II

(EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen ei ole pakollista)

PÄÄTÖKSET

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 26 päivänä marraskuuta 2008,

valtiontuesta C 16/07 (ex NN 55/06), jonka Itävalta on myöntänyt Postbus-yritykselle Lienzin alueella

(tiedoksiannettu numerolla K(2008) 7034)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/845/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([1]),

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Itävaltalainen yksityisessä omistuksessa oleva bussiyhtiö teki 2 päivänä elokuuta 2002 ([2]) ja 23 päivänä elokuuta 2003 ([3]) päivätyillä kirjeillä komissiolle valituksen valtiontuesta, jota Tirolin julkisen liikenteen elimen *Verkehrsverbund Tirol GmbH*, jäljempänä *'Verkehrsverbund Tirol'*, oletetaan antaneen vuonna 2002 kyseisen yhtiön julkisessa omistuksessa olevalle kilpailijalle *Postbus AG*, jäljempänä *'Postbus'*. Komissio pyysi 14 päivänä heinäkuuta 2005 päivätyllä kirjeellä ([4]) Itävallalta kyseiseen valitukseen liittyviä tietoja. Itävalta toimitti pyydetyt tiedot komissiolle 3 päivänä lokakuuta 2005 päivätyllä kirjeellä ([5]).

(2) Komissio ilmoitti Itävallalle 30 päivänä toukokuuta 2007 päivätyllä kirjeellä ([6]) päätöksestään aloittaa kyseisen toimenpiteen osalta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely.

(3) Menettelyn aloittamista koskeva komission päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Päätöksessä kehotettiin asianomaisia esittämään huomautuksensa ([7]).

(4) Itävalta esitti huomionsa 18 päivänä heinäkuuta 2007 päivätyllä kirjeellä ([8]).

(5) Valituksen tekijä ilmoitti 24 päivänä heinäkuuta 2007 päivätyllä kirjeellä ([9]) komissiolle, että se ei ole enää kiinnostunut jatkamaan asian käsittelyä.

(6) Komissio ei saanut huomautuksia muilta asianomaisilta.

([1]) EUVL C 162, 14.7.2007, s. 19.
([2]) Kirjattu numerolla TREN (2002) A/63803.
([3]) Kirjattu numerolla TREN (2002) A/68846.
([4]) Kirjattu numerolla TREN (2005) D/113701.
([5]) Kirjattu numerolla TREN (2006) A/15295.
([6]) Kirjattu numerolla C(2007) 2209 lopullinen.
([7]) Ks. alaviite 1.
([8]) Kirjattu numerolla TREN (2007) A/38864.
([9]) Kirjattu numerolla TREN (2007) A/39395.

2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

2.1 Tarkasteltavana oleva toimenpide

2.1.1 *Tausta*

(7) *Verkehrsverbund Tirol* on julkisessa omistuksessa oleva yksityisoikeudellinen yritys. Samanlaisia elimiä on kaikilla muillakin alueilla, ja niistä käytetään yhteisesti nimitystä *Verkehrsverbundgesellschaften*. Kyseiset elimet vastaavat bussiliikenteen suunnittelusta ja koordinoinnista omalla alueellaan. Julkisen matkustajaliikenteen järjestämistä koskevan liittovaltion lain *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs*, jäljempänä 'ÖPNRV-G', mukaan nämä elimet saavat osavaltiolta (*Bundesland*) vuotuisia avustuksia riittävän julkisen matkustajaliikenteen turvaamiseksi alueella.

(8) *Verkehrsverbund Tirol* ja *Postbus* tekivät 12 päivänä heinäkuuta 2002 julkisen palvelun sopimuksen julkisesta matkustajaliikenteestä bussireiteillä 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 ja 5052 Lienzin alueella.

(9) Itävallan hallinto-oikeuden mukaan bussiliikenteen harjoittajalla on oltava bussireitin liikennöimiseen oikeuttava toimilupa. Toimiluvan myöntäminen ei ole sidoksissa julkisen palvelun sopimuksen tekemiseen.

(10) *Postbus*-yrityksellä oli jo ennen julkisen palvelun sopimuksen tekemistä toimiluvat seitsemälle sopimukseen sisältyvistä reiteistä. *Postbus* oli hakenut toimilupia omasta aloitteestaan ilman varmuutta korvauksen saamisesta. Sen vuoksi kyseisiä reittejä katsotaan Itävallan lainsäädännön mukaan liikennöitävän "*eigenwirtschaftlich*" (kaupallisessa tarkoituksessa). Itävallan julkisia hankintoja koskevissa säännöissä ero tarkoitusten *eigenwirtschaftlich* ja *gemeinwirtschaftlich* (yleisen edun mukaisesti) on merkittävä, sillä julkisia hankintoja koskevia sääntöjä sovelletaan ainoastaan julkisen palvelun sopimuksiin reiteillä, joita liikennöidään *gemeinwirtschaftlich*. Sen vuoksi tämän päätöksen kohteena oleva julkisen palvelun sopimus tehtiin ilman julkista hankintamenettelyä.

2.1.2 *Yksityiskohtainen kuvaus tuesta*

(11) Sopimuksen kohteena on bussiliikennepalvelu, jota *Postbus* tarjoaa korvausta vastaan. Sopimus tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2002 takautuvasti, ja se on tehty määräämättömäksi ajaksi. Sopimuspuolilla on joulukuusta 2006 alkaen oikeus päättää sopimus kuuden kuukauden irtisanomisajalla.

(12) Korvauksen laskemisen osalta sopimuksessa erotetaan palvelutyypit *Bestellleistungen* ja *Bestandsleistungen*.

(13) *Bestellleistungen* tarkoittaa sopimuksessa bussiliikennepalvelujen perusosaa, josta maksetaan yritykselle kiinteä korvaus. Sopimuksen IV osan 3 kohdan mukaan *Bestellleistungen* muodostuu 204 807 kilometristä. Sopimuksen XIII osassa määrätään, että *Postbus* saa joka vuosi korvauksen, jonka määrä on 527 000 euroa sekä arvonlisävero. Maksu suoritetaan 12 erässä vuoden mittaan.

(14) *Bestandsleistungen* tarkoittaa sopimuksessa bussiliikennepalveluja, joista suoritettava korvaus on kolmen tekijän summa. Sopimuksen IV osan 3 kohdan mukaan *Bestandsleistungen* muodostuu 952 761 kilometristä. Sopimuksen X osan 2 kohdan mukaan korvaus näistä palveluista on 1 690 000 euroa vuonna 2002. Sopimuksen X osan 3 kohdassa määrätään, että korvaus muodostuu seuraavista tekijöistä:

a) yhteyskorvaus (*Verbundabgeltung*), jonka määrä vahvistetaan vuosittain kullekin reitille matkustajatulojen perusteella;

b) lippujen myynnistä saadut tulot – ilman liikevaihtoveroa – jotka palautetaan *Postbus*-yritykselle;

c) tulot korvauksista, joita ympäristö-, nuoriso- ja perheasioista vastaava liittovaltion ministeriö on myöntänyt ÖPNRV-G-lain 29 pykälän nojalla sekä perheavustuslain (FLAG) 30 f ja 30 j pykälien nojalla tehtyjen ministeriön ja *Postbus*-yrityksen välisten sopimusten mukaisesti alennettujen hintojen tarjoamiseksi koululaisille ja harjoittelijoille.

(15) Ensimmäisenä sopimusvuonna yhteyskorvaus oli määrältään 1 690 000 euroa, josta vähennetään lipunmyynnistä saadut tulot ja hinnoitteluvelvoitteista saadut korvaukset. Kun sopimus tehtiin, sopimuspuolet eivät vielä tienneet hinnoitteluvelvoitteista korvauksena saatujen tulojen määrää. Näin ollen sopimuksessa ei vahvisteta yhteyskorvauksen kokonaismäärää.

