Zweitens sollte festgestellt werden, ob zuvor die Parameter zur Berechnung des Ausgleichs objektiv und transparent aufgestellt worden sind.

(73) Im Vertrag wird zwischen Zahlungen für *Bestellleistungen* und Zahlungen für *Bestandsleistungen* differenziert. Wie von Österreich in seiner Antwort auf den Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens klargestellt, sieht der Vertrag für beide Kategorien von Verkehrsdiensten eine Vergütung pro zurückgelegtem Kilometer vor. Für die *Bestellleistungen* liegt der Preis pro Kilometer bei 2,57 EUR/km und für die *Bestandsleistungen* bei 1,77 EUR/km. Die *Bestandsleistungen* unterscheiden sich von den *Bestellleistungen* nur insofern, als einer der Ausgleichsfaktoren angepasst wird, um den Preis von 1,77 EUR/km systematisch einzuhalten.

(74) Es ist festzustellen, dass die Festlegung eines Ausgleichs auf der Grundlage eines Preises pro zurückgelegtem Kilometer und der Zahl der zu leistenden Gesamtkilometer gängige Praxis für Busverkehrsverträge ist, vor allem wenn die öffentliche Behörde, die für den Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln zuständig ist, das Einnahmenrisiko aus dem Fahrscheinverkauf trägt. Nach erneuter Überprüfung des Inhalts der Verträge auf der Grundlage der zusätzlichen von Österreich gelieferten Erläuterungen stellt die Kommission fest, dass der zwischen *Postbus* und *Verkehrsverbund Tirol* abgeschlossene Vertrag entgegen ihrer vorläufigen Analyse in den Nummern 64 bis 71 des Beschlusses zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens einen Vertrag diesen Typs darstellt.

(75) Die Festlegung eines Ausgleichs auf der Grundlage eines Preises pro zurückgelegtem Kilometer und der Zahl der zu leistenden Gesamtkilometer entspricht dem zweiten *Altmark*-Kriterium, denn der Preis pro Kilometer und die zu leistenden Gesamtkilometer wurden vorher objektiv und transparent festgelegt.

(76) Daher ist das zweite *Altmark*-Kriterium erfüllt.

4.1.3. *Nichtexistierende Überkompensation*

(77) Aus den Nummern 96 bis 102 des Beschlusses zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens geht hervor, dass nach Auffassung der Kommission die vom *Verkehrsverbund Tirol* gewählte Methode zur Gewährleistung der Nichtexistenz der Überkompensation, und zwar die Überprüfung des vom Busunternehmen verlangten Preises unter Zugrundelegung von drei unterschiedlichen Methoden, mit denen die im besagten Sektor festgestellten Durchschnittswerte verglichen werden, als Beweis einer nicht vorhandenen Überkompensation akzeptiert werden kann.

(78) Im vorliegenden Fall vertrat die Kommission indes die Auffassung, dass angesichts der Tatsache, dass es keine Ausschreibung gab und ein direkter Wettbewerber von *Postbus* vorbrachte, dass *Postbus* eine Überkompensation erhalten hat, es zweckmäßig sei, den Wettbewerber und alle interessierten Dritten zu den von Österreich angewandten Methoden der Kostenüberprüfung zu Wort kommen zu lassen, um mit Sicherheit ausschließen zu können, dass *Postbus* eine Überkompensation erhält.

(79) Es ist zunächst einmal festzustellen, dass der Beschwerdeführer die Kommission darüber informiert hat, dass er von der Beschwerde Abstand nimmt. Zweitens ist festzustellen, dass kein Dritter die Nichtexistenz der Überkompensation bestritten hat.

(80) Auch ist die Kommission der Auffassung, dass Österreich zusätzliche Erklärungen geliefert hat, die zeigen, dass der vom *Verkehrsverbund Tirol* an *Postbus* gezahlte Preis angesichts der mittleren im besagten Industriezweig festgestellten Kosten und der Erfahrungen der öffentlichen Verwaltung plausibel und angemessen ist. Die Abschnitte 3.3.1 bis 3.3.3 rekapitulieren die Berechnungsmethoden sowie die sich daraus ergebenden Vergleiche und Schlussfolgerungen. Allgemeiner noch gestattet eine Methode wie die vorliegende, die systematisch im Nachhinein und auf drei unterschiedliche Art und Weisen den Ausgleich mit den Kosten des Sektors vergleicht, sicherzustellen, dass keine Überkompensation vorliegt. Sollte bei einem derartigen Vergleich festgestellt werden, dass eine Überkompensation vorliegt, müsste Österreich ihre Rückforderung verlangen.

