II

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire)

DÉCISIONS

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 26 novembre 2008

concernant l'aide d'État C 16/07 (ex NN 55/06) accordée par l'Autriche à l'entreprise *Postbus* dans le district de *Lienz*

[notifiée sous le numéro C(2008) 7034]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/845/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations en vertu des articles susmentionnés [1],

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Par deux lettres datées du 2 août 2002 [2] et du 23 août 2003 [3], une société de transport par autocar privée autrichienne a porté plainte auprès de la Commission concernant une aide d'État accordée en 2002 par l'entreprise de transport public tyrolienne (*Verkehrsverbund Tirol GmbH*, ci-après *Verkehrsverbund Tirol*) à sa concurrente *Postbus AG* (ci-après *Postbus*), une entreprise publique. Par un courrier du 14 juillet 2005 [4], la Commission a demandé à l'Autriche des renseignements à propos de cette plainte. Par une lettre datée du 3 octobre 2005 [5], l'Autriche a fourni à la Commission les renseignements demandés.

(2) Par lettre datée du 30 mai 2007 [6], la Commission a informé la République d'Autriche de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité à l'encontre de l'aide en question (ci-après la décision d'ouverture de la procédure).

(3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et invitait les parties prenantes à faire connaître leur position [7].

(4) L'Autriche a présenté ses observations par une lettre datée du 18 juillet 2007 [8].

(5) Par une lettre datée du 24 juillet 2007 [9], la plaignante a informé la Commission qu'elle renonçait à sa plainte.

(6) La Commission n'a pas reçu d'observations de la part d'autres parties prenantes.

[1] JO C 162 du 14.7.2007, p. 19.
[2] Enregistrée sous la référence TREN(2002) A/63803.
[3] Enregistrée sous la référence TREN(2002) A/68846.
[4] Enregistrée sous la référence TREN(2005) D/113701.
[5] Enregistrée sous la référence TREN(2006) A/15295.
[6] Enregistrée sous la référence C(2007) 2209 final.
[7] Voir note 1 de bas de page.
[8] Enregistrée sous la référence TREN(2007) A/38864.
[9] Enregistrée sous la référence TREN(2007) A/39395.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

2.1. Mesure faisant l'objet de l'enquête

2.1.1. *Contexte*

(7) *Verkehrsverbund Tirol* est une entreprise publique de droit privé. Des organes similaires existent dans toutes les autres régions et sont communément dénommés *Verkehrsverbundgesellschaften*. Ces organes sont chargés de planifier et coordonner le transport en bus dans leurs régions respectives. Selon la *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (loi fédérale portant organisation du transport public de personnes, ci-après ÖPNRV-G), ces organes reçoivent des subventions annuelles de leur *Bundesland* respectif afin d'assurer correctement le transport de personnes dans leur région.

(8) *Verkehrsverbund Tirol* et *Postbus* ont passé le 12 juillet 2002 un contrat de service public pour le transport public de personnes sur les lignes de bus 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 et 5052 dans le district de *Lienz*.

(9) Selon le droit administratif autrichien, un exploitant de services de transport en bus doit être titulaire d'une concession pour pouvoir exploiter une ligne de bus. L'octroi de la concession est distinct de la passation d'un contrat de service public.

(10) *Postbus* était déjà titulaire des concessions lui permettant d'exploiter les sept lignes concernées par le contrat de service public avant la passation dudit contrat. *Postbus* a demandé les concessions de sa propre initiative sans être certain de recevoir une compensation. Les lignes en question sont donc considérées dans le droit autrichien comme étant exploitées «*eigenwirtschaftlich*» (dans un but commercial). La distinction entre *eigenwirtschaftlich* et *gemeinwirtschaftlich* (dans l'intérêt commun) est importante selon les règles autrichiennes de passation des marchés publics, étant donné que seuls les contrats de service public pour les lignes exploitées *gemeinwirtschaftlich* sont régis par les règles de passation des marchés publics. C'est pourquoi le contrat de service public visé par la présente décision a été attribué en dehors de la procédure de passation de marchés.

2.1.2. *Description détaillée du contrat de service public faisant l'objet de l'enquête*

(11) Le contrat a pour objet la prestation de services de transport par bus par *Postbus* moyennant une rémunération. Il est entré en vigueur le 1er janvier 2002 de manière rétroactive; il a été conclu à durée indéterminée. Chacune des parties a le droit de mettre fin au contrat avec un préavis de six mois à partir de décembre 2006.

(12) Pour le calcul de la rémunération, le contrat distingue entre les *Bestelleistungen* et les *Bestandsleistungen*.

(13) Par *Bestelleistungen*, on entend dans le contrat un socle de prestations de services de transport en autocar pour lesquelles une compensation fixe est versée. La partie IV (3) du contrat prévoit que 204 807 km constituent des *Bestelleistungen*. La partie XIII du contrat prévoit que *Postbus* reçoit chaque année un paiement de 527 000 EUR, plus TVA. Le paiement a lieu en douze tranches réparties sur l'année.

(14) Par *Bestandsleistungen*, on entend dans le contrat des prestations de services de transport en autocar pour lesquelles une compensation qui est la somme de trois composantes est versée. La partie IV (3) du contrat prévoit que 952 761 km constituent des *Bestandsleistungen*. La partie X (2) fixe la rémunération pour les *Bestandsleistungen* à 1 690 000 EUR pour l'année 2002. La partie X (3) prévoit que cette rémunération est composée comme suit:

a) la compensation d'interconnexion (*Verbundabgeltung*), dont le montant est fixé chaque année pour chaque ligne en fonction du nombre de voyageurs;

b) les revenus issus des ventes de billets, nets de la taxe sur le chiffre d'affaires rétrocédés à *Postbus*;

c) les revenus issus de la compensation accordée par le ministère fédéral de l'environnement, de la jeunesse et de la famille au titre de la mise en œuvre de tarifs réduits réservés aux écoliers et apprentis en vertu du paragraphe 29 ÖPNRV-G et des contrats conclus en vertu des paragraphes 30 f et 30 j de la *Familienlastenausgleichsgesetz* (FLAG — Loi sur la compensation des charges de famille) entre le ministère et *Postbus*.

(15) Pour la première année du contrat, la *Verbundabgeltung* est définie comme 1 690 000 EUR moins les revenus issus de la vente des billets et moins les compensations pour les obligations tarifaires. Au moment de la conclusion du contrat, les parties ne connaissaient pas encore les revenus issus des compensations pour les obligations tarifaires. Le contrat ne fixe donc pas le montant absolu de la *Verbundabgeltung*.

(16) En résumé, le prix payé par *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* pour l'année 2002 était de 2 217 000 EUR (y compris les ventes de billets rétrocédées). En contrepartie, *Postbus* avait l'obligation de fournir 1 157 568 km de service d'autocar selon les horaires et sur les lignes désignées par le contrat. Le prix payé par kilomètre était de 1,92 EUR en moyenne.

