II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Νοεμβρίου 2008

σχετικά με την κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Αυστρία στην επιχείρηση Postbus στην περιφέρεια Lienz — C 16/07 (ex NN 55/06)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2008) 7034]

(Το γερμανικό κείμενο είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/845/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα [1],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με τις επιστολές που ελήφθησαν στις 2 Αυγούστου 2002 [2] και στις 23 Αυγούστου 2003 [3], μια αυστριακή ιδιωτική εταιρεία λεωφορείων υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή σχετικά με κρατική ενίσχυση που, κατά τους ισχυρισμούς της εν λόγω εταιρείας, το 2002 η δημόσια επιχείρηση διασυνδεδεμένων μεταφορών του Τιρόλου (Verkehrsverbund Tirol GmbH, εφεξής: Verkehrsverbund Tirol 2002) δήθεν χορήγησε στον ανταγωνιστή της καταγγέλλουσας εταιρείας, τη δημόσια επιχείρηση Postbus AG (εφεξής Postbus).

Με επιστολή της, με ημερομηνία 14 Ιουλίου 2005 [4], η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από την Αυστρία σχετικά με την εν λόγω καταγγελία. Με επιστολή της, με ημερομηνία 3 Οκτωβρίου 2005 [5], η Αυστρία κοινοποίησε στην Επιτροπή τις πληροφορίες που ζητήθηκαν.

(2) Η Επιτροπή απέστειλε στις 30 Μαΐου 2007 [6] επιστολή στην Αυστρία, με την οποία την ενημέρωσε ότι αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με το εν λόγω μέτρο.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους [7].

(4) Η Αυστρία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 18ης Ιουλίου 2007 [8].

(5) Ο καταγγέλλων ενημέρωσε την Επιτροπή, με επιστολή του της 24ης Ιουλίου 2007 [9], ότι δεν ενδιαφερόταν πλέον για τη συνέχιση της υπόθεσης.

(6) Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από κανέναν άλλον ενδιαφερόμενο.

---

[1] ΕΕ C 162 της 14.7.2007, σ. 19.
[2] Πρωτοκολλήθηκε με αριθμό TREN (2002) A/63803.
[3] Πρωτοκολλήθηκε με αριθμό TREN (2002) A/68846.
[4] Πρωτοκολλήθηκε με αριθμό TREN (2005) A/113701.
[5] Πρωτοκολλήθηκε με αριθμό TREN (2006) A/15295.
[6] Πρωτοκολλήθηκε με αριθμό Ε(2007) 2209 τελικό.
[7] Βλέπε υποσημείωση 1.
[8] Πρωτοκολλήθηκε με αριθμό TREN (2007) A/38864.
[9] Πρωτοκολλήθηκε με αριθμό TREN (2007) A/39395.

2. ΔΙΕΞΟΔΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. **Μέτρο υπό εξέταση**

2.1.1. *Ιστορικό*

(7) Η Verkehrsverbund Tirol αποτελεί δημόσια επιχείρηση ιδιωτικού δικαίου. Παρόμοιοι οργανισμοί υπάρχουν σε όλες τις περιφέρειες, με την κοινή ονομασία Verkehrsverbundgesellschaften. Οι οργανισμοί αυτοί είναι υπεύθυνοι για το σχεδιασμό και το συντονισμό των συγκοινωνιών στην περιφέρειά τους. Σύμφωνα με τον Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Ομοσπονδιακός νόμος για την οργάνωση των δημόσιων αστικών και περιφερειακών επιβατικών μεταφορών, στο εξής: ÖPNRV-G), οι οργανισμοί αυτοί λαμβάνουν ετήσιες επιχορηγήσεις από το αντίστοιχο ομόσπονδο κρατίδιο, ώστε να εξασφαλίζεται προσηκόντως η δημόσια μεταφορά επιβατών στην περιφέρεια.

(8) Οι Verkehrsverbund Tirol και Postbus σύναψαν στις 12 Ιουλίου 2002 σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη μεταφορά επιβατών στις γραμμές λεωφορείων 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 και 5052 στην περιφέρεια του Lienz.

(9) Σύμφωνα με την αυστριακή διοικητική νομοθεσία, οι επιχειρήσεις εκτέλεσης μεταφορών πρέπει να διαθέτουν τη σχετική άδεια εκτέλεσης δρομολογίων με λεωφορείο. Η χορήγηση της άδειας είναι ανεξάρτητη από τη σύναψη της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(10) Η Postbus ήταν ήδη κάτοχος των αδειών για την εκτέλεση των επτά γραμμών που κάλυπτε η σύμβαση, πριν από τη σύναψη της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας. Η Postbus είχε υποβάλει αίτηση για τις άδειες με δική της πρωτοβουλία, χωρίς να γνωρίζει με βεβαιότητα εάν θα της καταβληθεί αντιστάθμιση. Συνεπώς, με βάση την αυστριακή νομοθεσία, τα εν λόγω δρομολόγια λογιζόταν ότι λειτουργούν ως «eigenwirtschaftlich» (με κριτήριο το εμπορικό συμφέρον). Η διάκριση μεταξύ «eigenwirtschaftlich» και «gemeinwirtschaftlich» (με κριτήριο το κοινό συμφέρον) ήταν σημαντική για τους αυστριακούς κανόνες περί ανάθεσης δημόσιων συμβάσεων, διότι μόνο οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για δρομολόγια που λειτουργούν με κριτήριο το κοινό συμφέρον υπόκεινται στους κανόνες περί δημόσιων συμβάσεων. Συνεπώς, η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας, που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, συνομολογήθηκε χωρίς να τηρηθεί η διαδικασία για τις δημόσιες συμβάσεις.

2.1.2. *Διεξοδική περιγραφή της υπό εξέταση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας*

(11) Η σύμβαση είχε ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς με λεωφορεία από την Postbus έναντι αμοιβής. Τέθηκε σε ισχύ αναδρομικά την 1η Ιανουαρίου 2002 και έχει απεριόριστη χρονική ισχύ. Καθένα από τα μέρη έχει το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση τηρώντας προθεσμία προειδοποίησης έξι μηνών, αρχής γενομένης από τον Δεκέμβριο του 2006 και μετά.

(12) Για τον υπολογισμό της αμοιβής, γίνεται διάκριση στη σύμβαση μεταξύ Bestellleistungen και Bestandsleistungen.

(13) Ως Bestellleistungen ορίζεται στη σύμβαση ένα ορισμένο εύρος υπηρεσιών μεταφοράς με λεωφορεία, για τις οποίες καταβάλλεται στην επιχείρηση μια καθορισμένη αμοιβή. Το μέρος IV (3) της σύμβασης προβλέπει ότι οι Bestelleistungen περιλαμβάνουν παροχές 204 807 km. Σύμφωνα με το μέρος XIII της σύμβασης, η Postbus εισπράττει κάθε χρόνο πληρωμές ύψους 527 000 EUR, προσαυξημένες κατά το φόρο κύκλου εργασιών. Οι πληρωμές πραγματοποιούνται σε δώδεκα δόσεις, επιμεριζόμενες κατά τη διάρκεια του έτους.

(14) Με τον όρο Bestandsleistungen ορίζεται στη σύμβαση η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς με λεωφορείο, για τις οποίες η καταβαλλόμενη αντιστάθμιση είναι η συνισταμένη τριών συνιστωσών. Σύμφωνα με το μέρος IV (3) της σύμβασης, οι Bestandsleistungen αφορούν 952 761 km. Στο μέρος X (2) προβλέπεται ότι η αντισταθμιστική αμοιβή για τις Bestandsleistungen ανέρχονται σε 1 690 000 EUR για το έτος 2002. Σύμφωνα με το μέρος X (3), η αντιστάθμιση αυτή συναπαρτίζεται από τις εξής χρηματικές συνιστώσες:

α) την αντιστάθμιση διασύνδεσης (Verbundabgeltung), της οποίας το ύψος ορίζεται κάθε χρόνο για κάθε γραμμή·

β) τα έσοδα που προέρχονται από τις επιστροφές ποσών στην Postbus από τις πωλήσεις εισιτηρίων, αφαιρουμένου του φόρου κύκλου εργασιών·

γ) τις πληρωμές που χορηγούνται από το ομοσπονδιακό Υπουργείο Περιβάλλοντος, Νεολαίας και Οικογένειας στο πλαίσιο της εφαρμογής των μειωμένων εισιτηρίων για μαθητές και μαθητευομένους δυνάμει του άρθρου 29 ÖPNRV-G και των συμβάσεων που έχουν συναφθεί δυνάμει των άρθρων 30 f και 30 j του Familien Lasten Ausgleichs Gesetz (FLAG) (νόμου περί εξίσωσης των οικογενειακών βαρών) μεταξύ του υπουργείου και της Postbus.

(15) Για το πρώτο έτος της σύμβασης, η Verbundabgeltung ορίζεται σε 1 690 000 EUR μείον τα έσοδα από την πώληση των εισιτηρίων και μείον τις αντισταθμίσεις που καταβάλλονται για τις τιμολογιακές υποχρεώσεις. Τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης τα μέρη δεν γνώριζαν ακόμη ούτε το ύψος των εσόδων από τις αντισταθμίσεις, αλλά ούτε και το ύψος των εσόδων από τις τιμολογιακές υποχρεώσεις. Η σύμβαση δεν καθορίζει, συνεπώς, το συνολικό ποσό για τη Verbundabgeltung.