(81) Daraus ist zu schließen, dass *Postbus* keine Überkompensation für die Ausführung des öffentlicher Dienstleistungsvertrags, der Gegenstand der vorliegenden Entscheidung ist, erhält und das dritte *Altmark*-Kriterium erfüllt ist.

4.1.4. *Preis in Höhe der Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens, das angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist*

(82) Es bleibt zu prüfen, ob der vom *Verkehrsverbund Tirol* an *Postbus* gezahlte Preis den Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens, das angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, entspricht. Um die Einhaltung dieses Kriteriums zu überprüfen, ist es zweckmäßig, seine drei Bestandteile getrennt zu analysieren.

4.1.4.1. Kosten eines durchschnittlichen Unternehmens

(83) Diesbezüglich ist zunächst festzustellen, dass sich Österreich bei seinen Überprüfungsberechnungen auf Standardparameter gestützt hat, die im besagten Industriezweig im Durchschnitt ermittelt werden. Sie können folglich als ein Mittelwert des besagten Sektors angesehen werden.

(84) Die Kosten von *Postbus* entsprechen also den Kosten eines durchschnittlichen österreichischen Unternehmens.

4.1.4.2. Kosten eines gut geführten Unternehmens

(85) Anschließend stellt sich die Frage, ob die Kosten von *Postbus* auch den Kosten eines gut geführten Unternehmens entsprechen. Im Busverkehrssektor, der lange von Monopolen und der Auftragsvergabe ohne Ausschreibung bestimmt war, ist jedes auf dem Markt tätige Unternehmen nicht unbedingt ein gut geführtes Unternehmen.

(86) Diesbezüglich ist festzustellen, dass Österreich keine Erklärung dahingehend geliefert hat, dass diese Parameter auch den Durchschnitt eines gut geführten Unternehmens darstellen. Beispielsweise hätte sich Österreich auf die durchschnittlichen Kosten der Unternehmen stützen können, denen im Laufe der letzten Jahre zahlreiche Aufträge in diesem Sektor zugeteilt wurden.

(87) Überdies ist festzustellen, dass es einen Unterschied von 0,80 EUR/km zwischen dem Preis pro Kilometer bei den *Bestellleistungen* und dem für *Bestandleistungen* gibt. Dies lässt darauf schließen, dass *Postbus* über eine gewisse Marge für die Verbesserung der Effizienz der *Bestellleistungen* verfügt.

(88) Es ist daraus zu schließen, dass Österreich nicht nachgewiesen hat, dass der vom *Verkehrsverbund Tirol* an *Postbus* gezahlte Preis den Kosten eines gut geführten Unternehmens entspricht. Folglich ist das vierte *Altmark*-Kriterium nicht erfüllt.

4.1.4.3. Schlussfolgerung im Hinblick auf die Einhaltung der Altmark-Kriterien

(89) Da es sich um vier kumulative Kriterien handelt und eines dieser Kriterien nicht erfüllt ist, gelangt die Kommission unmittelbar zu dem Schluss, dass die betreffenden Zahlungen für das Unternehmen *Postbus* als ein selektiver wirtschaftlicher Vorteil anzusehen sind.

4.1.5. *Wettbewerbsverfälschungen und Auswirkungen auf den Handel*

(90) Das Unternehmen *Postbus* ist auf dem Markt für Verkehrsleistungen mit Kraftomnibussen in ganz Österreich tätig und verfügt über einen großen Marktanteil. Die Gewährung eines wirtschaftlichen Vorteils zugunsten dieses Unternehmens kann daher zu Wettbewerbsverfälschungen führen.

(91) Im vorliegenden Fall können sich Wettbewerbsverfälschungen insbesondere dadurch ergeben, dass die öffentliche Finanzierung dem Unternehmen gewährt wird, das die Genehmigung für den Busverkehr in dem betreffenden Bezirk innehat. Diese öffentliche Finanzierung kann daher möglicherweise andere Unternehmen daran hindern, Betriebsgenehmigungen für Nahverkehrslinien zu erhalten, da sie die Stellung der begünstigten Unternehmen stärkt und es ihnen ermöglicht, zum Zeitpunkt der Erneuerung der Genehmigungen attraktivere kommerzielle Bedingungen zu bieten.