(16) *Postbus* sai vuonna 2002 *Verkehrsverband Tirolilta* 2 217 000 euroa (johon sisältyivät palautetut lipunmyyntitulot). Vastineeksi vaadittiin, että *Postbus* tarjoaa 1 157 568 kilometriä bussiliikennepalveluja sopimuksessa määriteltyjen aikataulujen ja reittien mukaisesti. Kilometrihinta oli keskimäärin 1,92 euroa.

2.1.3 *Itävallan järjestelmän historia*

(17) *Bestellleistungen* ja *Bestandsleistungen* erotetaan toisistaan historiallisista syistä, jotka liittyvät ennen muuta ÖPNRV-G:n kehitykseen. Kyseisessä laissa säädetään julkisen liikenteen järjestämisestä ja rahoituksesta Itävallan maaseutualueilla.

(18) ÖPNRV-G:n 10 pykälän 1 momentin mukaan Itävallan valtion omistuksessa olevilla bussiyhtiöillä, joihin myös *Postbus* kuuluu, on 1 päivään kesäkuuta 1999 asti oikeus saada liittovaltiolta korvausta julkisen liikenteen liiketappioista (*Alteinnahmegarantie*).

(19) Kesäkuun 1 päivästä 1999 alkaen liittovaltio maksaa *Alteinnahmegarantie*-korvauksen perusteella vuosittain maksettua summaa vastaavan määrä julkisen lähiliikenteen järjestämistä vastaaville alueellisille elimille (*Verkehrsverbundgesellschaften*), jotka käyttävät kyseiset varat bussiliikennepalvelujen ostamiseen bussiyhtiöiltä. Ennen palvelujen tilaamista *Verkehrsverbundgesellschaften*-elinten on suunniteltava alueensa julkinen liikenne ÖPNRV-G:n 11, 20 ja 31 pykälien mukaisesti. Kyseisissä pykälissä määritellään taloudelliset ja laatuparametrit, joita julkisen lähiliikenteen on noudatettava (ÖPNRV-G, 10 pykälä (2)).

(20) Vuodesta 2001 liittovaltio vähentää *Verkehrsverbundgesellschaften*-elimille maksamiaan summia vuosittain viidenneksellä (ÖPNRV-G, 10 pykälä (3)).

(21) ÖPNRV-G:n 14 pykälässä ja sitä seuraavissa pykälissä määritellään edellytykset *Verkehrsverbundgesellschaften*-elinten perustamiselle ja organisaatiolle. Lain 19 pykälän 1 momentin mukaan niiden on korvattava *Alteinnahmegarantie*-järjestelmä julkisen palvelun sopimuksiin perustuvalla järjestelmällä viiden vuoden kuluessa vuodesta 1999.

2.1.4 *Julkisen palvelun sopimuksessa vahvistetun hinnan perustelut*

(22) Ennen julkisen palvelun sopimuksen allekirjoittamista *Verkehrsverbund Tirol* varmisti kolmella eri menetelmällä, että sopimuksessa vahvistettu korvaus julkisen palvelun velvoitteista oli perusteltu. Nämä kolme menetelmää olivat kustannukset kilometriä kohti (*Prüfung nach Kilometersätzen*), kustannukset kustannuserää kohti (*Prüfung nach Kostensätzen*) ja eri kustannuslajien mukaiset kustannukset (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2 **Komission alustava arvio**

(23) Komissio esitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään epäilyksen, että *Verkehrsverbund Tirol*in ja *Postbus*-yrityksen välinen sopimus julkisen palvelun velvoitteesta ei täyttäisi toista niin sanotuista *Altmark*-kriteereistä ([10]). Koska *Altmark*-tuomion neljä kriteeriä ovat kumulatiivisia, komissio ei arvioinut yksityiskohtaisesti, täyttyvätkö kolmas ja neljäs kriteeri, vaan totesi, että valtiontuen mahdollisuutta ei voida sulkea pois.

(24) Mahdollisen valtiontuen yhteismarkkinoille soveltuvuuden osalta menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä katsottiin, että tuki saattaa olla yhteismarkkinoille soveltuvaa EY:n perustamissopimuksen 73 artiklan ja julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 ([11]) 14 artiklan mukaisesti. Komissio katsoi erityisesti, että *Postbus*ille maksetut korvaukset eivät näytä ylittävän sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun sopimuksen velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.

(25) Komissio katsoi kuitenkin, että koska julkista tarjouskilpailua ei järjestetty ja koska yksi *Postbus*in välitön kilpailija väittää, että *Postbus* sai ylisuuria korvauksia, kyseiselle kilpailijalle ja kaikille muille asianosaisille olisi syytä antaa mahdollisuus kommentoida Itävallassa sovellettavia menetelmiä kustannusten varmentamiseksi ja ylisuurten korvausten välttämiseksi, ennen kuin voidaan varmuudella todeta, saiko *Postbus* ylisuuria korvauksia. Tämän vuoksi komissio epäili, että *Postbus* saattoi saada ylisuuria korvauksia julkisen palvelun sopimuksen mukaisen palvelun tarjoamisesta.

3. **ITÄVALLAN HUOMAUTUKSET**

(26) Itävallan huomautukset koskevat seuraavia seikkoja:

a) *Altmark*-kriteerien ja asetuksen (ETY) N:o 1191/69 välinen suhde;

b) toisen *Altmark*-kriteerin soveltaminen tarkasteltavana olevaan tapaukseen;

c) kolmannen ja neljännen *Altmark*-kriteerin soveltaminen tarkasteltavana olevaan tapaukseen, erityisesti menetelmät kustannusten varmentamiseksi ja ylisuurten korvausten välttämiseksi;

d) julkisen palvelun sopimuksen yhteensopivuus asetuksen (ETY) N:o 1191/69 kanssa.

Altmark-kriteerien ja asetuksen (ETY) N:o 1191/69 välinen suhde

(27) Itävalta katsoo, että EY:n perustamissopimuksen 73 artikla ja siihen perustuva asetus (ETY) N:o 1191/69 muodostavat *lex specialis* -tason erityissäännöksen suhteessa EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohtaan. Valtiontuesta ei sen vuoksi ole kysymys, jos julkisen palvelun sopimus täyttää asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklassa säädetyt vaatimukset. Näin ollen kyseistä julkisen palvelun sopimusta ei ole tarpeen arvioida EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan ja *Altmark*-kriteerien mukaisesti. Tämä Itävallan tulkinta perustuu *Altmark*-tuomion 37 kohtaan, joka kuuluu seuraavasti:

([10]) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin vahvisti nämä kriteerit asiassa C-280/00 *Altmark* (Kok. I-7747), jossa arvioidaan, muodostaako julkisen palvelun korvaus valtiontuen.

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

”On aluksi tutkittava, sovelletaanko asetusta (ETY) N:o 1191/69 sellaisiin liikennepalveluihin, joista pääasiassa on kyse. Ainoastaan jos tähän vastataan kieltävästi, on tarpeen tutkia perustamissopimuksen valtiontukia koskevien yleisten määräysten soveltamista siihen tukeen, josta pääasiassa on kyse.”

3.1 **Toisen Altmark-kriteerin soveltaminen tarkasteltavana olevaan tapaukseen**

(28) Itävalta väittää, että vaikka asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 ei käsitelläkään valtiontuen olemassaoloa vaan ainoastaan sen soveltuvuutta yhteismarkkinoille, *Verkehrsverbund Tirol*in ja *Postbus*in välinen julkisen palvelun sopimus täyttää joka tapauksessa *Altmark*-tuomion neljä kriteeriä.

(29) Toisen *Altmark*-kriteerin osalta Itävalta esittää, että molemmat korvaukset (sekä *Bestellleistungen* että *Bestandsleistungen*) on vahvistettu etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi. *Bestellleistungen*-korvausten osalta Itävalta huomauttaa, että kyseessä on nettosopimus, jonka mukaan *Postbus* saa jokaisesta bussilla ajetusta kilometristä kiinteän hinnan 2,57 euroa ([12]). Näin ollen hinta on vahvistettu etukäteen käyttäen objektiivista ja läpinäkyvää kriteeriä ”hinta ajettua kilometriä kohden”.