2.1.3. *Évolution historique du système autrichien*

(17) La distinction entre *Bestellleistungen* et *Bestandsleistungen* s'explique principalement par des considérations historiques, notamment l'évolution du *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (ci-après ÖPNRV-G) qui définit l'organisation et le financement du transport en commun dans les parties rurales de l'Autriche.

(18) Le paragraphe 10 (1) ÖPNRV-G prévoit que les entreprises de transport par autocar qui appartiennent à l'État autrichien, telles que *Postbus*, ont le droit de voir leurs pertes d'exploitation pour le transport en commun compensées jusqu'au 1er juin 1999 par l'État fédéral (*Alteinnahmegarantie*).

(19) Pour la période à partir du 1er juin 1999, l'État fédéral versera un montant qui correspond à la somme payée annuellement en vertu de la *Alteinnahmegarantie* aux organismes régionaux en charge de l'organisation du transport en commun, les *Verkehrsverbundgesellschaften*. Ces derniers utilisent ces sommes pour commander des services de transport par autocar de la part des entreprises d'autocars. Avant de commander ces services, les *Verkehrsverbundgesellschaften* doivent planifier l'offre de transport dans leur région selon les paragraphes 11, 20 et 31 du ÖPNRV-G [paragraphe 10 (2) ÖPNRV-G]. Ces dispositions définissent des paramètres économiques et des paramètres de qualité à respecter dans le transport en commun de proximité.

(20) À partir de 2001, l'État fédéral réduira annuellement d'un cinquième les montants qu'il verse aux *Verkehrsverbundgesellschaften* [paragraphe 10 (3) ÖPNRV-G].

(21) Les paragraphes 14 et suivants ÖPNRV-G définissent les conditions pour la création et l'organisation des *Verkehrsverbundgesellschaften*. Notamment, le paragraphe 19 (1) ÖPNRV-G oblige les *Verkehrsverbundgesellschaften* à remplacer le système de la *Alteinnahmegarantie* dans un délai de cinq ans à partir de 1999 par un système de contrats de service public.

2.1.4. *Justification du prix prévu dans le contrat de service public*

(22) Avant de signer le contrat de service public, *Verkerhsverbund Tirol* a utilisé trois méthodes différentes pour vérifier si la compensation des obligations de service public prévue dans le contrat se justifiait. Les trois méthodes étaient les suivantes: les coûts par kilomètre (*Prüfung nach Kilometersätzen*), les coûts par poste de coût (*Prüfung nach Kostensätzen*) et les coûts selon les différentes catégories de coût (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2. **Évaluation initiale par la Commission**

(23) Dans sa décision d'engager la procédure, la Commission a exprimé des doutes quant à savoir si le contrat de service public passé entre *Verkerhsverbund Tirol* et *Postbus* satisfait au deuxième des critères d'*Altmark* [10]. Les quatre critères d'*Altmark* étant cumulatifs, on n'a pas vérifié de manière approfondie si les troisième et quatrième critères étaient satisfaits, mais il a été conclu que l'existence d'une aide d'État ne pouvait être exclue.

(24) Pour ce qui est de la compatibilité éventuelle d'une telle aide d'État avec le marché commun, la décision d'engager la procédure estime que l'aide peut être compatible avec le marché commun en vertu de l'article 73 du traité CE et de l'article 14 du règlement (CEE) nº 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable [11]. La Commission a considéré notamment que le montant de la compensation versée à Postbus n'excède pas ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

(25) La Commission a considéré cependant que, comme il n'y avait pas eu d'appel d'offres et qu'un concurrent direct de *Postbus* alléguait que *Postbus* recevait une surcompensation, il convenait de donner l'occasion à ce concurrent, ainsi qu'à tous les tiers intéressés, de s'exprimer sur les méthodes de vérification des coûts par l'Autriche, avant de pouvoir conclure avec certitude que *Postbus* recevait ou non une surcompensation. Pour ces raisons, la Commission a exprimé des doutes quant au fait que *Postbus* avait reçu une surcompensation pour s'acquitter d'un service public dans le cadre d'un contrat de service public.

3. **OBSERVATIONS DE L'AUTRICHE**

(26) Les observations de l'Autriche portent sur:

a) le rapport entre les critères d'*Altmark* et le règlement (CEE) nº 1191/69;

b) l'application du deuxième critère d'*Altmark* en l'occurrence;

c) l'application des troisième et quatrième critères d'*Altmark* en l'occurrence, notamment les méthodes employées pour vérifier les coûts et éviter la surcompensation;

d) la compatibilité du contrat de service public avec le règlement (CEE) nº 1191/69 du Conseil.

Rapport entre les critères d'Altmark et le règlement (CEE) nº 1191/69

(27) L'Autriche considère que l'article 73 du traité CE et le règlement (CEE) nº 1191/69, qui se fonde sur cet article, constituent une *lex specialis* par rapport à l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. C'est pourquoi, lorsqu'un contrat de service public satisfait aux critères énoncés à l'article 14 du règlement (CEE) nº 1191/69, il ne s'agit pas d'une aide d'État et il n'est donc pas nécessaire d'évaluer le contrat de service public en question en vertu de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE et des critères d'*Altmark*. L'Autriche fonde son interprétation sur le point 37 de l'arrêt Altmark qui dit:

[10] Ces critères ont été établis par la Cour de justice des Communautés européennes dans son arrêt du 24 juillet 2003, *Altmark*, affaire C-280-00, p. I-7747, pour permettre d'évaluer si une compensation de service public constitue ou non une aide d'État.

[11] JO L 156 du 28.6.1969, p. 1.

«Il y a lieu d'examiner d'emblée si le règlement (CEE) n° 1191/69 est applicable aux services de transport en cause dans l'affaire au principal. C'est uniquement dans la négative qu'il sera nécessaire d'examiner l'application des dispositions générales du traité concernant les aides d'État aux subventions en cause au principal.»

3.1. **Application du deuxième critère d'Altmark en l'occurrence**

(28) L'Autriche soutient que, même si le règlement (CEE) n° 1191/69 n'aborde pas l'existence d'une aide d'État mais seulement sa compatibilité avec le marché commun, le contrat de service public passé entre *Verkehrsverbund Tirol* et *Postbus* satisfait en tout cas aux quatre critères d'*Altmarkt*.

(29) Pour ce qui est du deuxième critère d'*Altmark*, l'Autriche explique que tant la rémunération pour les *Bestelleistungen* que la rémunération pour les *Bestandsleistungen* ont été établies d'avance de manière objective et transparente. Pour ce qui est des *Bestelleistungen*, l'Autriche explique que le contrat est un contrat net, en vertu duquel *Postbus* reçoit un prix fixe de 2,57 EUR/km pour chaque véhicule-kilomètre parcouru ([12]). Ainsi, le prix avait été fixé d'avance en appliquant le critère objectif et transparent «prix par km parcouru».