(92) Was die Möglichkeit angeht, dass die verfahrensgegenständliche Maßnahme den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt, ist als erstes festzustellen, dass der Markt für Beförderungsleistungen im örtlichen oder regionalen öffentlichen Verkehr in Österreich und anderen Mitgliedstaaten dem Wettbewerb offen steht, da kein nationales Monopol für ein oder mehrere Unternehmen auf diesem Markt besteht.

(93) In diesem Zusammenhang ist an die Randnummern 77 ff. des Urteils in der Rechtssache *Altmark Trans* zu erinnern, in denen der Gerichtshof Folgendes befunden hat:

„[…] Es ist keineswegs ausgeschlossen, dass sich ein öffentlicher Zuschuss, der einem Unternehmen gewährt wird, das ausschließlich örtliche oder regionale Verkehrsdienste und keine Verkehrsdienste außerhalb seines Heimatstaats leistet, gleichwohl auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirken kann.

Gewährt nämlich ein Mitgliedstaat einem Unternehmen einen öffentlichen Zuschuss, so kann dadurch die Erbringung von Verkehrsdiensten durch dieses Unternehmen beibehalten oder ausgeweitet werden, so dass sich die Chancen der in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, ihre Verkehrsdienste auf dem Markt dieses Staates zu erbringen, verringern (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 13. Juli 1988 in der Rechtssache 102/87, Frankreich/Kommission, Slg. 1988, 4067, Randnr. 19; vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-305/89, Italien/Kommission, Slg. 1991, I-1603, Randnr. 26, und Spanien/Kommission, Randnr. 40).

[…]

Die zweite Anwendungsvoraussetzung von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag, wonach die Beihilfe geeignet sein muss, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, hängt daher nicht ab vom örtlichen oder regionalen Charakter der erbrachten Verkehrsdienste oder von der Größe des betreffenden Tätigkeitsgebiets."

(94) Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass die Chancen von in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, Verkehrsdienste auf dem österreichischen Markt zu erbringen, durch die fragliche Maßnahme verringert werden.

(95) Folglich birgt die öffentliche Finanzierung zugunsten von *Postbus* durch den *Verkehrsverbund Tirol* die Gefahr der Schaffung von Wettbewerbsverfälschungen und Beeinträchtigungen des Handels zwischen Mitgliedstaaten.

4.1.6. *Schlussfolgerung*

(96) Da das vierte *Altmark*-Kriterium nicht erfüllt wird und alle anderen Bedingungen von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag erfüllt sind, ist festzustellen, dass die fraglichen Zahlungen eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen.

(97) Es ist daher zu prüfen, ob diese Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden können.

4.2. **Vereinbarkeit der Beihilfe**

(98) Artikel 73 EG-Vertrag sieht für den Landverkehr vor: „Mit diesem Vertrag vereinbar sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen."

4.2.1. *Die Rechtsprechung in der Rechtssache Altmark zur Anwendbarkeit von Artikel 73*

(99) Dem Gerichtshof zufolge sind „nach Artikel 77 [nunmehr Artikel 73) EG-Vertrag (…)] Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem EG-Vertrag vereinbar. […] Nach dem Erlass der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr sind die Mitgliedstaaten nicht mehr befugt, sich außerhalb der im abgeleiteten Gemeinschaftsrecht genannten Fälle auf Artikel 77 EG-Vertrag zu berufen, wonach Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem EG-Vertrag vereinbar sind. Soweit die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist und die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse unter Artikel 92 Absatz 1 (nach der Änderung Artikel 87 Absatz 1) EG-Vertrag fallen, legt die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 infolgedessen abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen die Behörden der Mitgliedstaaten Beihilfen im Sinne von Artikel 77 EG-Vertrag gewähren können." ([19])

(100) Es stellt sich somit die Frage, ob die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 oder die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 Regeln über die Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen enthalten, die im vorliegenden Fall anwendbar sind.

4.2.2. *Vereinbarkeit auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69*

4.2.2.1. Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69

(101) Der Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ist in Artikel 1 Absätze 1 und 2 wie folgt bestimmt:

„(1) Diese Verordnung gilt für Verkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs betreiben. Die Mitgliedstaaten können die Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen.

(2) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

— ‚Stadt- und Vorortverkehrsdienste' den Betrieb von Verkehrsdiensten, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum und seinem Umland befriedigen;

— ‚Regionalverkehrsdienste' den Betrieb von Verkehrsdiensten, um die Verkehrsbedürfnisse in einer Region zu befriedigen."