(30) Myös *Bestandsleistungen*-korvausten osalta Itävalta toteaa, että osapuolet ovat sopineet etukäteen kiinteän hinnan 1 690 000 euroa 952 761 ajettavalta kilometriltä. Etukäteen ei vahvistettu sitä, millainen tarkkaan ottaen on jako maksun kolmeen eri osatekijään, jotka ovat lipputulot, korvaus hinnoitteluvelvoitteista ja korvaus integroidusta liikennejärjestelmästä. Itävallan selityksen mukaan tämä johtuu näiden kolmen osatekijän luonteesta: kaksi niistä on sidoksissa matkustajamääriin ja kolmas muodostuu sovitun kokonaishinnan ja kahden ensiksi mainitun tekijän erotuksesta.

(31) Tältäkin osin Itävalta toteaa johtopäätöksenään, että kyseessä on nettosopimus, jonka mukaan *Postbus* saa jokaisesta bussilla ajetusta kilometristä 1,77 euron kiinteän hinnan. Näin ollen hinta on vahvistettu etukäteen käyttäen objektiivista ja läpinäkyvää kriteeriä ”hinta ajettua kilometriä kohden”.

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

3.2 **Kolmannen ja neljännen Altmark-kriteerin soveltaminen tarkasteltavana olevaan tapaukseen, erityisesti menetelmät kustannusten varmentamiseksi ja ylisuurten korvausten välttämiseksi**

(32) Itävalta väittää, että *Verkehrsverbund Tirol* ehkäisi ylisuuret korvaukset *Postbus*-yritykselle vertaamalla sille maksettua kilometrikohtaista hintaa alan keskihintoihin käyttäen seuraavia kolmea menetelmää: kilometrikohtaisten kustannusten tarkistaminen, kustannuseräkohtaisten kustannusten tarkistaminen ja eri kustannuslajien mukaisten kustannusten tarkistaminen.

(33) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen Itävalta antoi komissiolle lisätietoja liikennepalvelun kustannusten tarkistamiseen ja ylisuurten korvausten välttämiseen käytetyistä kahdesta menetelmästä, jotka olivat kustannuseräkohtaisten kustannusten tarkistaminen ja eri kustannuslajien mukaisten kustannusten tarkistaminen. Itävallan mukaan lisäselvitykset kilometrikohtaisten kustannusten tarkistamisesta eivät ole tarpeen ([13]).

(34) Itävallan mukaan nämä kolme kustannustarkistusta takaavat kolmannen (ylisuurten korvausten välttäminen) ja neljännen (hyvin johdettu keskivertoyritys) *Altmark*-kriteerin täyttymisen.

3.2.1 *Kustannuseräkohtaisten kustannusten tarkistaminen*

(35) Menetelmässä ”kustannuseräkohtaisten kustannusten tarkistaminen” *Verkehrsverbund Tirol* vertasi *Postbus*in kustannuseräkohtaisia kustannuksia alan keskimääräisiin kustannuksiin.

(36) Toimialan keskimääräisten kustannusten perusteella *Postbus*in pitäisi saavuttaa seuraavat kustannustavoitteet julkisen palvelun sopimuksessa Lienzin alueella:

Kustannuserä	Kustannukset
Henkilöstökustannukset	[…] euroa (*)
Polttoaine- ja huoltokustannukset	[…] euroa
Ajoneuvokustannukset (arvonalennus)	[…] euroa
Hallinnolliset kustannukset	[…] euroa
Yhteensä	[…] euroa

(*) Luottamuksellinen tieto.

(37) Itävalta on antanut näistä kustannuseristä seuraavan yksityiskohtaisen selvityksen.

([13]) Selitykset, jotka Itävalta antoi tämän osalta alustavassa arviointiaiheessa, löytyvät menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 98 ja 99 kohdasta.

3.2.1.1 Henkilöstökustannukset

(38) Itävallan henkilöstökustannusten laskentaperustana oli 54 290 ajotuntia (*Lenkerstunden*) linjaliikenteessä. Itävalta täsmensi, että tämän määrän perustana on kilometrimäärä, joka tarvitaan toimintaan aikataulun mukaisesti, mukaan luettuina pysähdysajat mutta ilman päätepysäkkien ja tallien välisiä matkoja, lepoaikoja jne. Itävallan mukaan *Verkehrsverbund Tirol*in oletus 21 kilometriä tuntia kohden on suhteellisen korkea ([14]), sillä Itävallan liikenteessä keskiarvo on 16–18 kilometriä tunnissa.

(39) Itävallan viranomaiset ilmoittivat, että ajotunnin bruttohinta (mukaan luettuina kaikki maksut, verot, säilytys, huolto, hallinto ja ylimääräiset henkilöstökustannukset) on […] euroa. Se muodostuu seuraavasti: Vuonna 2002 tehdyn itävaltalaisten yksityisoikeudellisten bussiyritysten työntekijöitä koskevan työehtosopimuksen mukainen nettotuntipalkka on 7,55 euroa. Tähän määrään on lisättävä sunnuntai- ja pyhäpäivälisät, ylityökorvaukset, verot ja sosiaaliturvamaksut. Kun nämä lisäkustannukset otetaan huomioon, keskimääräisen tuntipalkan kustannukset ovat 16,30 euroa.

(40) Tähän on vielä lisättävä noin […] prosenttia varikko-, järjestely- ja hallintohenkilöstön kustannuksia. Nämä kaikki välilliset kustannukset huomioon ottaen bussin käytöstä syntyy kustannuksia […] euroa tunnissa.

(41) Kun vuotuinen ajotuntien määrä kerrotaan keskimääräisellä tuntihinnalla, henkilöstökustannusten kokonaismääräksi saadaan […] euroa ([15]).

3.2.1.2 Polttoaine- ja huoltokustannukset

(42) *Verkehrsverbund Tirol* arvioi polttoaine- ja huoltokustannusten määräksi […] euroa jokaista aikataulunmukaista kilometriä (1 157 568 km) kohden, jolloin kokonaismääräksi saadaan […] euroa. Määrään sisältyvät kaikki ajoneuvoihin liittyvät kustannukset lukuun ottamatta rahoitus-, arvonalennus- ja hallintakustannuksia.

(43) Itävalta selittää laskelmansa yksityiskohtaisesti. Se perustuu olettamukseen siitä, että Lienzin alueen reittien liikennöimiseen tarvitaan 4 bussia, joiden pituus on 15 metriä ja polttoaineen kulutus 45 litraa 100 kilometrillä, sekä 21 bussia, joiden pituus on 12 metriä ja polttoaineen kulutus 36 litraa 100 kilometrillä. Tämän kaluston yhteenlaskettu polttoaineen kulutus on 478 000 litraa. Dieselin hinnan ollessa […] euroa litralta polttoaineen kokonaiskustannuksiksi tulee […] euroa.

(44) Yhden bussin huoltokustannukset (henkilöstö ja tarvikkeet) ovat arviolta […] euroa, joten 25 bussin osalta yhteissummaksi tulee […] euroa. Polttoaine- ja huoltokustannukset ovat yhteensä […] euroa.

(45) Tämä on jo enemmän kuin vertailukohdaksi otettu […] euroa. Näin ollen Itävallan viranomaiset katsovat, että kustannuserä ”polttoaine ja huolto” on hyvin varovainen arvio.