(30) Pour ce qui est des *Bestandsleistungen*, l'Autriche explique que le prix a également été convenu d'avance par les parties comme un prix fixe, à savoir 1 690 000 EUR pour 952 761 km parcourus. Ce qui n'avait pas été fixé d'avance était la répartition exacte entre les trois composantes du paiement, à savoir les recettes des billets, la compensation pour les obligations tarifaires et la compensation pour le système d'intégration du trafic. L'Autriche explique que l'explication se trouve dans la nature même des trois composantes, dont deux dépendent du nombre de passagers transportés, la troisième étant la différence entre le prix total convenu et la somme des deux premiers éléments.

(31) À cet égard aussi, l'Autriche conclut que le contrat est un contrat net, en vertu duquel *Postbus* reçoit un prix fixe pour chaque véhicule-kilomètre parcouru de 1,77 EUR/km et que le prix avait donc été fixé d'avance en appliquant le critère objectif et transparent «prix par km parcouru».

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

3.2. **Application des troisième et quatrième critères d'Altmark en l'occurrence, notamment les méthodes employées pour vérifier les coûts et éviter la surcompensation**

(32) L'Autriche soutient que *Verkehrsverbund Tirol* exclut une surcompensation pour *Postbus* en vérifiant le prix payé à *Postbus* par kilomètre par rapport à la moyenne du secteur en appliquant trois méthodes différentes: une vérification par le coût au kilomètre; une vérification des coûts par poste de coût; et une vérification des coûts selon différentes catégories de coûts.

(33) Dans sa réponse à la décision d'engager la procédure, l'Autriche a fourni à la Commission des informations supplémentaires concernant deux des méthodes employées pour vérifier les coûts de prestation des services de transport et pour éviter une surcompensation, à savoir la vérification des coûts par poste de coût et la vérification des coûts selon les différentes catégories de coûts. Elle estime que de plus amples explications ne sont pas nécessaires en ce qui concerne la vérification par coût au kilomètre ([13]).

(34) L'Autriche estime que ces trois vérifications garantissent le respect tant du troisième critère d'*Altmark* (absence de surcompensation) que du quatrième critère d'*Altmark* (entreprise moyenne bien gérée).

3.2.1. *Vérification des coûts par poste de coût*

(35) Par la méthode du «vérification des coûts par poste», *Verkehrsverbund Tirol* a comparé les coûts par poste de *Postbus* avec les coûts moyens du secteur.

(36) En se basant sur les coûts moyens du secteur, *Postbus* devrait atteindre les objectifs de coûts suivants pour le contrat de service public dans le district de *Lienz*:

Poste de coût	Coût
Dépenses de personnel	[…] EUR (*)
Dépenses de carburant et d'entretien	[…] EUR
Frais relatifs aux véhicules (dépréciation)	[…] EUR
Coûts administratifs	[…] EUR
Total	[…] EUR

(*) Information confidentielle.

(37) L'Autriche donne les explications détaillées suivantes pour ces postes de coût.

([13]) Pour les explications données par l'Autriche à cet égard au stade de l'évaluation préliminaire, voir les points 98 et 99 de la décision d'engager la procédure.

3.2.1.1. Dépenses de personnel

(38) L'Autriche s'est basée, pour le calcul des dépenses de personnel, sur 54 290 heures de conduite («*Lenkerstunden*») dans le cadre de l'exploitation des lignes. L'Autriche a précisé que ce montant se base sur le kilométrage nécessaire pour l'exploitation selon l'horaire, y compris les temps d'arrêt mais sans compter les allers-retours jusqu'aux terminus et garages, les temps de pause, etc. Selon l'Autriche, *Verkehrsverbund Tirol* est parti de l'hypothèse d'un service relativement intensif du point de vue du kilométrage avec 21 km par heure ([14]), vu que la moyenne en Autriche est de 16 à 18 km par heure.

(39) L'Autriche a indiqué que la rémunération horaire brute pour une heure de conduite (y compris les droits, les taxes, les garages, l'entretien, l'administration et les dépenses de personnel supplémentaires) est évaluée à […] EUR. Ce chiffre se ventile comme suit: la convention collective autrichienne de 2002 pour les employés des entreprises de transport en bus de droit privé prévoyait un tarif horaire moyen net de 7,55 EUR. À ce chiffre il convient d'ajouter d'abord les majorations pour le travail effectué les dimanches et jours fériés; la rémunération des heures supplémentaires; les impôts et les charges sociales. Si ces coûts supplémentaires sont pris en compte, le tarif horaire moyen est de 16,30 EUR.

(40) À ce tarif horaire s'ajoute un supplément de frais d'environ […] % pour les dépenses de personnel dans les garages, le dispatching et l'administration. Compte tenu de ces frais généraux, une heure d'exploitation de services d'autocar coûte […] EUR.

(41) La multiplication du nombre annuel d'heures de conduite par le tarif horaire moyen donne un chiffre total de dépenses de personnel de […] EUR ([15]).

3.2.1.2. Dépenses de carburant et d'entretien

(42) En ce qui concerne les dépenses de carburant et d'entretien, *Verkehrsverbund Tirol* est parti de l'hypothèse d'un coût de […] EUR pour chaque kilomètre programmé (1 157 568 km), ce qui donne un chiffre total de […] EUR. Ce chiffre inclut tous les coûts relatifs aux véhicules, à l'exception du financement, de la dépréciation et du contrôle.

(43) L'Autriche a expliqué en détail son calcul. Ce calcul part de l'hypothèse qu'il faut quatre bus d'une longueur de 15 m et consommant 45 litres de carburant aux 100 km et 21 bus d'une longueur de 12 m et consommant 36 litres aux 100 km pour les lignes dans le district de *Lienz*. La consommation totale de carburant de la flotte est estimée à 478 000 litres. Si on se base sur un prix du diesel de […] EUR/litre, les dépenses totales de carburant se chiffrent donc à […] EUR.

(44) Les coûts d'entretien sont estimés à […] EUR par bus (dépenses de personnel et de matériel), pour un montant total de […] EUR pour 25 bus. Ensemble, les dépenses de carburant et les frais d'entretien se montent à […] EUR.

(45) C'est déjà plus que le montant de […] EUR qui avait été retenu comme référence. C'est pourquoi les autorités autrichiennes concluent que le poste de coût «carburant et entretien» est une estimation très prudente.