(102) Österreich hat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, bestimmte Unternehmen aus dem Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen. Nach Artikel 2 des *Privatbahnunterstützungsgesetzes 1998* ([20]) sind Unternehmen vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ausgenommen, die ausschließlich Dienste im Stadt- und Vorortverkehr betreiben.

(103) Im vorliegenden Fall handelt es sich bei den fraglichen Diensten jedoch um regionale Dienste. Folglich findet die Verordnung (EWG) Nr.1191/69 Anwendung.

4.2.2.2. Von Österreich gewählte Regelung

(104) In Artikel 1 Absätze 3 bis 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sind die beiden unterschiedlichen Regelungen beschrieben, zwischen denen die Mitgliedstaaten bei der Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wählen können, nämlich die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und die Vertragsvergabe:

([19]) Urteil des Gerichtshofs, *Altmark Trans,* Randnummern 101, 106, 107. Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1).

([20]) Bundesgesetzblatt I 1994/519.

„(3) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten heben die auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten, in dieser Verordnung definierten Verpflichtungen auf, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind.

(4) Um insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten, können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten mit einem Verkehrsunternehmen Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes abschließen. Die Bedingungen und Einzelheiten dieser Verträge sind in Abschnitt V festgelegt.

(5) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch im Stadt-, Vorort- und Regionalpersonenverkehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne des Artikels 2 beibehalten oder auferlegen. Die diesbezüglichen Bedingungen und Einzelheiten, einschließlich der Ausgleichsmethoden, sind in den Abschnitten II, III und IV festgelegt. Ist ein Verkehrsunternehmen außer auf dem Gebiet der Verkehrsdienste, für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gelten, noch in anderen Bereichen tätig, so sind die Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in einem gesonderten Unternehmensbereich zu erbringen, der mindestens folgende Anforderungen erfüllt:

a) getrennte Rechnungsführung für jeden dieser Tätigkeitsbereiche und entsprechende Zuordnung der Aktiva nach den geltenden Buchungsregeln;

b) Ausgleich der Ausgaben durch die Betriebseinnahmen und durch die Zahlungen der öffentlichen Hand ohne die Möglichkeit von Transfers von oder zu anderen Unternehmensbereichen.“

(105) Österreich hat sich für die Vertragsvergabe (§ 19 ÖPNRV-G) entschieden. Folglich sind für die in Frage stehenden Maßnahmen die Vorschriften in Abschnitt V der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 anwendbar.

4.2.2.3. Anwendung von Abschnitt V der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69

(106) Abschnitt V der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 umfasst einen einzigen Artikel, Artikel 14, mit folgendem Wortlaut:

„(1) Ein ‚Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes‘ ist ein Vertrag, der zwischen den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen wird, um der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten.

Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes kann insbesondere Folgendes umfassen:

— Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität genügen;

— zusätzliche Verkehrsdienste;

— Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen;

— eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf.

(2) In einem Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes werden unter anderem folgende Punkte geregelt:

a) die Einzelheiten des Verkehrsdienstes, vor allem die Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität;

b) der Preis für die vertraglich vereinbarten Dienstleistungen, der die Tarifeinnahmen ergänzt oder die Einnahmen miteinschließt, sowie die Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien;

c) Vertragszusätze und Vertragsänderungen, um insbesondere unvorhersehbare Veränderungen zu berücksichtigen;

d) die Geltungsdauer des Vertrags;

e) die Sanktionen bei Nichterfüllung des Vertrags.

(3) Das Sachanlagevermögen, das für die Erbringung von Verkehrsdiensten eingesetzt wird, die Gegenstand eines Vertrags über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sind, kann sich im Besitz des Unternehmens befinden oder ihm zur Verfügung gestellt werden.

(4) Ein Unternehmen, das einen Verkehrsdienst, den es der Allgemeinheit kontinuierlich und regelmäßig bietet und der nicht unter die Vertragsregelung oder das System der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fällt, einstellen oder wesentlich ändern möchte, teilt dies den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von mindestens drei Monaten mit. Die zuständigen Behörden können darauf verzichten, unterrichtet zu werden. Durch diese Bestimmung bleiben die einschlägigen anderen einzelstaatlichen Verfahren betreffend das Recht auf Einstellung oder Änderung von Verkehrsdiensten unberührt.