3.2.1.3 Ajoneuvojen hankkimisesta ja arvon alenemisesta aiheutuvat kustannukset

(46) Ajoneuvojen hankkimisesta ja arvon alenemisesta aiheutuvien kustannusten määrä […] euroa perustuu seuraaviin olettamuksiin:

a) Reittien liikennöimiseen tarvitaan 4 kappaletta 15 metrin pituisia busseja ja 21 kappaletta 12 metrin pituisia busseja.

b) Julkisen palvelun sopimuksen mukaan kaluston keskimääräinen ikä saa olla enintään 6 vuotta, ja joka vuosi on uusittava vähintään 10 prosenttia kalustosta.

c) Kaksitoista metriä pitkän bussin hankintahinta on […] euroa, pääoman tuotto keskimäärin 5 prosenttia vuodessa ja kuoletusaika 8 vuotta. Näin ollen annuiteetti ajoneuvoa kohden on […] euroa.

d) Koska sopimuksen mukaan ajoneuvoja saa kuitenkin käyttää 12 vuotta, 1/3 kalustosta on käytössä, vaikka se on jo täysin kuoletettu. Näin ollen ajoneuvojen hankinnasta ja arvon alenemisesta aiheutuvat kustannukset koskevat vain kahta kolmasosaa kalustosta eli 16:ta ajoneuvoa.

(47) Näiden olettamusten pohjalta ajoneuvojen hankinnasta ja arvon alenemisesta aiheutuvat kustannukset ovat […] euroa ([16]).

3.2.1.4 Hallinnolliset kustannukset

(48) Hallinnollisiksi kustannuksiksi, joiden määrä on […] euroa, *Verkehrsverbund Tirol* laski […] prosenttia kaikista muista kustannuseräkohtaisista kustannuksista ([17]). Summa kattaa toimistotilojen vuokrat ja laitteet.

([14]) Luku 21 km saadaan jakamalla yhteenlasketut kilometrit ajotuntien määrällä: 1 157 568 km: 54 290 tuntia = 21,32 km/h.

([15]) 54 290 tuntia × […] euroa/h = […] euroa.

([16]) […] euroa.

([17]) […] euroa (kustannukset kustannuserää kohden) × […] % = […] euroa.

3.2.2 *Eri kustannuslajien mukaisten kustannusten tarkistaminen*

(49) Eri kustannuslajien mukaisten kustannusten tarkistaminen tarkoittaa eri kustannuslajien uskottavuuslaskelmaa. *Verkehrsverbund Tirol* on vahvistanut vertailuarvoiksi seuraavat:

Kustannuslaji	Kustannukset
Kuljettajakustannukset	[…] euroa
Henkilöstökustannukset (ilman kuljettajakus-tannuksia)	[…] euroa
Ajoneuvokustannukset (arvonalennus)	[…] euroa
Polttoainekustannukset	[…] euroa
Rengaskustannukset	[…] euroa
Muut kustannukset (korjaukset, huollot jne.)	[…] euroa
Hallinnolliset kustannukset	[…] euroa
Yhteensä	[…] euroa

(50) Myös näitä vertailuarvoja valotetaan yksityiskohtaisesti.

3.2.2.1 Kuljettajakustannukset

(51) *Verkehrsverbund Tirol* laski kuljettajakustannukset 28 kuljettajan perusteella. Itävallan mukaan tämä on vähimmäistaso, kun otetaan huomioon lomat ja esimerkiksi sairauspoissaoloista ym. johtuvat toimettomuusjaksot. Itävallan yksityisoikeudellisten bussiyritysten työntekijöitä koskevan työehtosopimuksen mukaan vuotuinen bruttopalkka (ilman lisiä ja veroja) on […] euroa, mutta *Verkehrsverbund Tirol*in oletus on vain […] euroa. Tästä saadaan henkilöstökustannuksiksi […] euroa.

3.2.2.2 Henkilöstökustannukset

(52) Hallintoon, järjestelyyn ja varikkopalveluihin liittyvien muiden henkilöstökustannusten osalta *Verkehrsverbund Tirol* oletti myös vuotuisen bruttopalkan määräksi […] euroa työntekijää kohden. Työntekijöiden määräksi vahvistettiin 8, joten muiden henkilöstökustannusten määrä on […] euroa.

3.2.2.3 Ajoneuvokustannukset

(53) Ajoneuvokustannukset perustuvat samaan olettamaan kuin kustannuseräkohtaisten kustannusten tarkistaminen.

3.2.2.4 Polttoainekustannukset

(54) *Verkehrsverbund Tirol* laski polttoainekustannukset 465 000 litran polttoainekulutuksen perusteella. Polttoaineen keskihinnaksi oletettiin […] euroa litralta, joten polttoainekustannusten määräksi saatiin […] euroa ([17]).

3.2.2.5 Rengaskustannukset

(55) *Verkehrsverbund Tirol* laski 25 bussiin tarvittavan joka vuosi 2 paria renkaita. Kun ostohinnaksi oletetaan […] euroa, rengaskustannusten määräksi saadaan […] euroa.

3.2.2.6 Muut kustannukset

(56) Ajoneuvojen materiaali-, huolto-, vakuutus-, verotus- ym. kustannuksiksi arvioidaan noin […] euroa vuodessa. Tähän sisältyy jokaisen ajoneuvon vakuuttaminen noin […] eurolla vuodessa sekä […] euroa materiaalikustannuksia ajettua kilometriä kohden. 25 bussin huoltaminen maksaa […] euroa vuodessa. Tallipaikkojen vaatima pinta-ala 1 500 neliömetriä maksaa […] euroa vuodessa.

3.2.2.7 Hallinnolliset kustannukset

(57) Hallinnollisiksi kustannuksiksi arvioidaan […] euroa kuukaudessa eli […] euroa vuodessa.

3.2.3 *Itävallan johtopäätös kolmannen ja neljännen Altmark-kriteerin täyttymisestä*

(58) Itävalta katsoo, että *Verkehrsverbund Tirol*in arvio *Postbus*ille maksetusta hinnasta perustuu riittäviin, realistisiin ja varovaisiin arvioihin siitä, miten paljon rahaa keskimääräinen bussiyritys olisi käyttänyt vastaavan sopimuksen toteuttamiseen. Itävalta korostaa, että *Postbus*ille maksettu hinta 2 217 000 euroa pysyy kahden kustannustarkistuksen rajoissa. Kyseisten tarkistusten tulokset olivat 2 224 965 ja 2 205 619 euroa.

(59) Tämän vuoksi Itävalta katsoo, että *Postbus* ei ole saanut ylisuuria korvauksia ja että sille maksettu hinta on samantasoinen kuin hinta, jonka hyvin johdettu ja riittävillä kuljetusvälineillä varustettu keskivertoyritys olisi veloittanut kyseisten liikennepalvelujen suorittamisesta.

3.3 **Julkisen palvelun sopimuksen yhteensopivuus asetuksen (ETY) N:o 1191/69 kanssa**

(60) Edellä 3.3 kohdassa mainituista syistä Itävalta katsoo, että tehty julkisen palvelun sopimus on täysin asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklan mukainen.

4. **OIKEUDELLINEN ARVIOINTI**

(61) Aluksi on todettava, että Itävallan väitettä, jonka mukaan EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohtaa ei sovellettaisi asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisalaan kuuluvaan julkisen palvelun sopimukseen, ei voida hyväksyä.

(62) Asetus (ETY) N:o 1191/69 mahdollistaa muun muassa eräiden sellaisten tukien toteamisen yhteismarkkinoille soveltuviksi, joita jäsenvaltiot myöntävät korvauksena julkisen palvelun velvoitteen asettamisesta. Lisäksi asetuksessa vapautetaan jäsenvaltiot EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesta velvollisuudesta ilmoittaa komissiolle tällaisista tukitoimenpiteistä ennen niiden toteuttamista.

(63) Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 valtiontukea koskevia sääntöjä sovelletaan kuitenkin yksinomaan toimenpiteisiin, jotka ovat EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaista valtiontukea. Toisin sanoen asetus (ETY) N:o 1191/69 on yhteensoveltuvuusasetus.

(64) Sen vuoksi on ensinnäkin syytä tutkia, ovatko *Postbus*in ja *Verkehrsverbund Tirol*in välisessä sopimuksessa vahvistetut maksut EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Jos näin on, sen jälkeen on tutkittava, soveltuvatko ne yhteismarkkinoille.