3.2.1.3. Coûts liés à l'acquisition et à la dépréciation des véhicules

(46) Les coûts liés à l'acquisition et à la dépréciation des véhicules, de […] EUR, se fondent sur les suppositions suivantes:

a) Les lignes de transport en bus sont desservies par 4 bus de 15 m de long et 21 bus de 12 m de long.

b) Le contrat de service public stipule que l'âge moyen de la flotte ne dépassera pas 6 ans et que 10 % au moins de la flotte seront remplacés chaque année.

c) Le prix d'achat d'un bus de 12 m est de […] EUR; le rendement annuel moyen du capital est de 5 %; et la durée d'amortissement est de 8 ans. C'est pourquoi l'annuité par véhicule est de […] EUR.

d) Toutefois, comme le contrat permet d'utiliser les véhicules pendant 12 ans, un tiers de la flotte est utilisé bien qu'il soit déjà complètement amorti. C'est pourquoi les coûts liés à l'acquisition et à la dépréciation des véhicules ne concernent que deux tiers de la flotte, soit 16 véhicules.

(47) Sur la base de ces hypothèses, les coûts annuels pour l'acquisition et la dépréciation des véhicules sont de […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Coûts administratifs

(48) Pour ce qui est de coûts administratifs de […] EUR, *Verkehrsverbund Tirol* est parti de l'hypothèse de […] % de tous les autres coûts par poste de coût pour effectuer ses calculs ([17]). Ce montant couvre les frais de location des bureaux et le matériel de bureau.

([14]) Le chiffre de 21 km s'obtient en divisant le nombre total de kilomètres par le nombre d'heures de conduite: 1 157 568 km: 54 290 heures = 21,32 km/heure.

([15]) 54 290 heures × […] EUR/heure = […] EUR.

([16]) […] EUR.

([17]) […] EUR (tous les autres coûts par poste) × […] % = […] EUR.

3.2.2. *Vérification des coûts selon les différentes catégories de coûts*

(49) La vérification des coûts selon les différentes catégories de coûts vise à vérifier la plausibilité des différentes catégories de coûts. *Verkehrsverbund Tirol* a retenu les coûts suivants comme références:

Catégories de coûts	Coût
Coûts liés aux conducteurs des bus	[…] EUR
Dépenses de personnel (hors coûts liés aux conducteurs des bus)	[…] EUR
Frais relatifs aux véhicules (dépréciation)	[…] EUR
Dépenses de carburant	[…] EUR
Coûts liés aux pneus	[…] EUR
Autres coûts (réparations, entretien, etc.)	[…] EUR
Coûts administratifs	[…] EUR
Total	[…] EUR

(50) Ces références sont de nouveau expliquées en détail.

3.2.2.1. Coûts liés aux conducteurs des bus

(51) *Verkehrsverbund Tirol* fonde le calcul des coûts liés aux conducteurs des bus sur 28 conducteurs, ce qui, selon l'Autriche, est une base restreinte pour 25 bus, si on prend en compte les congés, les périodes d'inactivité pour cause de maladie etc. Bien que la convention collective autrichienne pour les employés des entreprises de transport en bus de droit privé prévoie un salaire brut annuel de […] EUR (hors majorations et impôts), l'hypothèse retenue par *Verkehrsverbund Tirol* n'est que de […] EUR. Les dépenses de personnel représentent donc […] EUR.

3.2.2.2. Dépenses de personnel

(52) En ce qui concerne les autres dépenses de personnel pour le personnel chargé de l'administration, du dispatching et des garages, *Verkehrsverbund Tirol* est également parti de l'hypothèse d'un salaire brut annuel de […] EUR par employé. Le nombre d'employés est fixé à 8. Les autres dépenses de personnel représentent donc […] EUR.

3.2.2.3. Coûts liés aux véhicules

(53) Les coûts liés aux véhicules se fondent sur la même hypothèse que celle retenue pour la vérification des coûts par poste.

3.2.2.4. Dépenses de carburant

(54) En ce qui concerne les dépenses de carburant, *Verkehrsverbund Tirol* fonde son calcul sur une consommation de carburant de 465 000 litres. Pour le prix moyen du carburant, l'hypothèse retenue est de […] EUR par litre. Les frais généraux de carburant se chiffrent donc à […] EUR ([17]).

3.2.2.5. Coûts liés aux pneus

(55) Pour ce qui est des coûts liés aux pneus, l'hypothèse retenue par *Verkehrsverbund Tirol* est de […] EUR pour 2 paires de pneus par an pour 25 bus, soit […] EUR.

3.2.2.6. Autres coûts

(56) Les dépenses liées aux véhicules, à leur entretien, à l'assurance et aux impôts sont estimées aux alentours de […] EUR par an. Cela comprend l'assurance pour chaque véhicule de […] EUR par an environ et les dépenses de matériel de […] EUR par kilomètre parcouru. L'entretien de 25 bus représente au total […] EUR par an. La location de garages d'une superficie de 1 500 m^2 est de […] EUR par an.

3.2.2.7. Coûts administratifs

(57) Les coûts administratifs sont estimés à quelque […] EUR par mois, soit […] EUR par an.

3.2.3. *Conclusion de l'Autriche concernant les troisième et quatrième critères d'Altmark*

(58) L'Autriche conclut que *Verkehrsverbund Tirol* a évalué le montant versé à *Postbus* en fonction d'estimations satisfaisantes, réalistes et prudentes de ce qu'une entreprise moyenne de transport en bus dépenserait pour honorer un marché comparable. L'Autriche souligne que le montant versé à *Postbus*, à savoir 2 217 000 EUR, se situe tout à fait dans la fourchette comprise entre les deux vérifications de coûts, qui donnent respectivement 2 224 965 EUR et 2 205 619 EUR.

(59) L'Autriche estime dès lors qu'on peut exclure une surcompensation de *Postbus* et que le montant versé à *Postbus* correspond au montant qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport, demanderait pour assurer les services de transport en question.

3.3. **Compatibilité du contrat de service public avec le règlement (CEE) nº 1191/69**

(60) Pour les motifs exposés dans la partie 3.3, l'Autriche estime que le contrat de service public est totalement conforme à l'article 14 du règlement (CEE) nº 1191/69.

4. **APPRÉCIATION JURIDIQUE**

(61) La Commission doit d'abord rejeter l'argument de l'Autriche, selon lequel l'article 87, paragraphe 1, du traité CE ne serait pas applicable à un contrat de service public couvert par le règlement (CEE) nº 1191/69.

(62) En effet, le règlement (CEE) n° 1191/69 est un règlement qui permet notamment de déclarer compatibles avec le marché commun certaines aides accordées par les États membres sous forme de compensations pour l'imposition d'une obligation de service public, et qui exempte les États membres de l'obligation prévue par l'article 88, paragraphe 3, du traité CE de notifier les aides à la Commission avant leur mise en œuvre.