(5) Nach Eingang der Mitteilung nach Absatz 4 können die zuständigen Behörden vorschreiben, dass der betreffende Verkehrsdienst noch höchstens ein Jahr lang, gerechnet vom Zeitpunkt der Kündigung an, aufrechterhalten wird; sie teilen diese Entscheidung dem Unternehmen mindestens einen Monat vor Ablauf der Kündigungsfrist mit. Die Behörden können ferner von sich aus die Einrichtung oder die Änderung eines solchen Verkehrsdienstes aushandeln.

(6) Für die Kosten, die den Verkehrsunternehmen aus den Verpflichtungen im Sinne des Absatzes 5 erwachsen, erhalten diese einen Ausgleich nach den in den Abschnitten II, III und IV genannten gemeinsamen Methoden."

(107) Der zwischen *Postbus* und dem *Verkehrsverbund Tirol* geschlossene Vertrag ist ein Vertrag zwischen der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats und einem Verkehrsunternehmen mit dem Zweck, der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten.

(108) Der Vertrag umfasst insbesondere Folgendes: Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität genügen; Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen; eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf.

(109) Der Vertrag kann somit als Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne von Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 angesehen werden.

(110) Es ist festzustellen, dass sowohl der Zweck („der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten") als auch der Inhalt der öffentlichen Dienstleistungsverträge („Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität", Festlegung der Tarife und Bedingungen „für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen", „Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf" usw.) nicht von denen abweichen, die Gegenstand gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die vom Staat oder seinen Körperschaften auferlegt werden, sein können. Es wurde jedoch bereits ausführlich dargelegt, dass der Ausgleich für derartige Leistungen eine Beihilfe zugunsten des Leistungserbringers darstellt.

(111) Diesbezüglich ist als erstes festzustellen, dass der Gesetzgeber mit der Annahme der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festzulegen bezweckte, unter welchen Bedingungen *„Beihilfen, die […] der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen"*, die in Artikel 73 EG-Vertrag genannt werden, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind. Die Anwendung von Artikel 73 EG-Vertrag, somit auch die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, setzt jedoch das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag voraus. Wenn der Inhalt der Verträge durch den Begriff des Artikels 73, „mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängende Leistungen", erfasst werden kann, sollte die Form des Instruments, ein Vertrag statt einseitig auferlegter Verpflichtungen, als solche kein Hindernis dafür sein, möglicherweise im Preis enthaltene Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklären zu können. Der für die Bewertung einer Leistung, sei sie vom Staat auferlegt oder von den Parteien in einem Vertrag vereinbart, als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ausschlaggebende Faktor ergibt sich aus dem Inhalt der Leistung und nicht aus der Form, die ihrer Entstehung zugrunde liegt ([21]). Daraus ist zu schließen, dass rechtlich nichts dagegen spricht, dass eine Beihilfe, die im Preis von Leistungen enthalten ist, der in einem öffentlichen Dienstleistungsvertrag vorgesehen ist, von der Kommission als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann. Es ist darauf hinzuweisen, dass dieser Ansatz von den gesetzgebenden Organen auch in der neuen Verordnung (EWG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ([22]) bekräftigt wurde. In Artikel 12 ist allerdings vorgesehen, dass diese Verordnung erst am 3. Dezember 2009 in Kraft tritt. Folglich ist sie nicht auf den hier behandelten Vertrag anwendbar, der vor dem Inkrafttreten der Verordnung abgeschlossen wurde.

(112) In Ermangelung genauer Bedingungen für die Vereinbarkeit in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ist die Kommission der Auffassung, dass die sich aus dem EG-Vertrag, der Rechtsprechung und der Entscheidungspraxis der Kommission in anderen Bereichen ergebenden allgemeinen Grundsätze zur Beurteilung der Vereinbarkeit solcher Beihilfen herangezogen werden können.

(113) Diese Grundsätze wurden von der Kommission im Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden ([23]), in Teil 2.4 des genannten Rahmens allgemein zusammengefasst. Bezüglich der Vereinbarkeit von Beihilfen, die in dem Preis enthalten sind, den eine öffentliche Stelle einem Erbringer einer öffentlichen Dienstleistung zahlt, sieht dieser Gemeinschaftsrahmen in Nummer 14 Folgendes vor:

„Die Höhe des Ausgleichs darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtung verursachten Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und einer angemessenen Rendite aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen abzudecken. Darin enthalten sind sämtliche vom Staat oder aus staatlichen Mittel in jedweder Form gewährten Vorteile."

(114) Die Zahlungen des *Verkehrsverbund Tirol* an *Postbus* sind daher als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären, wenn sie diese Bedingungen erfüllen.