4.1 **Valtiontuen olemassaolo**

(65) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa määrätään: ”Jollei tässä sopimuksessa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.”

(66) Bussiliikenneyritykset kuten *Postbus* harjoittavat taloudellista toimintaa kuljettaessaan matkustajia korvausta vastaan. Ne ovat siis EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä.

(67) *Postbus*in saamat tuet maksaa *Verkehrsverbund Tirol*, jonka rahoittajia ovat Tirolin osavaltio ja Itävallan liittohallitus. Maksut suoritetaan siis valtion varoista.

(68) On tarpeen selvittää, saako *Postbus* tämän päätöksen kohteena olevan julkisen palvelun sopimuksen kautta valikoivaa taloudellista etua. Yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut antamassaan tuomiossa ”*Altmark Trans*” ([18]) perusteet, joita on sovellettava arvioitaessa, onko kyseessä korvaus julkisesta palvelusta:

”Julkiset tuet, joiden tarkoituksena on mahdollistaa kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palvelujen tuottaminen, eivät kuitenkaan kuulu kyseisen määräyksen soveltamisalaan siltä osin kuin tällaisia tukia on pidettävä korvauksena, joka on vastiketta edunsaajayritysten näiden julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi suorittamista palveluista. […]”

Tuomioistuimen mukaan tästä on kysymys, jos seuraavat neljä kriteeriä täyttyvät:

”— ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi,

— toiseksi ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi,

— kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto,

— neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei valita julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuu kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.”

4.1.1 *Selvästi määriteltyjen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen antaminen tosiasiassa edunsaajayrityksen tehtäväksi*

(69) Julkisen palvelun velvoitteet määritellään asetuksen (ETY) N:o 1191/69 2 artiklan 1 kohdassa seuraavasti: ”Julkisen palvelun velvoitteilla tarkoitetaan velvoitteita, joita kyseinen kuljetusyritys ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi kantaakseen tai ei ottaisi kantaakseen samassa määrin tai samoilla ehdoilla.”

([18]) Tuomioistuimen asiassa *Altmark Trans* antama tuomio.

(70) *Postbus*in ja *Verkehrsverbund Tirol*in välisessä sopimuksessa asetetaan palveluntarjoajalle erityisiä vaatimuksia, joiden tavoitteena on varmistaa liikenneverkoston asianmukainen tasapaino ottaen huomioon kyseessä olevien alueiden maaseutumaisuus, alhainen väestötiheys ja maantieteelliset ominaispiirteet. Nämä tekijät voivat saada välttämään tällaisten palvelujen tarjoamista puhtaasti kaupalliselta pohjalta. *Postbus*in on tarjottava näitä palveluja ja noudatettava aikatauluja. Lisäksi reitit, joilla palveluja on tarjottava, määritellään selvästi sopimuksen 2 kohdassa.

(71) *Postbus*in ja *Verkehrsverbund Tirol*in välisen sopimuksen nojalla *Postbus*in tehtäväksi on siis tosiasiassa annettu julkinen liikennepalvelu Lienzin alueella. Näin ollen ensimmäinen *Altmark*-kriteeri täyttyy.

4.1.2 *Hyvityksen laskentaperusteiden vahvistaminen etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi*

(72) Toiseksi on tarpeen todeta, onko parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, vahvistettu etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi.

(73) Sopimuksessa erotetaan kaksi eri maksutyyppiä: *Bestellleistungen* ja *Bestandsleistungen*. Kuten Itävalta selitti vastauksessaan muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevaan päätökseen, sopimuksessa vahvistetaan tarjottavan liikennepalvelun kahdelle eri luokalle korvaus liikennöityä kilometriä kohden. Luokan *Bestellleistungen* osalta korvaus on 2,57 euroa kilometriltä ja luokan *Bestandsleistungen* osalta 1,77 euroa kilometriltä. *Bestandsleistungen* ja *Bestellleistungen* eroavat toisistaan vain sen suhteen, että ensiksi mainitun osalta yhtä korvauksen osatekijöistä mukautetaan siten, että 1,77 euron suuruista kilometrikorvauksen määrää noudatetaan järjestelmällisesti.

(74) On pantava merkille, että korvauksen vahvistaminen kilometrikohtaisen hinnan ja liikennöityjen kilometrien määrän perusteella on normaali käytäntö bussiliikennesopimuksissa, erityisesti jos julkisen liikenteen järjestämisestä vastaa julkinen viranomainen, joka ottaa kannettavakseen matkalipputuloihin liittyvän riskin. Tutkittuaan sopimusten sisällön Itävallan antamien lisäselvitysten valossa komissio toteaa, että päinvastoin kuin se päätteli alustavasti muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksensä 64–71 kohdassa, *Postbus*in ja *Verkehrsverbund Tirol*in välinen sopimus on edellä tarkoitetun tyyppinen.

(75) Korvauksen vahvistaminen kilometrikohtaisen hinnan ja liikennöityjen kilometrien määrän perusteella täyttää toisen *Altmark*-kriteerin, sillä kilometrikohtainen hinta ja liikennöitävä kilometrimäärä vahvistetaan etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi.

(76) Näin ollen toinen *Altmark*-kriteeri täyttyy.

4.1.3 *Ylisuurten korvausten välttäminen*

(77) Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen 96–102 kohdan mukaan komissio katsoo, että *Verkehrsverbund Tirol*in ylisuurten korvausten välttämiseksi soveltama menetelmä eli bussiyrityksen pyytämän hinnan tarkistaminen vertaamalla sitä kolmella eri menetelmällä toimialan keskiarvoihin voidaan hyväksyä todisteeksi siitä, että korvaukset eivät ole ylisuuria.

(78) Tarkasteltavana olevassa tapauksessa komissio katsoi kuitenkin, että koska tarjouskilpailua ei järjestetty ja *Postbus*in välitön kilpailija väitti *Postbus*in saavan ylisuuria korvauksia, se ei voisi päätellä varmuudella, että *Postbus* ei saanut ylisuuria korvauksia ennen kuin kyseiselle kilpailijalle ja muille, joita asia koskee, oli annettu mahdollisuus ottaa kantaa menetelmiin, joita Itävalta on käyttänyt kustannusten tarkistamiseksi.

(79) Seuraavaksi on todettava valittajan ilmoittaneen komissiolle, että se ei ollut enää kiinnostunut jatkamaan asian käsittelyä. Lisäksi on todettava, ettei mikään muukaan kolmas osapuoli ole kiistänyt ylisuurten korvausten välttämistä.

(80) Komissio katsoo Itävallan antamien lisäselvitysten osoittavan, että Verkehrsverbund *Tirol*in *Postbus*ille maksama hinta on uskottava ja riittävä ottaen huomioon asianomaisen toimialan keskimääräiset kustannukset ja julkisen hallinnon kokemukset asiasta. Edellä 3.3.1–3.3.3 kohdassa esitetään laskentamenetelmät ja vertailut ja niiden perusteella tehdyt päätelmät. Tällaisella menetelmällä, jolla verrataan järjestelmällisesti jälkikäteen ja kolmella eri tavalla korvausta alan kustannuksiin, voidaan varmistaa, että korvaukset eivät ole ylisuuria, Jos vertailussa havaittaisiin ylisuuria korvauksia, Itävallan olisi vaadittava niiden palauttamista.

(81) Tämän perusteella on pääteltävä, että *Postbus* ei saa ylisuuria korvauksia tämän päätöksen kohteena olevan julkisen palvelun sopimuksen toteuttamisesta, ja näin ollen kolmas *Altmark*-kriteeri täyttyy.