(63) Cependant, les règles relatives aux aides d'État prévues par le règlement (CEE) n° 1191/69 s'appliquent uniquement aux mesures qui constituent une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. En d'autres mots, le règlement (CEE) n° 1191/69 est un règlement de compatibilité.

(64) Il y a donc lieu, dans un premier temps, d'analyser si les paiements prévus par le contrat entre *Postbus* et *Verkehrsverbund Tirol* constituent des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Si tel est le cas, il faut dans un deuxième temps analyser s'ils sont compatibles avec le marché commun.

4.1. **Existence d'une aide d'État**

(65) Selon l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, «sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources de l'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(66) Les opérateurs de bus, tels que *Postbus*, exercent une activité économique, à savoir le transport de personnes moyennant une rémunération; ils sont donc des entreprises au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

(67) Le paiement des subventions pour *Postbus* est fait par *Verkehrsverbund Tirol*, qui est financé par le *Land* de Tyrol et le gouvernement fédéral. Le paiement de ces sommes est donc effectué au moyen de ressources d'État.

(68) Se pose ensuite la question de savoir si *Postbus* reçoit, à travers le contrat de service public qui fait l'objet de la présente décision, un avantage économique sélectif. La Cour a détaillé les critères qu'il faut appliquer pour apprécier si l'on est en présence d'une compensation pour un service public dans son arrêt «*Altmark Trans*» ([18]):

«Des subventions publiques visant à permettre l'exploitation de services réguliers de transports urbains, suburbains ou régionaux ne tombent pas sous le coup de cette disposition dans la mesure où de telles subventions sont à considérer comme une compensation représentant la contrepartie des prestations effectuées par les entreprises bénéficiaires pour exécuter des obligations de service public. […]»

Selon la Cour, tel est le cas si les quatre critères suivants sont remplis:

«— premièrement, l'entreprise bénéficiaire a effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations ont été clairement définies,

— deuxièmement, les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente,

— troisièmement, la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations,

— quatrièmement, lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.»

4.1.1. *Entreprise bénéficiaire effectivement chargée de l'exécution d'obligations de service public clairement définies*

(69) L'article 2, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 1191/69 donne la définition suivante des obligations de service public: «Par obligations de service public, il faut entendre les obligations que, si elle considérait son propre intérêt commercial, l'entreprise de transport n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions».

([18]) Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, *Altmark Trans*, affaire C 280/00, précité.

(70) Le contrat conclu entre *Postbus* et *Verkehrsverbund Tirol* formalise des exigences spécifiques imposées au pourvoyeur de services afin de garantir la réalisation d'un réseau de transport équilibré au vu du caractère rural et de la faible densité de population ainsi que des caractéristiques géographiques des zones desservies. Ces éléments sont à même de dissuader un opérateur de tels services de proposer ceux-ci sur une base strictement commerciale. L'entreprise *Postbus* a une obligation de proposer de tels services et horaires à respecter, et les lignes correspondantes sont clairement établies de manière contractuelle comme précisé au point 2 du contrat.

(71) Il résulte donc du contrat conclu entre *Postbus* et *Verkehrsverbund Tirol* que *Postbus* est effectivement chargé d'un service public de transport dans le district de *Lienz*. Dès lors, le premier critère Altmark est rempli.

4.1.2. *Paramètres sur la base desquels est calculée la compensation établis préalablement de façon objective et transparente*

(72) En second lieu, il convient de déterminer si les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente.

(73) Le contrat distingue entre le paiement pour les *Bestellleistungen* et les paiements pour les *Bestandsleistungen*. Comme clarifié par l'Autriche dans sa réponse à la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, le contrat prévoit pour les deux catégories de service de transport à fournir une rémunération par kilomètre de transport presté. Le prix par kilomètre est de 2,57 EUR/km pour les *Bestellleistungen* et de 1,77 EUR/km pour les *Bestandsleistungen*. Les *Bestandsleistungen* ne se distinguent des *Bestellleistungen* qu'en ce qu'une des composantes de la compensation est ajustée afin que le montant de 1,77 EUR/km soit systématiquement respecté.

(74) Il y a lieu d'observer que la fixation de la compensation sur la base d'un prix par kilomètre à prester et du nombre total des kilomètres à prester constitue une pratique courante pour les contrats de transport par autocar, notamment si c'est l'autorité publique en charge de l'organisation du transport en commun qui assume le risque pour les revenus provenant de la vente des billets. Ayant réexaminé le contenu des contrats sur base des explications additionnelles de l'Autriche, la Commission constate que, contrairement au résultat de son analyse préliminaire dans les points 64 à 71 de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, le contrat conclu entre *Postbus* et *Verkehrsverbund Tirol* constitue un contrat de ce type.

(75) La fixation de la compensation sur la base d'un prix par kilomètre à prester et du nombre total des kilomètres à prester remplit le deuxième critère Altmark, car le prix par kilomètre et le nombre total des kilomètres à prester sont établis préalablement et de façon objective et transparente.

(76) Il y a lieu d'en conclure que le deuxième critère Altmark est rempli.

4.1.3. *Absence de surcompensation*

(77) Il résulte des points 96 à 102 de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen que la Commission considère que la méthode choisie par *Verkehrsverbund Tirol* pour assurer une absence de surcompensation, à savoir la vérification du prix demandé par l'entreprise de bus en utilisant trois méthodes différentes de comparaison avec les valeurs moyennes observées dans le secteur en question, peut être acceptée comme preuve d'une absence de surcompensation.

(78) Dans le présent cas, la Commission avait néanmoins considéré qu'en vue du fait qu'il n'y a pas eu d'appel d'offres, et qu'un concurrent direct de *Postbus* alléguait que *Postbus* reçoit une surcompensation, il était opportun de donner l'occasion à ce concurrent ainsi qu'à tous les tiers intéressés de se prononcer sur les méthodes de vérification des coûts par l'Autriche, avant de pouvoir conclure avec certitude que *Postbus* ne recevait pas de surcompensation.

(79) Il y a lieu d'observer tout d'abord que le plaignant a informé la Commission qu'il n'était plus intéressé par la présente affaire. Il y a lieu d'observer ensuite qu'aucun tiers n'a contesté l'absence de surcompensation.

(80) La Commission considère en outre que l'Autriche a fourni des explications supplémentaires qui démontrent que le prix payé par *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* constitue un prix plausible et adéquat en vue des coûts moyens observés dans le secteur en question et les expériences de l'administration publique. Les sections 3.3.1 à 3.3.3 ci-dessus récapitulent les méthodologies de calcul et les comparaisons et conclusions qui en découlent. Plus généralement, une méthode comme celle de l'espèce qui compare systématiquement a posteriori de trois manières différentes la compensation avec les coûts du secteur permet d'assurer l'absence de surcompensation. Dans l'hypothèse où une telle comparaison conduirait à l'observation d'une surcompensation, l'Autriche devrait en exiger le recouvrement.