(16) Το συνολικό ποσό που οφειλόταν να καταβληθεί από τον Verkehrsverbund Tirol στην Postbus για το 2002 ανερχόταν επομένως σε 2 217 000 EUR (συμπεριλαμβανομένων των επιστρεφόμενων ποσών από τις πωλήσεις εισιτηρίων). Σε αντιστάθμισμα, η Postbus είχε αναλάβει την υποχρέωση να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς με λεωφορεία 1 157 568 km σύμφωνα με τα ωρολόγια προγράμματα και για τις γραμμές που ορίζονταν στη σύμβαση. Το τίμημα για κάθε χιλιόμετρο ανερχόταν κατά μέσο όρο σε 1,92 EUR.

2.1.3. *Ιστορική εξέλιξη του αυστριακού συστήματος*

(17) Η διάκριση μεταξύ Bestellleistungen και Bestandsleistungen οφείλεται κυρίως στην ιστορική πορεία εξέλιξης του ÖPNRV-G, στον οποίο καθορίζονται οι ρυθμίσεις για την οργάνωση και τη χρηματοδότηση των δημόσιων συγκοινωνιών στα αγροτικά μέρη της Αυστρίας.

(18) Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 του ÖPNRV-G, οι επιχειρήσεις μεταφορών με λεωφορεία που ανήκουν στο ομοσπονδιακό κράτος, όπως π.χ. η Postbus, έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την κάλυψη των ζημιών από το ομοσπονδιακό κράτος, εφόσον οι αξιώσεις είχαν προβληθεί έως την 1η Ιουνίου 1999 (Alteinnahmegarantie).

(19) Για την περίοδο από 1ης Ιουνίου 1999, το ομοσπονδιακό κράτος θα καταβάλει ποσό που αντιστοιχεί στο ποσό που καταβάλλεται ετησίως δυνάμει της Alteinnahmegarantie στους περιφερειακούς οργανισμούς οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την οργάνωση των μαζικών μεταφορών στα προάστεια, τις Verkehrsverbundgesellschaften. Οι οργανισμοί αυτοί χρησιμοποιούν τα εν λόγω ποσά για να αναθέσουν την εκτέλεση συγκοινωνιών με λεωφορεία σε επιχειρήσεις λεωφορείων. Πριν να αναθέσουν την εκτέλεση των μεταφορών αυτών, οι Verkehrsverbundgesellschaften είναι υποχρεωμένες να προγραμματίσουν την εκτέλεση των μαζικών συγκοινωνιών στην περιφέρειά τους σύμφωνα με τα άρθρα 11, 20 και 31 ÖPNRV-G (άρθρο 10 παράγραφος 2 ÖPNRV-G). Οι εν λόγω διατάξεις περιλαμβάνουν επίσης οικονομικά, αλλά και ποιοτικά κριτήρια που πρέπει να πληρούνται στις μαζικές συγκοινωνίες.

(20) Από το έτος 2001, το ομοσπονδιακό κράτος θα μειώνει κάθε χρόνο κατά ένα πέμπτο τα ποσά που καταβάλλει στις Verkehrsverbundgesellschaften (άρθρο 10 παράγραφος 3 ÖPNRV-G).

(21) Στο άρθρο 14 επόμενα ÖPNRV-G ορίζονται οι όροι ίδρυσης και οργάνωσης των Verkehrsverbundgesellschaften. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 19 παράγραφος 1 του ÖPNRV-G ορίζεται η υποχρέωση των Verkehrsverbundgesellschaften να αντικαταστήσουν το καθεστώς της Alteinnahmengarantie εντός προθεσμίας πέντε ετών από το 1999 με ένα σύστημα συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2.1.4. *Δικαιολόγηση του τιμήματος που προβλέπεται στη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας*

(22) Πριν υπογράψει τη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας, η Verkehrsverbund Tirol χρησιμοποίησε τρεις διαφορετικές μεθόδους για να επαληθεύσει εάν ήταν δικαιολογημένη η αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπεται στη σύμβαση. Αυτές οι τρεις μέθοδοι είναι η εξέταση του κόστους ανά χιλιόμετρο (Prüfung nach Kilometersätzen), η εξέταση του κόστους ανά στοιχείο κόστους (Prüfung nach Kostensätzen) και η εξέταση του κόστους με βάση τις διάφορες κατηγορίες κόστους (Prüfung nach Einzelkostenpositionen).

2.2. **Αρχική εκτίμηση από την Επιτροπή**

(23) Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες κατά πόσον η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας που συνομολογήθηκε μεταξύ Verkehrsverbund Tirol και Postbus πληρούσε το δεύτερο από τα λεγόμενα κριτήρια της απόφασης Altmark ([10]). Δεδομένου ότι τα τέσσερα κριτήρια είναι σωρευτικά, δεν αξιολόγησε λεπτομερώς εάν πληρούνται το τρίτο και το τέταρτο κριτήριο, αλλά κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης.

(24) Όσον αφορά το ενδεχόμενο η κρατική ενίσχυση αυτής της μορφής να είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά, στην απόφαση να κινηθεί η διαδικασία θεωρείται ότι η ενίσχυση μπορεί να είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ([11]). Συγκεκριμένα, η Επιτροπή θεώρησε ότι το ποσό της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην Postbus δεν φαινόταν να υπερβαίνει το ποσό που ήταν αναγκαίο για να καλύψει το κόστος εκπλήρωσης των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που προκύπτουν από τη σύμβαση, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

(25) Ωστόσο, η Επιτροπή θεώρησε ότι εφόσον δεν προκηρύχθηκε δημόσιος διαγωνισμός και εφόσον ένας άμεσος ανταγωνιστής της Postbus ισχυρίστηκε ότι η Postbus είχε εισπράξει υπεραντιστάθμιση, έπρεπε να δοθεί η δυνατότητα στον εν λόγω ανταγωνιστή και σε όλα τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη να σχολιάσουν τις μεθόδους που χρησιμοποίησε η Αυστρία για να ελέγξει το κόστος και να αποφύγει την υπεραντιστάθμιση, προτού πάρει οριστική θέση αναφορικά με το θέμα του κατά πόσον η Postbus λάμβανε υπεραντιστάθμιση ή όχι. Για τούς λόγους αυτούς, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες κατά πόσον η Postbus είχε λάβει υπεραντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δυνάμει σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ**

(26) Οι παρατηρήσεις της Αυστρίας αφορούν:

α) τη σχέση μεταξύ των κριτηρίων της απόφασης Altmark και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου·

β) την εφαρμογή του δεύτερου κριτηρίου της απόφασης Altmark στην παρούσα περίπτωση·

γ) την εφαρμογή του τρίτου και τέταρτου κριτηρίου της απόφασης Altmark στην παρούσα περίπτωση, συγκεκριμένα των μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν για την επαλήθευση του κόστους και την αποφυγή υπεραντιστάθμισης·

δ) το κατά πόσον η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας είναι συμβιβάσιμη με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου.

Σχέση μεταξύ των κριτηρίων της απόφασης Altmark και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου

(27) Η Αυστρία θεωρεί ότι το άρθρο 73 της συνθήκης ΕΚ και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, που βασίζεται στο εν λόγω άρθρο, συνιστούν lex specialis σε σχέση με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Συνεπώς, όταν μια σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας πληροί τα κριτήρια του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, δεν υφίσταται κρατική ενίσχυση και, κατά συνέπεια, δεν είναι ανάγκη να εξεταστεί η εν λόγω σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας υπό το πρίσμα του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και των κριτηρίων Altmark. Η Αυστρία βασίζει την ερμηνεία αυτή στη σκέψη 37 της απόφασης Altmark, σύμφωνα με την οποία:

([10]) Τα κριτήρια αυτά τα διατύπωσε το Δικαστήριο στην απόφασή του *Altmark* της 24ης Ιουλίου 2003, υπόθεση C-280/00, Συλλογή I-7747, για να αξιολογήσει κατά πόσον μια αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας συνιστά κρατική ενίσχυση.

([11]) ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1.

«[…] επιβάλλεται να εξεταστεί ευθύς εξαρχής αν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 έχει εφαρμογή στις επίμαχες μεταφορικές υπηρεσίες της υποθέσεως της κύριας δίκης. Μόνο σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως θα είναι απαραίτητη η εξέταση της εφαρμογής των γενικών διατάξεων της συνθήκης που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις σχετικά με τις επίμαχες στην κύρια δίκη επιδοτήσεις.»

3.1. **Εφαρμογή του δεύτερου κριτηρίου της απόφασης Altmark στην παρούσα υπόθεση**

(28) Η Αυστρία ισχυρίζεται ότι έστω και αν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου δεν εξετάζει την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, αλλά απλώς το πότε μια κρατική ενίσχυση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας που έχει συναφθεί μεταξύ Verkehrsverbund Tirol και Postbus πληροί σε κάθε περίπτωση τα τέσσερα κριτήρια της απόφασης Altmark.

(29) Όσον αφορά το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark, η Αυστρία εξηγεί ότι τόσο η αμοιβή για τις Bestelleistungen, όσο και η αμοιβή για τις Bestandsleistungen καθορίστηκαν εξαρχής με τρόπο αντικειμενικό και διαφανή. Όσον αφορά τις Bestellleistungen, η Αυστρία εξηγεί ότι η σύμβαση αποτελεί καθαρή σύμβαση, βάσει της οποίας η Postbus λαμβάνει σταθερό τίμημα της τάξης των 2,57 EUR για κάθε χιλιόμετρο που διανύει το λεωφορείο ([12]). Συνεπώς, το τίμημα είχε οριστεί από πριν βάσει του αντικειμενικού και διαφανούς κριτηρίου «τιμή ανά διανυόμενο χιλιόμετρο».