4.1.4 *Hyvin johdetun ja riittävillä kuljetusvälineillä varustetun keskivertoyrityksen kustannuksia vastaava hinta*

(82) Vielä on tarkistamatta, vastaako *Verkehrsverbund Tirol*in *Postbus*ille maksama hinta hyvin johdetun ja riittävillä kuljetusvälineillä varustetun keskivertoyrityksen kustannuksia. Tämän kriteerin täyttymisen tarkistamiseksi sen kolmea osatekijää on tarpeen analysoida erikseen.

4.1.4.1 Keskivertoyrityksen kustannukset

(83) Tältä osin on ensinnäkin todettava, että Itävalta on käyttänyt tarkistuslaskelmiensa perustana toimialan keskiarvoja kuvaavia standardiparametreja. Laskelmien voidaan siis katsoa vastaavan alan keskiarvoja.

(84) Näin ollen *Postbus*in kustannukset vastaavat itävaltalaisen keskivertoyrityksen kustannuksia.

4.1.4.2 Hyvin johdetun yrityksen kustannukset

(85) Seuraavaksi on pohdittava, vastaavatko *Postbus*in kustannukset myös hyvin johdetun yrityksen kustannuksia. Bussiliikenteelle ovat pitkään olleet hallitsevia piirteitä monopolit ja palvelujen hankinta ilman tarjouskilpailua, ja kaikki alalla toimivat yritykset eivät välttämättä ole hyvin johdettuja.

(86) Tältä osin on todettava, että Itävalta ei ole selittänyt sitä, vastaavatko sen käyttämät parametrit myös hyvin johdetun yrityksen keskiarvoja. Itävalta olisi voinut esimerkiksi käyttää perustana niiden yritysten keskimääräisiä kustannuksia, jotka ovat viime vuosina saaneet merkittävän määrän kilpailutetuista sopimuksista.

(87) Seuraavaksi on todettava, että palvelujen *Bestellleistungen* ja *Bestandleistungen* välillä on hintaeroa 0,80 euroa kilometriä kohden. Tämän perusteella voitaisiin päätellä *Postbus*illa olevan varaa tehostaa toimintaansa *Bestellleistungen*-palvelujen osalta.

(88) Edellä sanotun perusteella voidaan päätellä, että Itävalta ei ole osoittanut *Verkehrsverbund Tirol* in *Postbus*ille maksaman hinnan vastaavan hyvin johdetun yrityksen kustannuksia. Sen vuoksi neljäs *Altmark*-kriteeri ei täyty.

4.1.4.3 Päätelmät Altmark-kriteerien noudattamisesta

(89) Koska tarkasteltavat neljä kriteeriä ovat kumulatiivisia ja yksi niistä ei täyty, komissio päättelee automaattisesti, että maksuista on katsottava aiheutuvan *Postbus*ille valikoivaa taloudellista etua.

4.1.5 *Kilpailun vääristyminen ja vaikutukset kauppaan*

(90) *Postbus* toimii bussiliikennemarkkinoilla koko Itävallan alueella, ja sen markkinaosuus on huomattava. Taloudellisen edun myöntäminen kyseiselle yritykselle voi näin ollen vääristää kilpailua.

(91) Tässä tapauksessa kilpailu voi vääristyä siksi, että julkista rahoitusta myönnetään yritykselle, jolla on lupa harjoittaa bussiliikennettä kyseisellä alueella. Tällainen julkinen rahoitus saattaa estää muita yrityksiä saamasta toimilupia julkisen liikenteen reiteille, koska se vahvistaa edunsaajayritysten asemaa ja antaa niille mahdollisuuden tarjota parempia kaupallisia ehtoja, kun toimiluvan uusiminen tulee ajankohtaiseksi.

(92) Toimenpiteen mahdollisista vaikutuksista jäsenvaltioiden väliseen kauppaan on ensinnäkin todettava, että paikalliset ja alueelliset liikennemarkkinat ovat avoimia kilpailulle sekä Itävallassa että muissa jäsenvaltioissa, sillä kyseisillä markkinoilla yhdellä tai useammalla yrityksellä ei ole kansallista monopolia.

(93) Tässä yhteydessä on palautettava mieleen asiassa *Altmark Trans* annetun tuomion 77 kohta, jossa tuomioistuin toteaa seuraavaa:

”… Ei ole mitenkään poissuljettua, että sellaiselle yritykselle myönnetty julkinen tuki, joka tuottaa ainoastaan paikallisia tai alueellisia liikennepalveluja eikä tuota liikennepalveluja kotivaltionsa ulkopuolella, voi kuitenkin vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Kun jäsenvaltio myöntää julkisen tuen yritykselle, kyseisen yrityksen liikennepalvelujen tarjonta voi pysyä ennallaan tai lisääntyä, minkä seurauksena muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten mahdollisuudet tarjota liikennepalveluja kyseisen valtion markkinoilla ovat vähäisemmät (ks. tämänsuuntaisesti asia 102/87, Ranska v. komissio, tuomio 13.7.1988, Kok. 1988, s. 4067, 19 kohta; asia C-305/89, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, Kok. 1991, s. I-1603, 26 kohta ja em. asia Espanja v. komissio, tuomion 40 kohta).

(…)

Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan toinen soveltamisedellytys, jonka mukaan tuen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei näin ollen riipu siitä, ovatko tuotetut liikennepalvelut paikallisia tai alueellisia, tai siitä, kuinka merkittävää kyseinen toiminta on."

(94) Sen vuoksi ei voida sulkea pois mahdollisuutta, että toimenpide vähentäisi muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten mahdollisuuksia tarjota liikennepalveluja Itävallan markkinoilla.

(95) Sen vuoksi *Verkehrsverbund Tirol*in *Postbus*ille myöntämä julkinen rahoitus voi vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

4.1.6 *Päätelmät*

(96) Koska neljäs *Altmark*-kriteeri ei täyty ja kaikki muut EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaiset ehdot täyttyvät, on katsottava, että kyseessä olevat maksut ovat EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(97) Näin ollen on tarpeen tutkia, voidaanko ne todeta yhteismarkkinoille soveltuviksi.

4.2 **Tuen soveltuvuus**

(98) EY:n perustamissopimuksen 73 artiklan mukaan maaliikenteen osalta "tuki on tämän sopimuksen mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä."

4.2.1 *Perustamissopimuksen 73 artiklan soveltaminen asian Altmark valossa*

(99) Tuomioistuin toteaa: "Perustamissopimuksen 77 artiklassa (nykyinen 73 artikla) määrätään, että tuki on perustamissopimuksen mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä. (…) Tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen annetun asetuksen (ETY) N:o 1107/70 antamisen jälkeen jäsenvaltioilla ei ole enää oikeutta vedota perustamissopimuksen 77 artiklaan, jossa määrätään, että tuki on perustamissopimuksen mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä, muissa kuin yhteisön johdetussa oikeudessa tarkoitetuissa tapauksissa. Siltä osin kuin julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä annettua asetusta (ETY) N:o 1191/69 ei sovelleta tarkasteltavana olevaan tapaukseen ja tutkintamenettelyn kohteena olevat tuet kuuluvat perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan (josta on muutettuna tullut EY 87 artiklan 1 kohta) soveltamisalaan, asetuksessa (ETY) N:o 1107/70 luetellaan tyhjentävästi ne edellytykset, joilla jäsenvaltioiden viranomaiset voivat myöntää tukia perustamissopimuksen 77 artiklan mukaisesti." ([19])

(100) On siis tutkittava, onko asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 tai asetuksessa (ETY) N:o 1107/70 valtiontuen soveltuvuutta koskevia sääntöjä, joita voitaisiin soveltaa tähän tapaukseen.

4.2.2 *Tuen soveltuvuus asetuksen (ETY) N:o 1191/69 perusteella*

4.2.2.1 Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisala

(101) Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisala määritellään sen 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa seuraavasti:

"1. Tätä asetusta sovelletaan kuljetusyrityksiin, jotka harjoittavat rautatie-, maantie- ja sisävesiliikennettä. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yrityksen, jonka toiminta rajoittuu yksinomaan kaupunki- tai esikaupunkiliikenteeseen taikka alueelliseen liikenteeseen.

2. Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

— 'kaupunki- ja esikaupunkiliikenteellä' liikennepalveluja, jotka täyttävät kaupunki- tai esikaupunkikeskuksen tarpeet sekä tällaisen keskuksen ja sitä ympäröivän alueen väliset tarpeet,

— 'alueellisella liikenteellä' liikennepalveluja, joita harjoitetaan alueen liikennetarpeiden täyttämiseksi."

(102) Itävalta on käyttänyt hyväkseen mahdollisuutta jättää tiettyjä yrityksiä asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Lain *Privatbahnunterstützungsgesetz 1998* ([20]) 2 pykälän mukaan asetusta (ETY) N:o 1191/69 ei sovelleta yrityksiin, jotka harjoittavat ainoastaan kaupunki- ja esikaupunkiliikennettä.

(103) Tarkasteltavana olevassa tapauksessa on kuitenkin kyse alueellisesta liikenteestä, joten siihen sovelletaan asetusta (ETY) N:o 1191/69.

4.2.2.2 Itävallan valitsema järjestely

(104) Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 1 artiklan 3–5 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat valita, järjestävätkö ja rahoittavatko ne julkisen liikenteen asettamalla julkisen palvelun velvoitteita vai tekemällä sopimuksia:

([19]) Tuomioistuimen asiassa *Altmark Trans* antama tuomio, 101, 106 ja 107 kohta. Neuvoston asetus (ETY) N:o 1107/70 (EYVL L 130, 15.6.1970, s. 1).

([20]) Bundesgesetzblatt I 1994/519.

”3. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on lakkautettava kaikki tässä asetuksessa tarkoitetut julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuuluvat rautatie, maantie- ja sisävesiliikennettä koskevat velvoitteet.

4. Sellaisten riittävien liikennepalvelujen varmistamiseksi, joissa otetaan erityisesti huomioon sosiaaliset tekijät ja ympäristötekijät sekä kaupunki- ja aluesuunnittelu, tai joiden tarkoituksena on tarjota määrähintoja tietyille matkustajaryhmille, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä kuljetusyrityksen kanssa sopimuksia julkisista palveluista. Tällaisten sopimusten edellytyksistä ja tarkemmista ehdoista säädetään V jaksossa.

5. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat kuitenkin pitää voimassa tai asettaa 2 artiklassa tarkoitettuja kaupunkien tai esikaupunkien henkilöliikennettä taikka alueellista henkilöliikennettä koskevia julkisen palvelun velvoitteita. Edellytyksistä ja tarkemmista ehdoista mukaan lukien hyvitysmenettelyistä säädetään II, III ja IV jaksossa. Jos kuljetusyritys harjoittaa sekä liikennettä, jota koskee julkisen palvelun velvoite, että myös muuta toimintaa, julkisiin palveluihin kuuluvaa toimintaa on harjoitettava erillisenä osastona, jonka on täytettävä vähintään seuraavat edellytykset:

a) kustakin toiminnasta pidetään erikseen kirjanpitoa ja kuhunkin toimintaan kuuluvaa osaa varoista käsitellään voimassa olevien kirjanpitosäännösten mukaisesti;

b) menot katetaan käyttötuloilla ja julkisten viranomaisten suorittamilla avustuksilla ja korvauksilla ilman mahdollisuutta siirtää niitä yrityksen eri toimintalohkojen välillä.”

(105) Koska Itävalta on valinnut sopimusjärjestelyt (ÖPNRV-G, 19 pykälä), toimenpiteisiin sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 1191/69 V osaston säännöksiä.

4.2.2.3 Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 V osaston soveltaminen

(106) Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 V osasto sisältää yhden ainoan artiklan (14 artikla), jossa säädetään seuraavasti:

”1. ’Sopimuksella julkisista palveluista’ tarkoitetaan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten ja kuljetusyrityksen välillä tehtyä sopimusta riittävien liikennepalvelujen tarjoamisesta.

Sopimus julkisista palveluista voi erityisesti koskea:

— liikennepalveluja, jotka täyttävät vahvistetut jatkuvuus-, säännöllisyys-, kapasiteetti- ja laatuvaatimukset,

— täydentäviä liikennepalveluja,

— liikennepalveluja määrätyin maksuin ja ehdoin erityisesti tietyille matkustajaryhmille tai tietyillä reiteillä,

— liikenteen mukauttamista vastaamaan todellisia tarpeita.

2. Sopimuksessa julkisista palveluista on oltava muun muassa seuraavat kohdat:

a) tarjottavan palvelun ominaisuudet, erityisesti jatkuvuus-, säännöllisyys-, kapasiteetti- ja laatuvaatimukset;

b) sopimuksessa tarkoitettujen palvelujen hinta, joka joko lisätään tariffituloihin tai johon sisältyvät tariffitulot, sekä tiedot näiden kahden osapuolen välisestä taloudellisesta suhteesta;

c) sopimuksen muuttamista koskevat määräykset, erityisesti odottamattomien muutosten varalta;

d) sopimuksen voimassaoloaika;

e) seuraamukset sopimuksen noudattamatta jättämisestä.

3. Sellaisten palvelujen tarjoamiseen tarvittava omaisuus, joita koskee julkisen palvelun velvoite, voi kuulua yritykselle tai se voidaan asettaa yrityksen käytettäväksi.

4. Jos yritys aikoo lopettaa yleisölle jatkuvasti ja säännöllisesti tarjoamansa liikennepalvelun, jota ei koske sopimusjärjestelmä eikä julkisen palvelun velvoite, taikka olennaisesti muuttaa sitä, yrityksen on ilmoitettava asiasta jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille noudattaen vähintään kolmen kuukauden ilmoittamisaikaa. Toimivaltaiset viranomaiset voivat päätöksellään luopua vaatimasta tällaista ilmoitusta. Tämä säännös ei vaikuta muihin kansallisiin menettelyihin, joita sovelletaan oikeuteen lopettaa liikenne tai muuttaa sitä.

5. Saatuaan 4 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia, että kyseinen palvelu säilytetään enintään yhden vuoden ajan ilmoituspäivästä, ja niiden on ilmoitettava asiasta yritykselle viimeistään yksi kuukausi ennen ilmoittamisajan päättymistä. Ne voivat myös aloittaa neuvottelut tällaisen liikennepalvelun aloittamisesta tai muuttamisesta.

6. Kuljetusyrityksille 5 kohdassa tarkoitetuista velvoitteista aiheutuvat kulut on hyvitettävä II, III ja IV jaksossa vahvistettujen yhteisten menettelyjen mukaisesti."

(107) *Postbus*in ja *Verkehrsverbund Tirol*in sopimus on jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen ja liikenneyrityksen välillä tehty sopimus, jonka tarkoituksena on riittävien liikennepalvelujen tarjoaminen yleisölle.

(108) Sopimuksessa määrätään erityisesti vahvistetut jatkuvuus-, säännöllisyys-, kapasiteetti- ja laatuvaatimukset täyttävistä liikennepalveluista, liikennepalveluista määrätyin maksuin ja ehdoin erityisesti tietyille matkustajaryhmille tai tietyillä reiteillä sekä liikenteen mukauttamisesta vastaamaan todellisia tarpeita.

(109) Kyseistä sopimusta voidaan näin ollen pitää asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklassa tarkoitettuna julkisen palvelun sopimuksena.

(110) On todettava, että julkisen palvelun sopimukset eivät tarkoituksensa (tarjota kansalaisille riittäviä liikennepalveluja) tai sisältönsä (vahvistetut jatkuvuus-, säännöllisyys-, kapasiteetti- ja laatuvaatimukset, määrätyt maksut ja ehdot tietyille matkustajaryhmille tai tietyillä reiteillä sekä liikenteen mukauttaminen vastaamaan todellisia tarpeita) osalta eroa palveluista, joiden suorittamiseksi jäsenvaltio tai julkinen taho voi asettaa julkisen palvelun velvoitteita. Lisäksi edellä on jo täsmennetty, että tällaisista palvelusuoritteista maksettava korvaus on tukea palveluntarjoajalle.