(81) Il y a lieu d'en conclure que *Postbus* ne reçoit pas de surcompensation pour l'exécution du contrat de service public qui fait l'objet de la présente décision, et que le troisième critère Altmark est donc rempli.

4.1.4. *Prix correspondant au coût d'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport*

(82) Il reste à vérifier si le prix payé par *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* correspond au coût d'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport. Afin de vérifier si ce critère est rempli, il y a lieu d'analyser ses trois composantes de manière séparée.

4.1.4.1. Coût d'une entreprise moyenne

(83) À ce titre, il y a lieu d'observer d'abord que l'Autriche s'est basée, pour ses calculs de vérification, sur des paramètres standards, observés en moyenne dans le secteur en question. Ils peuvent donc être considérés comme reflétant la moyenne du secteur en question.

(84) Par conséquent, le coût de *Postbus* correspond au coût d'une entreprise autrichienne moyenne.

4.1.4.2. Coût d'une entreprise bien gérée

(85) Il se pose ensuite la question de savoir si le coût de *Postbus* correspond aussi au coût d'une entreprise bien gérée. Dans le secteur du transport en bus, qui a pendant longtemps été dominé par des monopoles et l'attribution des marchés sans appel d'offres, toute entreprise active sur le marché n'est pas nécessairement une entreprise bien gérée.

(86) Il y a lieu de constater d'abord que l'Autriche n'a pas fourni d'explication selon laquelle ces paramètres reflètent aussi la moyenne d'une entreprise bien gérée. A titre d'exemple, la Commission considère que l'Autriche aurait pu se baser sur les coûts moyens des entreprises qui, au cours des dernières années, ont pu emporter un nombre significatif d'appels d'offres dans le secteur.

(87) Il y a lieu d'observer ensuite qu'il y a un écart de 0,80 EUR/km entre le prix par kilomètre pour les *Bestellleistungen* et le prix par kilomètre pour les *Bestandleistungen*. Ceci semble indiquer que *Postbus* dispose d'une certaine marge pour améliorer son efficacité en ce qui concerne les *Bestellleistungen*.

(88) Il y a lieu d'en conclure que l'Autriche n'a pas démontré que le prix payé par *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* correspond au coût d'une entreprise bien gérée, et que par conséquent, le quatrième critère Altmark n'est pas rempli.

4.1.4.3. Conclusion sur le respect des critères *Altmark*

(89) Les quatre critères étant des critères cumulatifs, le fait qu'un des quatre critères n'est pas rempli amène la Commission automatiquement à la conclusion que les paiements en objet doivent être considérés comme octroyant un avantage économique sélectif à l'entreprise *Postbus*.

4.1.5. *Distorsion de concurrence et impacts sur les échanges*

(90) L'entreprise *Postbus* est active sur le marché du transport en bus partout en Autriche, et détient une part importante du marché. L'octroi d'un avantage économique à cette entreprise peut donc créer une distorsion de concurrence.

(91) Dans le cas d'espèce, une distorsion de concurrence peut notamment résulter du fait que le financement public est accordé à l'entreprise qui détient la licence pour le transport en bus dans le district en question. Ce financement public a donc le potentiel d'empêcher d'autres entreprises d'obtenir les licences d'exploitation pour les lignes du transport en commun, car il renforce la position des entreprises bénéficiaires et leur permet d'offrir des conditions commerciales plus attractives au moment du renouvellement des licences.

(92) En ce qui concerne le potentiel de la mesure en objet d'affecter les échanges entre les États membres, il y a lieu d'observer d'abord que le marché des transports local ou régional du transport en commun est un marché ouvert à la concurrence en Autriche et dans d'autres États membres, dans le sens où il n'y a pas de monopole national sur ce marché pour une ou plusieurs entreprises.

(93) Il convient, dans ce contexte de rappeler les points 77 et suivants de l'arrêt *Altmark Trans*, où la Cour a décidé que:

«[…] Il n'est nullement exclu qu'une subvention publique accordée à une entreprise qui ne fournit que des services de transport local ou régional et ne fournit pas de services de transport en dehors de son État d'origine puisse, néanmoins, avoir une incidence sur les échanges entre États membres.

En effet, lorsqu'un État membre accorde une subvention publique à une entreprise, la fourniture de services de transport par ladite entreprise peut s'en trouver maintenue ou augmentée, avec cette conséquence que les chances des entreprises établies dans d'autres États membres de fournir leurs services de transport sur le marché de cet État en sont diminuées (voir, en ce sens, arrêts du 13 juillet 1988, France/Commission, 102/87, Rec. 1988, p. 4067, point 19; du 21 mars 1991, Italie/Commission, C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603, point 26, et Espagne/Commission, précité, point 40).

[…]

Dès lors, la deuxième condition d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité, selon laquelle l'aide doit être de nature à affecter les échanges entre États membres, ne dépend pas de la nature locale ou régionale des services de transport fournis ou de l'importance du domaine d'activité concerné.»

(94) Il ne peut donc pas être exclu que les chances des entreprises établies dans d'autres États membres de fournir leurs services de transport sur le marché autrichien soient diminuées par la mesure en objet.

(95) Par conséquent, le financement public accordé à *Postbus* par *Verkehrsverbund Tirol* a le potentiel de créer des distorsions de concurrence et d'affecter les échanges entre États membres.

4.1.6. *Conclusions*

(96) Le quatrième critère *Altmark* n'étant pas rempli, et toutes les autres conditions de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE étant remplies, il y a lieu d'estimer que les paiements en objet constituent une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

(97) Il y a donc lieu d'examiner si ces aides peuvent être déclarées compatibles avec le marché commun.

4.2. **Compatibilité de l'aide**

(98) L'article 73 du traité CE prévoit pour le transport terrestre que «sont compatibles avec le présent traité les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public».

4.2.1. *La jurisprudence dans l'affaire Altmark sur l'applicabilité de l'article 73*

(99) Selon la Cour, «l'article 77 (devenu article 73 CE) du traité prévoit que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public sont compatibles avec le traité. […] À la suite de l'adoption du règlement (CE) nº 1107/70, relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, les États membres ne sont plus autorisés à invoquer le bénéfice de l'article 77 du traité, prévoyant que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public sont compatibles avec le traité, en dehors des cas visés par le droit communautaire dérivé. Ainsi, dans les hypothèses où le règlement (CEE) nº 1191/69, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, n'est pas applicable et où les subventions en cause tombent sous le coup de l'article 92, paragraphe 1, du traité (devenu, après modification, article 87, paragraphe 1, CE), le règlement (CEE) nº 1107/70 énonce, de manière exhaustive, les conditions dans lesquelles les autorités des États membres peuvent accorder des aides au titre de l'article 77 du traité» ([19]).