(30) Όσον αφορά τις Bestandsleistungen, η Αυστρία διευκρινίζει ότι το τίμημα είχε επίσης συμφωνηθεί από πριν από τα συμβαλλόμενα μέρη με βάση ένα σταθερό ποσό, και συγκεκριμένα έναντι καταβολής 1 690 000 EUR για τα 952 761 χιλιόμετρα που πρέπει να διανυθούν. Αυτό που δεν είχε οριστεί εκ των προτέρων ήταν ο ακριβής διαχωρισμός μεταξύ των τριών συνιστωσών της πληρωμής, δηλαδή των εσόδων από την έκδοση εισιτηρίων, της ανιστάθμισης για τις υποχρεώσεις ως προς τα κόμιστρα και της αντιστάθμισης για το ολοκληρωμένο σύστημα κυκλοφορίας. Η Αυστρία διευκρινίζει ότι η εξήγηση έγκειται στην ίδια τη φύση των τριών συνιστωσών, δύο από τις οποίες εξαρτώνται από τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών, ενώ η τρίτη είναι η διαφορά μεταξύ του συνολικού συμφωνηθέντος τιμήματος και του αθροίσματος των δύο πρώτων συνιστωσών.

(31) Σε σχέση επίσης με αυτό, η Αυστρία συμπεραίνει ότι η σύμβαση είναι καθαρή σύμβαση, βάσει της οποίας η Postbus λαμβάνει σταθερό τίμημα 1, 77 EUR για κάθε χιλιόμετρο που διανύει το λεωφορείο και, συνεπώς, το τίμημα είχε οριστεί εκ των προτέρων, με τη χρήση του αντικειμενικού και διαφανούς κριτηρίου «τιμή ανά διανυόμενο χιλιόμετρο».

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

3.2. **Εφαρμογή του τρίτου και τέταρτου κριτηρίου της απόφασης Altmark στην παρούσα περίπτωση, συγκεκριμένα των μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την επαλήθευση του κόστους και την αποφυγή υπεραντιστάθμισης**

(32) Η Αυστρία ισχυρίζεται ότι η Verkehrsverbund Tirol απέκλεισε το ενδεχόμενο υπεραντιστάθμισης για την Postbus ελέγχοντας το τίμημα που καταβάλλει στην Postbus ανά χιλιόμετρο με βάση τον μέσο όρο του κλάδου και χρησιμοποιώντας τρεις μεθόδους: επαλήθευση του κόστους ανά χιλιόμετρο, επαλήθευση του κόστους ανά στοιχείο κόστους και επαλήθευση του κόστους ανάλογα με τις διάφορες κατηγορίες δαπανών.

(33) Στην απάντησή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Αυστρία διαβίβασε στην Επιτροπή περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις δύο μεθόδους που χρησιμοποίησε για τον έλεγχο του κόστους παροχής μεταφορικών υπηρεσιών και την αποφυγή υπεραντιστάθμισης, και ειδικότερα για την επαλήθευση του κόστους ανά στοιχείο κόστους και την επαλήθευση του κόστους ανάλογα με τις διάφορες κατηγορίες δαπανών. Η Αυστρία θεωρεί ότι δεν χρειάζονται περαιτέρω διευκρινίσεις όσον αφορά την επαλήθευση του κόστους ανά χιλιόμετρο ([13]).

(34) Οι αυστριακές αρχές θεωρούν ότι οι τρεις τρόποι επαλήθευσης του κόστους εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με το τρίτο (απουσία υπεραντιστάθμισης) και το τέταρτο κριτήριο (μέση επιχείρηση, χρηστή διαχείριση) της απόφασης Altmark.

3.2.1. *Επαλήθευση του κόστους ανά στοιχείο κόστους*

(35) Με τη μέθοδο «επαλήθευση του κόστους ανά στοιχείο κόστους», η Verkehrsverbund Tirol συνέκρινε το κόστος ανά στοιχείο κόστους της Postbus με το μέσο κόστος του κλάδου.

(36) Βάσει του μέσου κόστους για τον κλάδο, η Postbus έπρεπε να πληροί τους ακόλουθους στόχους κόστους για τη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας στην περιφέρεια Lienz:

Στοιχείο κόστους	Δαπάνες
Δαπάνες προσωπικού	[…] EUR (*)
Δαπάνες για καύσιμα και συντήρηση	[…] EUR
Δαπάνες οχημάτων (απόσβεση)	[…] EUR
Διοικητικές δαπάνες	[…] EUR
Σύνολο	[…] EUR

(*) Confidential information.

(37) Η Αυστρία παρέχει την ακόλουθη λεπτομερή εξήγηση για τα ανωτέρω στοιχεία κόστους.

([13]) Για τις εξηγήσεις που έδωσε η Αυστρία για το θέμα αυτό στο παρόν στάδιο της προκαταρκτικής αξιολόγησης, βλέπε σημεία 98 και 99 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

3.2.1.1. Κόστος προσωπικού

(38) Η Αυστρία βάσισε τον υπολογισμό των δαπανών προσωπικού σε 54 290 ώρες οδήγησης («Lenkerstunden») για την εκτέλεση των δρομολογίων στις γραμμές. Η Αυστρία διευκρίνισε ότι το ποσό αυτό βασίζεται στα χιλιόμετρα που πρέπει να διανυθούν σύμφωνα με το πρόγραμμα των δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου αναμονής αλλά εξαιρουμένων των ταξιδίων επιστροφής στα τέρματα/αμαξοστάσια, των διαλειμμάτων για ξεκούραση του οδηγού κ.λπ. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Αυστρίας, ο Verkehrsverbund Tirol, με 21 χιλιόμετρα ανά ώρα, βασίστηκε σε σχετικά υψηλή απόδοση ανά ώρα ([14]), δεδομένου ότι ο μέσος όρος για την Αυστρία ανέρχεται σε 16 με 18 χιλιόμετρα ανά ώρα.

(39) Όπως δήλωσε η Αυστρία, το μεικτό ωρομίσθιο οδήγησης (συμπεριλαμβανομένων των φόρων, των τελών, της στάθμευσης, της συντήρησης, της διαχείρισης και των πρόσθετων δαπανών προσωπικού) υπολογίζεται σε […] EUR. Το ποσό αυτό συναπαρτίζεται από τα εξής στοιχεία: την αυστριακή συλλογική σύμβαση εργασίας του 2002 που καλύπτει τους εργαζομένους στις επιχειρήσεις λεωφορείων ιδιωτικού δικαίου, η οποία προέβλεπε μέσο καθαρό ωρομίσθιο 7,55 EUR. Στο ποσό αυτό πρέπει καταρχήν να προστεθούν οι προσαυξήσεις για την εργασία κατά τις Κυριακές και τις αργίες, για τις υπερωρίες καθώς και για τους φόρους και τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης. Εάν ληφθεί υπόψη αυτό το πρόσθετο κόστος, το μέσο ωρομίσθιο ανέρχεται σε 16,30 EUR.

(40) Επιπλέον αυτού του ωρομισθίου, υπάρχει προσαύξηση κατά […] % περίπου για τις δαπάνες προσωπικού τις σχετικές με τη στάθμευση, τη διεκπεραίωση και τη διαχείριση. Λαμβάνοντας υπόψη αυτά τα γενικά έξοδα, μία ώρα λειτουργικής εκμετάλλευσης λεωφορείου συνεπάγεται συνολικό κόστος […] EUR.

(41) Ο πολλαπλασιασμός του ετήσιου αριθμού ωρών οδήγησης επί το μέσο ωρομίσθιο συνεπάγεται συνολικές δαπάνες προσωπικού της τάξης των […] EUR ([15]).

3.2.1.2. Δαπάνες για καύσιμα και συντήρηση

(42) Όσον αφορά τις δαπάνες για καύσιμα και συντήρηση, η Verkehrsverbund Tirol υπολογίζει σε […] EUR το κόστος για κάθε χιλιόμετρο προγραμματισμένου δρομολογίου (1 157 568 χιλιόμετρα), οπότε το συνολικό ποσό ανέρχεται σε […] EUR. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνονται όλες οι σχετικές με τα οχήματα δαπάνες, πλην των δαπανών χρηματοδότησης, απόσβεσης και ελέγχου.

(43) Η Αυστρία εξηγεί τον υπολογισμό της λεπτομερώς. Βασίζεται στην υπόθεση ότι για τις γραμμές στην περιφέρεια Lienz, θα χρειαστούν 4 λεωφορεία μήκους 15 μέτρων με κατανάλωση 45 λίτρων ανά 100 χιλιόμετρα και 21 λεωφορεία μήκους 12 μέτρων με κατανάλωση 36 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα. Η συνολική εκτιμώμενη κατανάλωση καυσίμων αυτού του στόλου ισοδυναμεί με 478 000 λίτρα. Με βάση τιμή για το καύσιμο ντίζελ […] EUR/λίτρο, οι συνολικές δαπάνες για καύσιμα ανέρχονται, συνεπώς, σε […] EUR.

(44) Το κόστος συντήρησης εκτιμάται σε […] EUR ανά λεωφορείο (δαπάνες προσωπικού και υλικού), οπότε ανέρχεται συνολικά σε […] EUR για 25 λεωφορεία. Αν συνυπολογιστούν οι δαπάνες για καύσιμα και συντήρηση, τότε ισούνται με […] EUR.