(111) Tältä osin on aluksi todettava, että lainsäätäjän tarkoitus asetuksen (ETY) N:o 1191/69 antamisen yhteydessä oli määritellä, millä edellytyksillä EY:n perustamissopimuksen 73 artiklassa mainittu "tuki, […] joka on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä" soveltuu yhteismarkkinoille. Perustamissopimuksen 73 artiklan ja näin ollen myös asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltaminen edellyttää, että kyseessä on EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukainen valtiontuki. Sopimusten sisältöön soveltuu 73 artiklan toteamus "julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä", mutta sen, että välineeksi on valittu sopimus eikä yksipuolisesti asetettu velvoite, ei pitäisi sinällään estää hintaan mahdollisesti sisältyvän tuen toteamista yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Riippumatta siitä, onko palvelun määrännyt valtio vai onko siitä tehty sopimus, sen, luokitellaanko palvelu julkisen palvelun velvoitteen mukaiseksi, määrittelee palvelusuoritteen todellinen sisältö eikä muoto, johon se perustuu ([21]). Tämän perusteella on pääteltävä, että oikeudellisesti mikään ei estä komissiota toteamasta julkisen palvelun sopimuksessa määrättyyn palvelusuoritteen hintaan sisältyvää tukea yhteismarkkinoille soveltuvaksi. On pantava merkille, että tähän ratkaisuun ovat päätyneet myös lainsäätäjät rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston uudessa asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 ([22]). Kyseinen asetus tulee kuitenkin sen 12 artiklan mukaisesti voimaan vasta 3 päivänä joulukuuta 2009. Sitä ei siis voi soveltaa tarkasteltavana olevaan sopimukseen, joka on tehty ennen asetuksen voimaantuloa.

(112) Koska asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 ei ole täsmällisiä tuen soveltuvuutta koskevia säännöksiä, komissio katsoo, että tällaisen tuen soveltuvuuden määrittelyyn voidaan soveltaa yleisiä periaatteita, jotka perustuvat perustamissopimukseen, oikeuskäytäntöön ja muilla aloilla tehtyihin päätöksiin.

(113) Komissio on esittänyt nämä periaatteet yleisesti julkisen palvelun velvoitteesta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevien yhteisön puitteiden ([23]) 2.4 kohdassa. Julkisen tahon julkisen palvelun tarjoajalle maksamaan hintaan sisältyvän tuen soveltuvuuden osalta edellä mainittujen puitteiden 14 kohdassa todetaan seuraavaa:

"Korvauksen määrä ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon tähän liittyvät tulot ja kyseisen velvoitteen täyttämisestä saatava kohtuullinen tuotto. Korvauksen määrään sisältyvät kaikki edut, jotka valtio myöntää tai jotka myönnetään valtion varoista missä tahansa muodossa."

(114) *Verkehrsverbund Tirol*in maksut *Postbus*ille on näin olen todettava yhteismarkkinoille soveltuviksi, jos ne täyttävät nämä ehdot.

(115) Edellä mainitut ehdot vastaavat hyvin tarkkaan kolmatta *Altmark*-kriteeriä, jonka on todettu täyttyvän tässä tapauksessa.

([21]) Ks. asiassa *Altmark Trans* annettu tuomio, joka koski saksalaista julkisen palvelun sopimusta, jossa tuomioistuin päätteli, onko kyseessä tuki, sisällön eikä välineen muodon perusteella. Ks. myös EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen 28 päivänä marraskuuta 2005 tehdyn komission päätöksen 2005/842/EY (EUVL L 312, 29.11.2005, s. 67) 4 artikla, jossa jätetään myös huomioimatta välineen muoto.

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

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

(116) Näin ollen on pääteltävä, että *Verkehrsverbund Tirol*in *Postbus*ille julkisen palvelun sopimuksen yhteydessä myöntämä tuki soveltuu asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklan perustella yhteismarkkinoille.

4.3 **Ei vapautusta ilmoitusvelvollisuudesta**

(117) Itävallan mielestä asetuksen (ETY) N:o 1191/69 17 artiklan 2 kohdasta seuraa, että *Verkehrsverbund Tirol*in ja *Postbus*in välinen julkisen palvelun sopimus on vapautettu EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta.

(118) Kyseisen asetuksen 17 artiklan 2 kohdassa säädetään: ”Tämän asetuksen nojalla maksettavia hyvityksiä ei koske Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu alustava ilmoitusmenettely.”

(119) Tältä osin on selvitettävä, ovatko maksut, joita *Verkehrsverbund Tirol* on suorittanut *Postbus*ille julkisen palvelun sopimuksen mukaisesti, asetuksen (ETY) N:o 1191/69 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja hyvityksiä.

Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi tuomiossa *Danske Busvognmænd* seuraavaa: ”tarjouskilpailun perusteella kuljetusyrityksen ja toimivaltaisen viranomaisen välillä syntyvät sopimussuhteet sisältävät asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla erityisen rahoitusjärjestelmän, jonka puitteissa ei voida soveltaa tämän asetuksen II, III ja IV jaksossa vahvistettujen menetelmien mukaisia hyvityksiä.” ([24])

(120) Tästä tuomiosta seuraa, että asetuksen (ETY) N:o 1191/69 17 artiklan 2 kohdan mukaista julkisen palvelun hyvityksen käsitettä on tulkittava hyvin ahtaasti. Se kattaa ainoastaan hyvitykset julkisen palvelun velvoitteista, jotka yritykselle on *asetettu* yksipuolisesti asetuksen 2 artiklan nojalla, jotka on laskettu asetuksen 10–13 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti ja joista ei tarvitse ilmoittaa komissiolle EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa mainittua menettelyä noudattaen.

(121) Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklan mukaisessa julkisen palvelun sopimuksessa määrätyt maksut eivät ole saman asetuksen 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja hyvityksiä.

(122) Näin ollen asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklan mukaisissa julkisen palvelun sopimuksissa, jollainen *Verkehrsverbund Tirol*in ja *Postbus*in välinen sopimuskin on, määrättyjä maksuja ei ole vapautettu EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrätystä ilmoitusvelvollisuudesta. Sen vuoksi komission on arvioitava näiden sopimusten soveltuvuus yhteismarkkinoille.

5. **PÄÄTELMÄT**

(123) Todetaan, että Itävalta on toteuttanut laittomasti ja perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan vastaisesti *Verkehrsverbund Tirol*in ja *Postbus*in välisen julkisen palvelun sopimuksen, joka on tämän päätöksen kohteena. Kyseiseen sopimukseen sisältyvä valtiontuki voidaan kuitenkin todeta EY:n perustamissopimuksen 73 artiklan perusteella yhteismarkkinoille soveltuvaksi,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jonka Itävalta on toteuttanut *Postbus*in hyväksi *Verkehrsverbund Tirol*in kanssa 12 päivänä heinäkuuta 2002 tehdyllä sopimuksella, soveltuu yhteismarkkinoille, edellyttäen että 2 artiklassa mainittuja ehtoja ja velvoitteita noudatetaan.

2 artikla

Itävallan on vuosittain verrattava hyvitystä alan keskimääräisiin kustannuksiin käyttäen tämän päätöksen 3.3 kohdassa esitettyjä menetelmiä ja vaadittava tarvittaessa, että ylisuuret korvaukset maksetaan takaisin.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Itävallan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 26 päivänä marraskuuta 2008.

Komission puolesta
Antonio TAJANI
Varapuheenjohtaja

([24]) Ensimmäisen asteen tuomioistuimen asiassa T-157/01, *Danske Busvognmænd*, 16.3.2004 antama tuomio, Kok. II-917, 77–79 kohta.