(100) Il se pose donc la question de savoir si le règlement (CEE) nº 1191/69 ou le règlement (CEE) nº 1107/70 contiennent des règles de compatibilité pour les aides d'État qui sont applicables dans le présent cas.

4.2.2. *Compatibilité sur la base du règlement (CEE) nº 1191/69*

4.2.2.1. Champ d'application du règlement (CEE) nº 1191/69

(101) Le champ d'application du règlement (CEE) nº 1191/69 est défini comme suit en son article 1er, paragraphes 1 et 2:

«1. Le présent règlement s'applique aux entreprises de transport qui exploitent des services dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du présent règlement les entreprises dont l'activité est limitée exclusivement à l'exploitation de services urbains, suburbains ou régionaux.

2. Aux fins du présent règlement, on entend par:

— "services urbains et suburbains", les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins du transport entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues,

— "services régionaux", les services de transport destinés à répondre aux besoins en transports d'une région.»

(102) L'Autriche a fait usage de la faculté d'exclure certaines entreprises du champ d'application du règlement: selon l'article 2 du *Privatbahnunterstützungsgesetz* 1998 ([20]), les entreprises qui sont actives exclusivement dans les services urbains et suburbains sont exclues du champ d'application du règlement (CEE) nº 1191/69.

(103) Dans le présent cas, les services en question sont cependant des services régionaux. Par conséquent, le règlement (CEE) nº 1191/69 leur est applicable.

4.2.2.2. Régime choisi par l'Autriche

(104) L'article 1er, paragraphes 3 à 5, du règlement (CEE) nº 1191/69 décrit les deux différents régimes, à savoir le régime de l'imposition des obligations de service public et le régime contractuel, parmi lesquels les États membres peuvent choisir pour l'organisation et le financement du transport en commun:

([19]) Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, affaire C 280/00, *Altmark Trans*, points 101, 106, 107. Règlement (CEE) nº 1107/70 du Conseil (JO L 130 du 15.6.1970, p. 1).

([20]) Bundesgesetzblatt I 1994/519.

«3. Les autorités compétentes des États membres suppriment les obligations inhérentes à la notion de service public, définies dans le présent règlement, imposées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

4. Pour garantir des services de transport suffisants, compte tenu notamment des facteurs sociaux, environnementaux et d'aménagement du territoire, ou en vue d'offrir des conditions tarifaires déterminées en faveur de certaines catégories de voyageurs, les autorités compétentes des États membres peuvent conclure des contrats de service public avec une entreprise de transport. Les conditions et les modalités de ces contrats sont arrêtées à la section V.

5. Toutefois, les autorités compétentes des États membres peuvent maintenir ou imposer les obligations de service public visées à l'article 2 pour les services urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs. Les conditions et les modalités, y compris les méthodes de compensation, sont arrêtées aux sections II, III et IV. Lorsqu'une entreprise de transport exploite à la fois des services soumis à des obligations de service public et d'autres activités, lesdits services publics doivent faire l'objet de divisions particulières satisfaisant au moins aux conditions suivantes:

a) les comptes correspondant à chacune de ces activités d'exploitation sont séparés et la part des actifs correspondants est affectée selon les règles comptables en vigueur;

b) les dépenses sont équilibrées par les recettes d'exploitation et les versements des pouvoirs publics, sans transfert possible de ou vers un autre secteur d'activité de l'entreprise.»

(105) L'Autriche a opté pour un régime contractuel (paragraphe 19 ÖPNRV-G). Par conséquent, les règles applicables pour les mesures en objet se trouvent dans la section V du règlement (CEE) nº 1191/69.

4.2.2.3. Application de la section V du règlement (CEE) nº 1191/69

(106) La section V du règlement (CEE) nº 1191/69 consiste en un seul article, l'article 14, qui dispose:

«1. Par "contrat de service public" on entend un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et une entreprise de transport dans le but de fournir au public des services de transport suffisants.

Le contrat de service public peut en particulier comporter:

— des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité,

— des services de transport complémentaires,

— des services de transport à des prix et des conditions déterminés, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines relations,

— des adaptations des services aux besoins effectifs.

2. Le contrat de service public comprend, entre autres, les points suivants:

a) les caractéristiques des services offerts, notamment les normes de continuité, de régularité, de capacité et de qualité;

b) le prix des prestations faisant l'objet du contrat, qui soit s'ajoute aux recettes tarifaires, soit inclut les recettes, ainsi que les modalités des relations financières entre les deux parties;

c) les règles concernant les avenants et modifications du contrat, notamment pour prendre en compte des changements imprévisibles;

d) la durée de validité du contrat;

e) les sanctions en cas de non-respect du contrat.

3. Les actifs impliqués dans la fourniture des services de transport qui font l'objet d'un contrat de service public peuvent appartenir à l'entreprise ou être mis à sa disposition.

4. Toute entreprise qui a l'intention de mettre fin ou d'apporter des modifications substantielles à un service de transport qu'elle fournit au public de manière continue et régulière et qui n'est pas couvert par le régime du contrat ou de l'obligation de service public en informe les autorités compétentes de l'État membre avec un préavis d'au moins trois mois. Les autorités compétentes peuvent renoncer à ladite information. Cette disposition ne porte pas atteinte aux autres procédures nationales applicables concernant le droit de mettre fin à des services de transport ou de les modifier.

5. Après avoir reçu l'information visée au paragraphe 4, les autorités compétentes peuvent imposer le maintien du service en question encore pendant une année au maximum à compter de la date du préavis et elles notifient cette décision à l'entreprise au moins un mois avant l'expiration du préavis. Elles peuvent également prendre l'initiative de négocier l'établissement ou la modification d'un tel service de transport.

6. Les charges qui découlent pour les entreprises de transport des obligations visées au paragraphe 5 font l'objet de compensations selon les méthodes communes fixées aux sections II, III et IV.»

(107) Le contrat conclu entre *Postbus* et *Verkehrsverbund Tirol* est un contrat conclu entre une autorité compétente d'un État membre et une entreprise de transport dans le but de fournir au public des services de transports suffisants.

(108) Ce contrat comporte en particulier: des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité, des services de transport à des prix et des conditions déterminées, notamment pour certaines catégories de voyageurs; des adaptations des services aux besoins effectifs.

(109) Ce contrat peut donc être qualifié de contrat de service public au sens de l'article 14 du règlement (CEE) nº 1191/69.

(110) Il y a lieu d'observer que tant la finalité («fournir au public des services de transport suffisants») que le contenu des contrats de service public («normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité», détermination des tarifs, conditions de service «pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines relations», «adaptation de services aux besoins effectifs», etc.) ne s'écartent pas de ceux pouvant faire l'objet d'obligations de services public imposées par l'État ou les collectivités publiques. Il a toutefois déjà été explicité ci-dessus que la compensation pour de telles prestations est une aide en faveur du prestataire.