(45) Αυτό υπερβαίνει το ποσό των […] EUR που είχαν ληφθεί ως συγκριτικό ποσό αναφοράς. Συνεπώς, οι αυστριακές αρχές συμπεραίνουν ότι το στοιχείο του κόστους «καύσιμα και συντήρηση» αποτελεί πολύ συντηρητική εκτίμηση.

3.2.1.3. Δαπάνες για την αγορά και την απόσβεση των οχημάτων

(46) Οι δαπάνες της τάξης των […] EUR για την αγορά και την απόσβεση των οχημάτων βασίζονται στις εξής υποθέσεις:

α) Οι γραμμές των λεωφορείων πρέπει να λειτουργούν με 4 λεωφορεία μήκους 15 μέτρων και με 21 λεωφορεία μήκους 12 μέτρων.

β) Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας ορίζει ότι η μέση ηλικία του στόλου δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 6 χρόνια και ότι κάθε χρόνο πρέπει να ανανεώνεται τουλάχιστον το 10 % των οχημάτων του στόλου.

γ) Η τιμή αγοράς ενός λεωφορείου 12 μέτρων είναι […] EUR, η μέση ετήσια απόδοση κεφαλαίου είναι 5 %, ενώ η περίοδος απόσβεσης είναι 8 χρόνια. Συνεπώς, η ετήσια δόση ανά όχημα ανέρχεται σε […] EUR.

δ) Ωστόσο, επειδή η σύμβαση επιτρέπει τη χρήση των οχημάτων για περίοδο 12 ετών, το 1/3 του στόλου χρησιμοποιείται παρά το γεγονός ότι έχει πλήρως αποσβεστεί. Κατά συνέπεια, οι δαπάνες για την αγορά και την απόσβεση οχημάτων αφορούν μόνο τα 2/3 του στόλου, δηλαδή 16 οχήματα.

(47) Βάσει αυτών των υποθετικών παραδοχών, οι ετήσιες δαπάνες για την αγορά και την απόσβεση οχημάτων ανέρχονται σε […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Διοικητικές δαπάνες

(48) Όσον αφορά τις διοικητικές δαπάνες που ανέρχονται σε […] EUR, ο Verkehrsverbund Tirol βάσισε τους υπολογισμούς του στην παραδοχή […] % όλων των άλλων δαπανών ανά στοιχείο κόστους ([17]). Το ποσό αυτό καλύπτει τα έξοδα ενοικίασης γραφείου και τον εξοπλισμό γραφείου.

([14]) Ο αριθμός των 21 χιλιομέτρων προκύπτει εάν διαιρεθεί ο συνολικός αριθμός των χιλιομέτρων με τον αριθμό των ωρών οδήγησης: 1 157 568 km: 54 290 ώρες = 21,32 km/ώρα.

([15]) 54 290 ώρες × […] EUR/ώρα = EUR

([16]) […] EUR

([17]) […] EUR (όλες οι άλλες δαπάνες ανά στοιχείο κόστους) × […] % = […] EUR

3.2.2. *Επαλήθευση του κόστους με βάση τις διάφορες κατηγορίες δαπανών*

(49) Με την επαλήθευση του κόστους βάσει των διαφόρων κατηγοριών δαπανών υπολογίζεται η αξιοπιστία των διαφόρων κατηγοριών δαπανών. Ο Verkehrsverbund Tirol χρησιμοποίησε στους υπολογισμούς του τις ακόλουθες δαπάνες:

Κατηγορίες δαπανών	Δαπάνες
Δαπάνες οδηγών	[…] EUR*
Δαπάνες προσωπικού (πλην των δαπανών οδηγών)	[…] EUR
Δαπάνες οχημάτων (απόσβεση)	[…] EUR
Δαπάνες για καύσιμα	[…] EUR
Δαπάνες για ελαστικά	[…] EUR
Άλλες δαπάνες (επισκευή, συντήρηση κ.λπ.)	[…] EUR
Διοικητικές δαπάνες	[…] EUR
Σύνολο	[…] EUR

(50) Τα ποσά αυτά εξηγούνται και πάλι αναλυτικά.

3.2.2.1. Δαπάνες οδηγών

(51) Ο Verkehrsverbund Tirol βάσισε τον υπολογισμό των δαπανών οδηγών σε 28 οδηγούς, αριθμό που για την Αυστρία είναι χαμηλός για 25 λεωφορεία, εάν ληφθούν υπόψη οι διακοπές, οι περίοδοι αδράνειας λόγω ασθένειας κ.λπ. Αν και η αυστριακή συλλογική σύμβαση για τους εργαζομένους σε επιχειρήσεις λεωφορείων του ιδιωτικού τομέα προβλέπει ετήσιες μεικτές αποδοχές […] EUR (χωρίς άλλες επιβαρύνσεις ή φόρους), ο Verkehrsverbund Tirol υπολόγισε μόνο […] EUR. Κατά συνέπεια, οι δαπάνες προσωπικού ανέρχονται σε […] EUR.

3.2.2.2. Δαπάνες προσωπικού

(52) Όσον αφορά τις λοιπές δαπάνες προσωπικού για το προσωπικό που απασχολείται στη διοίκηση, τη διεκπεραίωση και τις υπηρεσίες αμαξοστασίου, ο Verkehrsverbund Tirol υπολόγισε ετήσιες μεικτές αποδοχές […] EUR ανά εργαζόμενο. Ο αριθμός των εργαζομένων υπολογίστηκε σε 8. Συνεπώς, οι άλλες δαπάνες προσωπικού ανέρχονται σε […] EUR.

3.2.2.3. Δαπάνες οχημάτων

(53) Οι δαπάνες οχημάτων βασίζονται στην ίδια παραδοχή που χρησιμοποιήθηκε για την επαλήθευση των δαπανών ανά στοιχείο κόστους.

3.2.2.4. Δαπάνες για καύσιμα

(54) Όσον αφορά τις δαπάνες καυσίμων, ο Verkehrsverbund Tirol βάσισε τον υπολογισμό σε κατανάλωση 465 000 λίτρων. Ως μέση τιμή καυσίμου έγινε αποδεκτή η τιμή των […] EUR ανά λίτρο. Συνεπώς, το μέσο συνολικό κόστος για καύσιμα ισοδυναμεί με […] EUR ([17]).

3.2.2.5. Δαπάνες για ελαστικά

(55) Όσον αφορά τις δαπάνες για ελαστικά, ο Verkehrsverbund Tirol υπολόγισε […] EUR για 2 ζεύγη ελαστικών κάθε χρόνο για 25 λεωφορεία, οπότε το κόστος για ελαστικά ανέρχεται σε […].

3.2.2.6. Άλλες δαπάνες

(56) Οι δαπάνες υλικών για οχήματα, συντήρηση, ασφάλιση, φόρους κ.λπ. εκτιμώνται κατά προσέγγιση σε […] EUR ετησίως. Σε αυτές περιλαμβάνεται η ασφάλεια κάθε οχήματος ύψους […] EUR ετησίως και οι δαπάνες υλικών ύψους […] EUR ανά χιλιόμετρο οδήγησης. Η συντήρηση 25 λεωφορείων υπολογίζεται σε […] EUR ετησίως. Το μίσθωμα για αμαξοστάσιο επιφάνειας 1 500 τετραγωνικών μέτρων υπολογίζεται σε […] EUR ετησίως.

3.2.2.7. Διοικητικές δαπάνες

(57) Οι διοικητικές δαπάνες εκτιμώνται σε περίπου […] EUR μηνιαίως, συνεπώς σε […] EUR ετησίως.

3.2.3. *Το συμπέρασμα της Αυστρίας για το τρίτο και τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark*

(58) Η Αυστρία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο Verkehrsverbund Tirol αξιολόγησε το τίμημα που καταβάλλεται στην Postbus με βάση κατάλληλες, ρεαλιστικές και συντηρητικές εκτιμήσεις σχετικά με το ποσό που θα δαπανούσε μια μέση επιχείρηση λεωφορείων για την εκτέλεση μιας ανάλογης σύμβασης. Η Αυστρία υπογραμμίζει ότι το τίμημα που καταβλήθηκε στην Postbus, συγκεκριμένα 2 217 000 EUR, βρίσκεται εντός του εύρους τιμών των δύο επαληθεύσεων, που δίνουν ως αποτέλεσμα 2 224 965 και 2 205 619 EUR αντίστοιχα.

(59) Συνεπώς, η Αυστρία θεωρεί ότι μπορεί να αποκλειστεί η υπεραντιστάθμιση για την Postbus και ότι το τίμημα που καταβλήθηκε στην Postbus αντιστοιχεί στο τίμημα που θα ζητούσε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση, κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα για να εκτελέσει τις εν λόγω μεταφορικές υπηρεσίες.

3.3. **Συμβιβάσιμο της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου**

(60) Για τους λόγους που αναπτύχθηκαν προηγουμένως, η Αυστρία υποστηρίζει ότι η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας συμμορφώνεται πλήρως με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου.

4. **ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

(61) Καταρχήν, πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα της Αυστρίας ότι το άρθρο 87 παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται σε μια σύμβαση μεταφορικών υπηρεσιών που καλύπτεται από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(62) Όντως, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 είναι κανονισμός που επιτρέπει να χαρακτηριστούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά ορισμένες ενισχύσεις που χορηγούνται από τα κράτη μέλη υπό τη μορφή αντισταθμίσεων για την επιβολή υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ο οποίος απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 3 για κοινοποίηση των ενισχύσεων στην Επιτροπή πριν από την εφαρμογή τους.