(115) Diese Bedingungen entsprechen dem dritten *Altmark*-Kriterium sehr genau, das — wie erläutert wurde — im vorliegenden Fall erfüllt ist.

([21]) Vgl. in diesem Sinne das Urteil des Gerichtshofs *Altmark Trans*, das einen deutschen öffentlichen Dienstleistungsvertrag betraf. Dies hat den Gerichtshof nicht daran gehindert zu beurteilen, ob es sich um eine Beihilfe handelt oder nicht, und sich dabei auf den Inhalt und nicht die Form des Instruments zu stützen. Vgl. Artikel 4 der Entscheidung 2005/842/EG der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden (ABl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67), in der ebenfalls von der Form des Instruments abgesehen wird.

([22]) ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.

([23]) ABl. C 297 vom 29.11.2005, S. 4.

(116) Folglich ist daraus zu schließen, dass die vom *Verkehrsverbund Tirol* an *Postbus* im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsvertrags gewährte staatliche Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt aufgrund von Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbar ist.

4.3. **Keine Befreiung von der Meldepflicht**

(117) Nach Auffassung Österreichs geht aus Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 hervor, dass der zwischen dem *Verkehrsverbund Tirol* und *Postbus* geschlossene öffentliche Dienstleistungsvertrag von der Meldepflicht nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag ausgenommen ist.

(118) In Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 heißt es: „Auf Ausgleichszahlungen, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben, ist das Verfahren zur vorherigen Unterrichtung gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht anzuwenden."

(119) Diesbezüglich ist zu klären, ob die vom *Verkehrsverbund Tirol* an *Postbus* im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsvertrags geleisteten Zahlungen Ausgleichszahlungen im Sinne von Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 darstellen.

Im genannten Urteil Danske Busvognmænd vertrat das Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften die Auffassung, dass „… das Vertragsverhältnis, das nach einer Ausschreibung zwischen dem Verkehrsunternehmen und der zuständigen Behörde zustande kommt, nach Artikel 14 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zwangsläufig eine besondere Finanzierungsregelung (enthält), die für einen Ausgleich nach den Methoden gemäß den Abschnitten II, III und IV der Verordnung keinen Raum lässt." ([24]).

(120) Aus diesem Urteil folgt, dass der Begriff „*Ausgleichszahlung für einen öffentlichen Dienst*" im Sinne von Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sehr eng auszulegen ist. So deckt der Begriff lediglich Ausgleichszahlungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes ab, die einem Unternehmen einseitig gemäß Artikel 2 der Verordnung vorgeschrieben werden und die gemäß der in den Artikeln 10 bis 13 der Verordnung beschriebenen Methode berechnet werden und der Kommission gemäß dem in Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag genannten Verfahren nicht zu melden sind.

(121) Demgegenüber stellen die in einem Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne von Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vorgesehenen Zahlungen keine Ausgleichszahlungen im Sinne von Artikel 17 Absatz 2 dieser Verordnung dar.

(122) Folglich sind die in einem Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne von Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vorgesehenen Zahlungen, wie im Vertrag zwischen dem *Verkehrsverbund Tirol* und *Postbus*, nicht von der Meldepflicht nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag befreit. Die Kommission hat also ihre Vereinbarkeit zu bewerten.

5. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(123) Es ist festzustellen, dass Österreich den zwischen dem *Verkehrsverbund Tirol* und *Postbus* abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsvertrag, der Gegenstand dieser Entscheidung ist, widerrechtlich vollzogen und gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag verstoßen hat. Dennoch wird die in diesem Vertrag vorgesehene staatliche Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 73 EG-Vertrag als mit Letzterem vereinbar erklärt —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die von Österreich gezahlte staatliche Beihilfe zugunsten von *Postbus* im Rahmen des am 12. Juli 2002 mit dem *Verkehrsverbund Tirol* geschlossenen Vertrags ist vorbehaltlich der in Artikel 2 genannten Bedingungen und Auflagen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Österreich nimmt jedes Jahr einen Vergleich der Ausgleichszahlung mit den durchschnittlichen in diesem Sektor festgestellten Kosten vor, unter Zugrundelegung der in Abschnitt 3.3 dieser Entscheidung genannten Methoden und fordert eine eventuelle Überkompensation zurück.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Republik Österreich gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 26. November 2008.

Für die Kommission
Antonio TAJANI
Vizepräsident

([24]) Urteil des Gerichts erster Instanz vom 16. März 2004 in der Rechtssache T-157/01 *Danske Busvognmænd*, Slg. S. II-917, Randnummern 77 bis 79.