(111) À ce sujet, il y a lieu d'observer d'abord que l'objectif du législateur en adoptant le règlement (CEE) nº 1191/69 était de définir sous quelles conditions «les aides […] qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public» mentionnées à l'article 73 du traité CE sont compatibles avec le marché commun. Or, l'application de l'article 73, et donc aussi l'application du règlement (CEE) nº 1191/69, présuppose la présence d'une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Or, si le contenu des contrats peut être couvert par la notion de l'article 73 CE «servitudes inhérentes à la notion de service public», la forme de l'instrument, contrat et non obligation imposée unilatéralement, ne devrait, en soi-même, être un obstacle à la possible déclaration de compatibilité des aides contenues éventuellement dans le prix. En effet, le facteur décisif pour qualifier une prestation, qu'elle soit imposée par l'État ou agréée par les parties dans un contrat, d'obligation de service public réside dans sa substance, et non pas dans la forme sous laquelle elle naît ([21]). Il y a lieu d'en conclure que rien ne s'oppose juridiquement à ce qu'une aide contenue dans le prix des prestations prévu par un contrat de service public puisse être déclarée compatible avec le marché commun par la Commission. On notera que cette solution a aussi été retenue par les colégislateurs dans le nouveau règlement (CE) nº 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ([22]). Cependant, d'après son article 12, ce règlement n'entre en vigueur que le 3 décembre 2009. Il n'est donc pas applicable au contrat en objet, qui a été conclu avant l'entrée en vigueur de ce règlement.

(112) En l'absence de conditions précises pour la compatibilité dans le règlement (CEE) nº 1191/69, la Commission considère que les principes généraux qui résultent du traité, de la jurisprudence et de sa pratique décisionnelle dans d'autres domaines seraient applicables pour déterminer la compatibilité de telles aides.

(113) Ces principes ont été résumés par la Commission sous une forme générique dans la partie 2.4 de l'encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensations de service public ([23]). En ce qui concerne la compatibilité des aides contenues dans le prix payé par un pouvoir public à un prestataire d'un service public, cet encadrement prévoit au point 14:

«Le montant de la compensation ne peut pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. Le montant de la compensation comprend tous les avantages accordés par l'État ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit.»

(114) Les paiements du *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* doivent donc être déclarés compatibles avec le marché commun s'ils remplissent ces conditions.

(115) Ces conditions correspondent très précisément au troisième critère *Altmark* qui — comme cela a été expliqué — est rempli dans le cas d'espèce.

([21]) Voir dans ce sens arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, affaire C 280/00, *Altmark Trans*, qui concernait un contrat de service public allemand, ce qui n'a pas empêché la Cour de faire une analyse aide-non aide fondée sur le contenu et pas sur la forme de l'instrument; voir aussi l'article 4 de la décision 2005/842/CE de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 312 du 29.11.2005, p. 67), qui fait aussi abstraction de la forme de l'instrument.

([22]) JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

([23]) JO C 297 du 29.11.2005, p. 4.

(116) Par conséquent, il y a lieu d'en conclure que l'aide d'État accordée par *Verkehrsbund Tirol* à *Postbus* dans le cadre du contrat de service public est compatible avec le marché commun sur la base de l'article 14 du règlement (CEE) nº 1191/69.

4.3. **Pas de dispense de l'obligation de notification**

(117) L'Autriche considère qu'il résulte de l'article 17, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 1191/69 que le contrat de service public entre *Verkehrsverbund Tirol* et *Postbus* est dispensé de l'obligation de notification en vertu de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.

(118) L'article 17, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 1191/69 énonce que «les compensations qui résultent de l'application du présent règlement sont dispensées de la procédure d'information préalable prévue à l'article 93, paragraphe 3, du traité instituant la Communauté économique européenne».

(119) La question se pose donc de savoir si les paiements que *Verkehrsverbund Tirol* effectue en vertu du contrat de service public avec *Postbus* constituent des compensations au sens de l'article 17, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 1191/69.

Dans l'arrêt *Danske Busvognmænd* précité, le Tribunal de première instance des Communautés européennes a considéré que les relations contractuelles établies à l'issue d'une procédure d'appel d'offres entre l'entreprise de transport et l'autorité compétente comportent, en vertu de l'article 14, paragraphes 1 et 2, du règlement (CEE) nº 1191/69, un régime de financement spécifique qui ne laisse aucune place à des compensations selon les méthodes fixées aux sections II, III et IV de ce règlement ([24]).

(120) Il résulte de cet arrêt que la notion de «compensation de service public» au sens de l'article 17, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 1191/69 doit être interprétée de manière très restrictive. Elle ne couvre que les compensations pour les obligations de service public *imposées* de façon unilatérale à une entreprise selon l'article 2 du règlement, qui sont calculées selon la méthode décrite aux articles 10 à 13 du règlement et qui ne doivent pas être notifiées à la Commission sous la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.

(121) En revanche, les paiements prévus par un contrat de service public au sens de l'article 14 du règlement (CEE) nº 1191/69 ne constituent pas des compensations au sens de l'article 17, paragraphe 2, du même règlement.

(122) Par conséquent, les paiements prévus par un contrat de service public au sens de l'article 14 du règlement (CEE) nº 1191/69, tel que le contrat conclu entre *Verkehrsverbund Tirol* et *Postbus*, ne sont pas dispensés de l'obligation de notification prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE. Leur compatibilité doit donc être appréciée par la Commission.

5. **CONCLUSIONS**

(123) Il y a lieu d'observer que l'Autriche a illégalement mis à exécution le contrat de service public entre *Verkehrsverbund Tirol* et *Postbus*, qui fait l'objet de la présente décision, en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité. Cependant, l'aide d'État prévue par ce contrat peut être déclarée compatible sur la base de l'article 73 du traité CE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État accordée par l'Autriche en faveur de *Postbus* dans le cadre du contrat conclu le 12 juillet 2002 avec *Verkehrsverbund Tirol* est compatible avec le marché commun, sous réserve des conditions et charges énoncées à l'article 2.

Article 2

L'Autriche procède chaque année à la comparaison de la compensation avec les coûts moyens observés dans le secteur selon les méthodes explicitées à la section 3.3 de la présente décision et exige le remboursement de toute surcompensation éventuelle qui en résulterait.

Article 3

La République d'Autriche est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 26 novembre 2008.

Par la Commission
Antonio TAJANI
Vice-président

([24]) Arrêt du Tribunal de première instance du 16 mars 2004 dans l'affaire T-157/01, *Danske Busvognmænd*, Recueil 2004, p. II-917, points 77 à 79.