(63) Ωστόσο, οι κανόνες που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις εφαρμόζονται μόνο στα μέτρα που συνιστούν κρατική ενίσχυση με την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Με άλλα λόγια, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 αποτελεί κανονισμό περί του συμβιβάσιμου.

(64) Συνεπώς, θα πρέπει καταρχήν να διερευνηθεί εάν οι πληρωμές που προβλέπονται από τη σύμβαση μεταξύ Postbus και Verkehrsverbund συνιστούν κρατικές ενισχύσεις με την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Εάν αυτό αληθεύει, πρέπει κατά δεύτερον να εξετασθεί εάν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

4.1. **Ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων**

(65) Κατά το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν η [παρούσα] συνθήκη ορίζει άλλως».

(66) Οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης λεωφορείων, όπως η Postbus, ασκούν οικονομική δραστηριότητα και συγκεκριμένα τη μεταφορά προσώπων με αντάλλαγμα μια αμοιβή· είναι, συνεπώς, επιχειρήσεις με την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

(67) Η Postbus εισπράττει τις ενισχύσεις από τον Verkehrsverbund Tirol, που χρηματοδοτείται από το Land Tirol (κρατίδιο του Τιρόλου) και την Ομοσπονδία. Συνεπώς, η πληρωμή αυτών των ποσών πραγματοποιείται από κρατικούς πόρους.

(68) Τίθεται περαιτέρω το ερώτημα εάν η Postbus απολαμβάνει, χάρη στη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα. Το Δικαστήριο ανέπτυξε τα κριτήρια που πρέπει να εφαρμόζονται για να εκτιμηθεί εάν υφίσταται αντιστάθμιση για μια δημόσια υπηρεσία στην απόφασή του «Altmark Trans» ([18]):

«… Εντούτοις, δημόσιες επιδοτήσεις που αποσκοπούν να παράσχουν τη δυνατότητα πραγματοποιήσεως της εκμεταλλεύσεως τακτικών συγκοινωνιακών γραμμών αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών δεν καλύπτονται από τη διάταξη αυτή αν οι επιδοτήσεις αυτές πρέπει να θεωρηθούν ως αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παροχών εκ μέρους των δικαιούχων επιχειρήσεων προς εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. […]:»

Σύμφωνα με το Δικαστήριο αυτό συμβαίνει εάν πληρούνται τα ακόλουθα τέσσερα κριτήρια:

«— πρώτον, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη.

— δεύτερον, οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιορισθεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια.

— τρίτον, η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. […]

— τέταρτον, όταν η επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο, για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντισταθμίσεως πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.»

4.1.1. *Δικαιούχος επιχείρηση όντως επιφορτισμένη με την εκπλήρωση σαφώς καθοριζόμενης υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας*

(69) Το άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69/ΕΚ δίνει τον ακόλουθο ορισμό για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας: Ως «υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας» νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι επιχειρήσεις μεταφορών, αν λάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους συμφέροντα, δεν θα ανελάμβαναν ή δεν θα ανελάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους.

([18]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans, στην προαναφερθείσα υπόθεση C-280/00.

(70) Στη σύμβαση μεταξύ Postbus και Verkehrsverbund Tirol καθορίζονται οι συγκεκριμένες απαιτήσεις που επιβάλλονται στον φορέα παροχής των υπηρεσιών, ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργία ενός ισορροπημένου δικτύου μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη του αγροτικού χαρακτήρα και της χαμηλής πυκνότητας του πληθυσμού καθώς και των γεωγραφικών γνωρισμάτων των περιοχών που πρέπει να εξυπηρετηθούν. Τα στοιχεία αυτά δεν προσφέρουν στις επιχειρήσεις κανένα κίνητρο, ώστε να παρέχουν τις εν λόγω υπηρεσίες σε αυστηρά εμπορική βάση. Η επιχείρηση Postbus είναι υποχρεωμένη να προτείνει την προσφορά τέτοιων υπηρεσιών και ωραρίων εκτέλεσης δρομολογίων, ενώ οι γραμμές στις οποίες πρέπει να εκτελούνται τα δρομολόγια ορίζονται σαφώς στις συμβατικές υποχρεώσεις στο σημείο 2 της σύμβασης.

(71) Από τη σύμβαση που έχει συναφθεί μεταξύ της Postbus και του Verkehrsverbund Tirol προκύπτει συνεπώς ότι η Postbus είναι πράγματι επιφορτισμένη με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας μεταφορών στην περιφέρεια Lienz. Άρα πληρούται το πρώτο κριτήριο της απόφασης Altmark.

4.1.2. *Οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης καθορίζονται εκ των προτέρων με αντικειμενικότητα και διαφάνεια*

(72) Δεύτερον, πρέπει να εξακριβωθεί εάν οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση καθορίστηκαν εκ των προτέρων με αντικειμενικότητα και διαφάνεια.

(73) Στη σύμβαση γίνεται διάκριση μεταξύ πληρωμών για τις Bestellleistungen και πληρωμών για τις Bestandsleistungen. Όπως διευκρίνισε η Αυστρία στην απάντησή της στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η σύμβαση προβλέπει για τις δύο κατηγορίες συγκοινωνίας αμοιβή ανά διανυόμενο χιλιόμετρο προσφερόμενης υπηρεσίας. Η τιμή ανά χιλιόμετρο είναι 2,57 EUR για τις Bestellleistungen και 1,77 EUR για τις Bestandsleistungen. Οι Bestandsleistungen δεν διακρίνονται από τις Bestellleistungen παρά μόνο ως προς το ότι μία από τις συνιστώσες της αντιστάθμισης είναι προσαρμοσμένη κατά τρόπο ώστε να τηρείται συστηματικά η τιμή των 1,77 EUR ανά χιλιόμετρο.

(74) Θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι ο καθορισμός της αντιστάθμισης βάσει τιμήματος ανά χιλιόμετρο που πρέπει να διανυθεί και του συνολικού αριθμού των χιλιομέτρων που πρέπει να διανυθούν αποτελεί τρέχουσα πρακτική για τις συμβάσεις μεταφορών με λεωφορεία, ιδίως αν η δημόσια αρχή που είναι επιφορτισμένη με την οργάνωση των συγκοινωνιών επωμίζεται και τον κίνδυνο σε σχέση με τα έσοδα που προέρχονται από την πώληση εισιτηρίων. Έχοντας επανεξετάσει το περιεχόμενο των συμβάσεων υπό το φως των πρόσθετων εξηγήσεων της αυστριακής κυβέρνησης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, σε αντίθεση με το αποτέλεσμα της προκαταρκτικής της ανάλυσης στα σημεία 64 έως 71 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η συναφθείσα σύμβαση μεταξύ Postbus και Verkehrsverbund Tirol συνιστά σύμβαση τέτοιου τύπου.

(75) Ο καθορισμός της αντιστάθμισης βάσει τιμήματος ανά χιλιόμετρο που πρέπει να διανυθεί και του συνολικού αριθμού των χιλιομέτρων που πρέπει να διανυθούν ικανοποιεί το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark, δεδομένου ότι το τίμημα ανά χιλιόμετρο και ο συνολικός αριθμός των χιλιομέτρων που πρέπει να διανυθούν καθορίζονται εκ των προτέρων με αντικειμενικότητα και διαφάνεια.

(76) Άρα πληρούται το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark.

4.1.3. *Απουσία υπεραντιστάθμισης*

(77) Από τα σημεία 96 έως 102 της απόφασης για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας προκύπτει ότι η Επιτροπή θεωρεί ότι η επιλεγείσα από τον Verkehrsverbund Tirol μέθοδος για να αποκλειστεί η παρουσία υπεραντιστάθμισης, δηλαδή η επαλήθευση του τιμήματος που ζήτησε η επιχείρηση λεωφορείων χρησιμοποιώντας τρεις διαφορετικές μεθόδους σύγκρισης με τις μέσες τιμές που παρατηρούνται στον κλάδο, μπορεί να γίνει δεκτή ως απόδειξη της απουσίας υπεραντιστάθμισης.

(78) Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή θεώρησε ωστόσο ότι επειδή δεν έγινε διαγωνισμός και επειδή ένας άμεσος ανταγωνιστής της Postbus ισχυρίστηκε ότι η Postbus εισέπραξε υπεραντιστάθμιση, έπρεπε να δοθεί η ευκαιρία στον εν λόγω ανταγωνιστή καθώς και σε όλους τους ενδιαφερόμενους τρίτους να εκφράσουν τις απόψεις τους για τις μεθόδους επαλήθευσης των δαπανών από την Αυστρία, προτού καταστεί δυνατή η εξαγωγή βεβαίου συμπεράσματος για το ότι η Postbus δεν εισπράττει υπεραντιστάθμιση.

(79) Η Επιτροπή σημειώνει, καταρχάς, ότι ο καταγγέλλων την ενημέρωσε σχετικά με το ότι δεν ενδιαφερόταν πλέον για την υπόθεση. Διαπιστώνει, στη συνέχεια, ότι κανένα τρίτο μέρος δεν αμφισβήτησε την απουσία υπεραντιστάθμισης.

(80) Η Επιτροπή εκτιμά εξάλλου ότι η Αυστρία παρέσχε πρόσθετες εξηγήσεις που αποδεικνύουν ότι το τίμημα που κατέβαλε ο Verkehrsverbund Tirol στην Postbus συνιστά εύλογο και ικανοποιητικό τίμημα, εάν ληφθούν υπόψη το μέσο κόστος που παρατηρείται στο συγκεκριμένο κλάδο και οι εμπειρίες της δημόσιας διοίκησης. Στα τμήματα 3.3.1 έως 3.3.3 ανακεφαλαιώνονται οι μεθοδολογίες υπολογισμού και οι συγκρίσεις και τα συμπεράσματα που απορρέουν. Γενικότερα, μια μέθοδος όπως αυτή που συγκρίνει συστηματικά εκ των υστέρων με τρεις διαφορετικούς τρόπους την αντιστάθμιση με το κόστος του κλάδου, επιτρέπει να αποκλειστεί η υπεραντιστάθμιση. Σε περίπτωση που διαπιστωνόταν υπεραντιστάθμιση, με βάση τη σύγκριση, οι αυστριακές αρχές θα έπρεπε να ζητήσουν επιστροφή.

(81) Από τα προηγούμενα έπεται ότι η Postbus δεν εισπράττει υπεραντιστάθμιση για την εκτέλεση της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης και ότι, συνεπώς, πληρούται το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark.

4.1.4. *Το τίμημα αντιστοιχεί στο κόστος μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διαχείριση η οποία είναι κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα*

(82) Απομένει να επαληθευτεί εάν το τίμημα που κατέβαλε ο Verkehrsverbund Tirol στην Postbus αντιστοιχεί στο κόστος μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διαχείριση η οποία είναι κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα. Για να επαληθευτεί εάν πληρούται το κριτήριο αυτό, είναι σκόπιμο να διερευνηθούν οι τρεις παράγοντες ξεχωριστά.

4.1.4.1. Κόστος μιας μέσης επιχείρησης

(83) Αναφορικά με το σημείο αυτό πρέπει καταρχάς να διαπιστωθεί ότι η Αυστρία βασίστηκε για την επαλήθευση στην οποία προέβη σε συνηθισμένες παραμέτρους που παρατηρούνται κατά μέσο όρο στο συγκεκριμένο κλάδο. Μπορεί συνεπώς να θεωρηθεί ότι αντανακλούν τον μέσο όρο στον εν λόγω κλάδο.

(84) Κατά συνέπεια, το κόστος της Postbus αντιστοιχεί στο κόστος μιας μέσης αυστριακής επιχείρησης.

4.1.4.2. Κόστος μιας επιχείρησης με χρηστή διαχείριση

(85) Στη συνέχεια τίθεται το ερώτημα κατά πόσον το κόστος της Postbus αντιστοιχεί στο κόστος μιας επιχείρησης με χρηστή διαχείριση. Στον κλάδο των μεταφορών με λεωφορεία, όπου επί μακρόν επικρατούσαν τα μονοπώλια και η ανάθεση συμβάσεων χωρίς διαγωνισμό, κάθε επιχείρηση που αναλάμβανε δραστηριότητες στον τομέα αυτόν δεν ήταν κατ' ανάγκη επιχείρηση με χρηστή διαχείριση.

(86) Αναφορικά με το σημείο αυτό πρέπει καταρχήν να διαπιστωθεί ότι η Αυστρία δεν έδωσε εξηγήσεις από τις οποίες να προκύπτει ότι τα στοιχεία αυτά αντιστοιχούν σε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση. Για παράδειγμα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Αυστρία μπορούσε να βασιστεί στις μέσες δαπάνες των επιχειρήσεων του κλάδου που είχαν υπογράψει τα τελευταία χρόνια συμβάσεις κατόπιν διαγωνισμού.

(87) Επιπλέον, οφείλει να επισημανθεί ότι υπάρχει απόκλιση κατά 0,80 EUR ανά χιλιόμετρο μεταξύ του τιμήματος για τις Bestellleistungen και του τιμήματος για τις Bestandleistungen. Από αυτό δύναται να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η Postbus διέθετε κάποιο περιθώριο για να βελτιώσει την αποδοτικότητά της όσον αφορά τις Bestellleistungen.

(88) Εξ αυτού συνάγεται το συμπέρασμα ότι η Αυστρία δεν έχει αποδείξει ότι η τιμή που κατέβαλε ο Verkehrsverbund Tirol στην Postbus αντιστοιχεί στο κόστος σε μια επιχείρηση με χρηστή διαχείριση. Επομένως, δεν πληρούται το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark.

4.1.4.3. Συμπέρασμα ως προς την τήρηση των κριτηρίων της απόφασης Altmark

(89) Επειδή τα τέσσερα κριτήρια είναι σωρευτικά, το γεγονός ότι ένα από τα τέσσερα κριτήρια δεν πληρούται οδηγεί την Επιτροπή απευθείας στο συμπέρασμα ότι οι εν λόγω πληρωμές πρέπει να θεωρηθεί ότι παραχωρούν επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα στην επιχείρηση Postbus.

4.1.5. *Νόθευση του ανταγωνισμού και αντίκτυπος στις συναλλαγές*

(90) Η επιχείρηση Postbus δραστηριοποιείται στον τομέα των μεταφορών με λεωφορεία σε όλη την Αυστρία και ελέγχει σημαντικό μέρος της αγοράς. Η παραχώρηση οικονομικού πλεονεκτήματος στην επιχείρηση αυτή μπορεί, συνεπώς, να οδηγήσει σε νόθευση του ανταγωνισμού.

(91) Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η νόθευση του ανταγωνισμού μπορεί να προκύψει από το γεγονός ότι η δημόσια χρηματοδότηση δίνεται σε μια επιχείρηση που κατέχει άδεια για μεταφορές με λεωφορεία στην εν λόγω περιφέρεια. Αυτή η δημόσια χρηματοδότηση μπορεί δυνητικά να εμποδίσει άλλες επιχειρήσεις από την απόκτηση άδειας εκμετάλλευσης για γραμμές μεταφορών, διότι ενισχύει τη θέση των δικαιούχων επιχειρήσεων και τους επιτρέπει να προσφέρουν πιο δελεαστικούς εμπορικούς όρους τη στιγμή της ανανέωσης των αδειών.

(92) Όσον αφορά το ενδεχόμενο το εν λόγω μέτρο να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, η Επιτροπή σημειώνει πρώτον ότι η τοπική ή περιφερειακή αγορά μεταφορών είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό στην Αυστρία και σε άλλα κράτη μέλη, με την έννοια ότι δεν υπάρχει εθνικό μονοπώλιο στην αγορά αυτή για μια ή περισσότερες επιχειρήσεις.

(93) Ως προς το σημείο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει τις σκέψεις 77 και επόμενες της απόφασης Altmark Trans, όπου το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι:

«[…]ουδόλως αποκλείεται μια δημόσια επιδότηση, η οποία χορηγείται σε επιχείρηση παρέχουσα απλώς τοπικές ή περιφερειακές μεταφορικές υπηρεσίες και η οποία δεν παρέχει τέτοιες υπηρεσίες εκτός του κράτους προελεύσεώς της, να μπορεί, παρά ταύτα, να έχει επιπτώσεις επί του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών.

Πράγματι, όταν κράτος μέλος χορηγεί δημόσια επιδότηση σε επιχείρηση, η εκ μέρους της επιχειρήσεως αυτής παροχή μεταφορικών υπηρεσιών μπορεί να διατηρείται στο ίδιο επίπεδο ή να αυξάνεται, με συνέπεια να μειώνονται οι δυνατότητες επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη να παρέχουν τις μεταφορικές υπηρεσίες τους στην αγορά του κράτους μέλους αυτού (βλέπε επ' αυτού τις αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1988, 102/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 4067, αιτιολογική σκέψη 19· της 21ης Μαρτίου 1991, C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-1603, αιτιολογική σκέψη 26, και Ισπανία κατά Επιτροπής, προαναφερθείσα, αιτιολογική σκέψη 40).

[…]

Επομένως, η δεύτερη προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της συνθήκης, κατά την οποία η ενίσχυση πρέπει να είναι ικανή να επηρεάσει το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο, δεν εξαρτάται από τον τοπικό ή περιφερειακό χαρακτήρα των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχονται ή από τη σημασία του σχετικού τομέα δραστηριοτήτων.»

(94) Δεν μπορεί συνεπώς να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να περιορίζονται, λόγω του εξεταζόμενου μέτρου, οι ευκαιρίες που έχουν οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη να παρέχουν τις μεταφορικές υπηρεσίες τους στην αυστριακή αγορά.

(95) Κατά συνέπεια, η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στην Postbus από τον Verkehrsverbund Tirol συνεπάγεται τον κίνδυνο να υπάρξει νόθευση του ανταγωνισμού και να επηρεαστούν οι συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

4.1.6. *Συμπέρασμα*

(96) Δεδομένου ότι το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark δεν πληρούται, ενώ όλοι οι άλλοι όροι του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ πληρούνται, οφείλει να διαπιστωθεί ότι οι επίμαχες πληρωμές συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

(97) Πρέπει επομένως να εξεταστεί εάν οι ενισχύσεις αυτές είναι δυνατόν να κηρυχθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά.

4.2. **Συμβιβάσιμος χαρακτήρας της ενίσχυσης**

(98) Το άρθρο 73 της συνθήκης ΕΚ ορίζει για τις χερσαίες μεταφορές ότι «συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας.»

4.2.1. *Η νομολογία στην υπόθεση Altmark σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 73*

(99) Σύμφωνα με το Δικαστήριο «το άρθρο 77 (νυν άρθρο 73 της συνθήκης ΕΚ […]) προβλέπει ότι οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας είναι σύμφωνες με τη συνθήκη. […] Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, τα κράτη μέλη δεν μπορούν πλέον να επικαλούνται το άρθρο 77 της συνθήκης, που προβλέπει ότι οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας είναι σύμφωνες με τη συνθήκη, εκτός των περιπτώσεων που προβλέπει το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο. Έτσι, καθόσον ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 δεν έχει εφαρμογή εν προκειμένω και καθόσον οι επίμαχες επιδοτήσεις εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1 (μετά την τροποποίηση άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης), ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 περιέχει αποκλειστική απαρίθμηση των προϋποθέσεων υπό τις οποίες οι αρχές των κρατών μελών μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις δυνάμει του άρθρου 77 της συνθήκης.» [19]

(100) Τίθεται συνεπώς το ζήτημα εάν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ή ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 περιέχουν κανόνες περί του συμβιβάσιμου των κρατικών ενισχύσεων οι οποίοι να εφαρμόζονται στην παρούσα περίπτωση.

4.2.2. *Συμβιβάσιμο βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69*

4.2.2.1. Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69

(101) Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ορίζεται ως εξής στο άρθρο 1 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις μεταφορών των οποίων η δραστηριότητα αφορά την εκμετάλλευση των παρεχομένων υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τις επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται αποκλειστικά στην εκμετάλλευση παρεχομένων αστικών, προαστικών ή περιφερειακών υπηρεσιών.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

— "αστικές και προαστικές υπηρεσίες" οι υπηρεσίες μεταφορών με τις οποίες εξυπηρετούνται οι ανάγκες αστικού κέντρου ή ευρύτερης αστικής περιοχής, καθώς και οι ανάγκες μεταφορών μεταξύ του εν λόγω κέντρου και ευρύτερης αστικής περιοχής και των προαστίων του,

— "περιφερειακές υπηρεσίες" οι υπηρεσίες μεταφορών που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των αναγκών μιας περιοχής.»

(102) Η Αυστρία χρησιμοποίησε τη δυνατότητα να εξαιρέσει ορισμένες επιχειρήσεις από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Privatbahnunterstützungsgesetzes 1998 [20] (νόμου για την ενίσχυση των ιδιωτικών σιδηροδρόμων του 1998), οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στις αστικές και προαστιακές μεταφορές εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(103) Στην παρούσα περίπτωση οι εν λόγω υπηρεσίες είναι ωστόσο περιφερειακές υπηρεσίες. Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 εφαρμόζεται σε αυτές.

4.2.2.2. Το καθεστώς που επέλεξε η Αυστρία

(104) Το άρθρο 1 παράγραφοι 3 έως 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 περιγράφει τα δύο διαφορετικά καθεστώτα μεταξύ των οποίων τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν όσον αφορά στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των δημόσιων συγκοινωνιών, δηλαδή το καθεστώς επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και το συμβατικό καθεστώς.

[19] Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, υπόθεση C-280/00, *Altmark Trans*, σκέψεις 101, 106, 107. Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου (ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1).

[20] Bundesgesetzblatt I (Εφημερίδα της κυβέρνησης της Αυστρίας I) 1994/519.

«3. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών καταργούν τις υπηρεσίες που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες ορίζονται στα πλαίσια του παρόντος κανονισμού και οι οποίες επιβάλλονται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

4. Προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και χωροταξιακούς παράγοντες, ή προκειμένου να διασφαλιστούν συγκεκριμένοι όροι ως προς τα κόμιστρα υπέρ ορισμένων κατηγοριών επιβατών, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να συνάψουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας με επιχείρηση μεταφορών. Οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες των εν λόγω συμβάσεων θεσπίζονται στο τμήμα V.

5. Ωστόσο, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να διατηρήσουν ή να επιβάλουν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 για τις αστικές, προαστικές και περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών επιβατών. Οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες, καθώς και οι μέθοδοι αντιστάθμισης, ορίζονται στα τμήματα II, III και IV. Όταν μια επιχείρηση μεταφορών εκμεταλλεύεται ταυτόχρονα και υπηρεσίες που υπόκεινται σε υπηρεσίες δημόσιας υπηρεσίας και άλλες δραστηριότητες, οι προαναφερόμενες δημόσιες υπηρεσίες πρέπει να υπάγονται σε διαφορετικές μονάδες ώστε να πληρούνται τουλάχιστον οι ακόλουθοι όροι:

α) οι λογαριασμοί που αντιστοιχούν στην καθεμία από αυτές τις δραστηριότητες εκμετάλλευσης να είναι ξεχωριστοί και τα αντίστοιχα στοιχεία του ενεργητικού να κατανέμονται σύμφωνα με τους ισχύοντες λογιστικούς κανόνες·

β) οι δαπάνες να ισοσκελίζονται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και από τις πληρωμές των δημοσίων αρχών, χωρίς να είναι δυνατή η μεταφορά πόρων από ή προς άλλο τομέα δραστηριότητας της επιχείρησης.»

(105) Η Αυστρία αποφάσισε να επιλέξει το συμβατικό καθεστώς (άρθρο 19 ÖPNRV-G). Κατά συνέπεια, οι κανόνες που εφαρμόζονται στα εξεταζόμενα μέτρα βρίσκονται στο τμήμα V του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

4.2.2.3. Εφαρμογή του τμήματος V του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69

(106) Το τμήμα V του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 αποτελείται από ένα μόνο άρθρο, το άρθρο 14, που προβλέπει τα εξής:

«1. Ως “σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας” νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και μιας επιχείρησης μεταφορών με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.

Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

— υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,

— συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,

— υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,

— προσαρμογή των υπηρεσιών στις πρακτικές ανάγκες.

2. Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα σημεία:

α) τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών, ιδίως τα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας·

β) το τίμημα των παροχών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης, το οποίο είτε προστίθεται στις εισπράξεις από κόμιστρα είτε περιλαμβάνει τις εισπράξεις, καθώς και τις λεπτομέρειες των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δύο μερών·

γ) τους κανόνες που αφορούν τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης, ιδίως προκειμένου να αντιμετωπιστούν απρόβλεπτες μεταβολές·

δ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης·

ε) τις κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης της σύμβασης.

3. Τα περιουσιακά στοιχεία, τα οποία χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών οι οποίες αποτελούν αντικείμενο σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, μπορούν να ανήκουν στην επιχείρηση ή να έχουν τεθεί στη διάθεσή της.

4. Κάθε επιχείρηση η οποία προτίθεται να τερματίσει ή να επιφέρει ουσιαστικές τροποποιήσεις σε υπηρεσία μεταφορών την οποία παρέχει στο κοινό κατά τρόπο συνεχή και τακτικό, ενώ η υπηρεσία αυτή δεν καλύπτεται από τη σύμβαση ή την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, ενημερώνει σχετικά, τρεις τουλάχιστον μήνες νωρίτερα, τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους. Η διάταξη αυτή δεν θίγει τις άλλες εθνικές διαδικασίες που εφαρμόζονται όσον αφορά το δικαίωμα τερματισμού ή τροποποίησης των υπηρεσιών μεταφορών.

5. Οι αρμόδιες αρχές, αφού τους γνωστοποιηθεί η πληροφορία που αναφέρεται στην παράγραφο 4, μπορούν να επιβάλουν τη διατήρηση της υπηρεσίας αυτής για ένα επιπλέον έτος, κατ' ανώτατο όριο, από την ημερομηνία της προειδοποίησης, και κοινοποιούν την απόφαση αυτή στην επιχείρηση τουλάχιστον ένα μήνα πριν από την ημερομηνία κατά την οποία λήγει η ισχύς της προειδοποίησης. Μπορούν επίσης να αναλάβουν την πρωτοβουλία για τη διαπραγμάτευση της έναρξης ή της τροποποίησης μιας τέτοιας υπηρεσίας μεταφορών.

6. Οι επιβαρύνσεις που απορρέουν, για τις επιχειρήσεις μεταφορών, από τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5 αντισταθμίζονται σύμφωνα με τις κοινές μεθόδους που αναφέρονται στα τμήματα II, III και IV.»

(107) Η σύμβαση μεταξύ της Postbus και του Verkehrsverbund Tirol αποτελεί σύμβαση συναφθείσα μεταξύ της αρμόδιας υπηρεσίας ενός κράτους μέλους και μιας επιχείρησης μεταφορών, με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.

(108) Η σύμβαση αυτή περιλαμβάνει κυρίως τα ακόλουθα: υπηρεσίες μεταφορών που ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας· υπηρεσίες μεταφορών με ειδικά κόμιστρα και όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών· προσαρμογή των υπηρεσιών στις πρακτικές ανάγκες.

(109) Η σύμβαση αυτή μπορεί, συνεπώς, να θεωρηθεί ότι συνιστά σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταφοράς βάσει των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με την έννοια του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(110) Οφείλει να διαπιστωθεί ότι τόσο ο σκοπός («η παροχή ικανοποιητικών δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών»), όσο και το περιεχόμενο των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας («καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας», καθορισμός κομίστρων και όρων παροχής των υπηρεσιών «για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις», «προσαρμογή των υπηρεσιών σε ορισμένες πρακτικές ανάγκες» κ.λπ.) συνάδουν με αυτά που μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται από το κράτος ή την τοπική αυτοδιοίκηση. Αφετέρου, εξηγήθηκε ήδη διεξοδικά ότι η αντιστάθμιση για τέτοιες υπηρεσίες είναι ενίσχυση υπέρ του φορέα παροχής υπηρεσιών.

(111) Αναφορικά με το σημείο αυτό πρέπει καταρχάς να επισημανθεί ότι στόχος του νομοθέτη με τη θέσπιση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ήταν ο καθορισμός των προϋποθέσεων υπό τις οποίες «οι ενισχύσεις […] που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας,» που μνημονεύονται στο άρθρο 73 της συνθήκης ΕΚ, συμβιβάζονται με την κοινή αγορά Όμως η εφαρμογή του άρθρου 73 και, συνεπώς, η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 προϋποθέτει την παρουσία κρατικής ενίσχυσης με την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Εάν το περιεχόμενο των συμβάσεων μπορεί να καλυφθεί από την έννοια του άρθρου 73, «βάρη συνυφασμένα με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας», η μορφή του μέσου —σύμβαση και όχι υποχρέωση επιβληθείσα μονομερώς— δεν θα πρέπει να αποτελεί, από μόνη της, εμπόδιο για να χαρακτηριστούν οι ενισχύσεις που ενδεχομένως περιέχονται στο τίμημα συμβατές. Πράγματι, ο αποφασιστικός παράγοντας για να θεωρηθεί μια παροχή υπηρεσιών, είτε επιβάλλεται από το κράτος είτε συμφωνείται από τα μέρη σε μια σύμβαση, ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, έγκειται στη φύση της και όχι στη μορφή υπό την οποία γεννάται η υποχρέωση ([21]). Από αυτό έπεται ότι δεν υφίσταται νομικό εμπόδιο για να χαρακτηριστεί μια ενίσχυση που εμπερικλείεται στο τίμημα για τις υπηρεσίες που προβλέπονται από μια σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά από την Επιτροπή. Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή η λύση επιλέχθηκε επίσης από τους νομοθέτες στο νέο κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές ([22]). Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 12 του εν λόγω κανονισμού, ο κανονισμός αυτός αρχίζει να ισχύει στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Δεν εφαρμόζεται συνεπώς στην υπό εξέταση σύμβαση, η οποία συνομολογήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος του εν λόγω κανονισμού.

(112) Επειδή δεν καθορίζονται επακριβώς οι όροι για τον συμβιβάσιμο χαρακτήρα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1191/69, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι γενικές αρχές που απορρέουν από τη συνθήκη, τη νομολογία και την πρακτική που έχει καθιερώσει η Επιτροπή για τη λήψη αποφάσεων σε άλλους τομείς θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και για να προσδιοριστεί εάν τέτοιου είδους ενισχύσεις συμβιβάζονται με την κοινή αγορά ή όχι.

(113) Οι προαναφερθείσες βασικές αρχές συνοψίστηκαν με γενικό τρόπο από την Επιτροπή στο μέρος 2.4 του κοινοτικού πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ([23]). Όσον αφορά το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων που εμπεριέχονται στο τίμημα που καταβάλλεται από μια δημόσια αρχή σε έναν πάροχο δημόσιας υπηρεσίας, το εν λόγω πλαίσιο προβλέπει στο σημείο 14 ότι:

«Το ύψος της αντιστάθμισης δεν δύναται να υπερβαίνει το ποσό που απαιτείται για να καλυφθούν οι δαπάνες που προκύπτουν από την εκτέλεση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων καθώς και εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων. Το ποσό της αντιστάθμισης περιλαμβάνει όλα τα πλεονεκτήματα που παρέχονται από το κράτος ή από κρατικούς πόρους υπό οιαδήποτε μορφή.»

(114) Οι πληρωμές του Verkehrsverbund Tirol στην Postbus πρέπει, συνεπώς, να χαρακτηριστούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, εάν πληρούν τους όρους αυτούς.

(115) Οι όροι αυτοί ανταποκρίνονται επακριβώς στο τρίτο κριτήριο της νομολογίας Altmark, το οποίο – όπως διευκρινίστηκε – πληρούται στη συγκεκριμένη περίπτωση.

([21]) Βλέπε, προς την κατεύθυνση αυτή, την απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, υπόθεση C 280/00, «*Altmark Trans*», που αφορούσε γερμανική σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας. Αυτό δεν εμπόδισε το Δικαστήριο να αποφασίσει κατά πόσο πρόκειται για ενίσχυση ή όχι και να βασίσει στο πλαίσιο αυτό την απόφασή του στο περιεχόμενο και όχι στη μορφή του μέσου. Βλέπε επίσης και το άρθρο 4 της απόφασης 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67), στην οποία δεν λαμβάνεται επίσης υπόψη η μορφή του μέσου.

([22]) ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1.

([23]) ΕΕ C 297 της 29.11.2005, σ. 4.

(116) Κατά συνέπεια, από τα προαναπτυχθέντα στοιχεία προκύπτει ότι η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε από τον Verkehrsverbund Tirol στην Postbus στο πλαίσιο της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

4.3. **Καμία απαλλαγή από την υποχρέωση ενημέρωσης**

(117) Η Αυστρία θεωρεί ότι από το άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 προκύπτει ότι η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχε συναφθεί μεταξύ του Verkehrsverbund Tirol και της Postbus απαλλάσσεται από την υποχρέωση ενημέρωσης που προβλέπει το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ.

(118) Στο άρθρο 17 παράγραφος 2 ορίζεται ότι «Οι αντισταθμίσεις που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, εξαιρούνται της προκαταρκτικής διαδικασίας ενημερώσεως, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος.»

(119) Κατά συνέπεια, στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί εάν οι πληρωμές που καταβλήθηκαν από τον Verkehrsverbund Tirol στην Postbus, στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αποτελούν αντισταθμίσεις με την έννοια του άρθρου 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

Στη μνημονευθείσα απόφαση Danske Busvognmænd το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έκρινε ότι «… οι συμβατικές σχέσεις που καθορίζονται μετά τη διαδικασία διαγωνισμού μεταξύ της επιχειρήσεως μεταφορών και της αρμόδιας αρχής περιλαμβάνουν οπωσδήποτε, δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφοι 1 και 2, του προαναφερθέντος κανονισμού, συγκεκριμένο καθεστώς χρηματοδοτήσεως που δεν αφήνει καμία θέση σε αντισταθμίσεις σύμφωνα με τις μεθόδους που καθορίζονται στα τμήματα II, III και IV του κανονισμού αυτού.» ([24])

(120) Από την εν λόγω απόφαση προκύπτει ότι ο όρος «αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας», με την έννοια του άρθρου 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, πρέπει να ερμηνευτεί πολύ στενά. Ο όρος καλύπτει ως εκ τούτου μόνο τις αντισταθμίσεις για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται μονομερώς σε μια επιχείρηση σύμφωνα με το άρθρο 2 του κανονισμού, οι οποίες υπολογίζονται σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στα άρθρα 10 έως 13 του κανονισμού και δεν χρειάζεται να κοινοποιούνται στην Επιτροπή με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ.

(121) Αντίθετα, οι πληρωμές που προβλέπονται από μια σύμβαση υπηρεσιών μεταφοράς βάσει των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με την έννοια του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, δεν αποτελούν αντισταθμιστικές πληρωμές, με την έννοια του άρθρου 17 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού.

(122) Κατά συνέπεια, οι πληρωμές που προβλέπονται από τη σύμβαση υπηρεσιών μεταφοράς βάσει των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με την έννοια του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, όπως στη σύμβαση μεταξύ του Verkehrsverbund Tirol και της Postbus, δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση ενημέρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ. Επομένως, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσον είναι συμβιβάσιμες.

5. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(123) Όπως διαπιστώνεται, η Αυστρία έθεσε παράνομα σε εφαρμογή τη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας που έχει συναφθεί μεταξύ του Verkehrsverbund Tirol και της Postbus, η οποία αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης. Ωστόσο, η κρατική ενίσχυση που προβλέπει η εν λόγω σύμβαση μπορεί να κηρυχθεί συμβιβάσιμη βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε από την Αυστρία στην Postbus στο πλαίσιο της σύμβασης που είχε συναφθεί στις 12 Ιουλίου 2002 με τον Verkehrsverbund Tirol είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά, με την επιφύλαξη των όρων και υποχρεώσεων που καθορίζονται στο άρθρο 2.

Άρθρο 2

Η Αυστρία προβαίνει κάθε έτος σε σύγκριση των καταβαλλόμενων αντισταθμίσεων με το μέσο κόστος που διαπιστώνεται στον τομέα, βάσει των μεθόδων που καθορίζονται στο τμήμα 3.3 της παρούσας απόφασης, και αξιώνει την επιστροφή κάθε υπεραντιστάθμισης που τυχόν προκύπτει.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Δημοκρατία της Αυστρίας.

Βρυξέλλες, 26 Νοεμβρίου 2008.

Για την Επιτροπή

Antonio TAJANI

Αντιπρόεδρος

([24]) Υπόθεση T-157/01, Danske Busvognmænd, Συλλογή [2004] II-917, αιτιολογικές σκέψεις 77 έως 79.