II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 26 noiembrie 2008

privind ajutorul de stat acordat de către Austria în beneficiul întreprinderii Postbus din districtul Lienz C 16/07 (ex NN 55/06)

[notificată cu numărul C(2008) 7034]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/845/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după invitarea părților interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolul menționat anterior [1],

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin două scrisori primite la 2 august 2002 [2] și, respectiv, la 23 august 2003 [3], o societate privată de transport cu autocarul din Austria a adresat Comisiei o plângere cu privire la un presupus ajutor de stat acordat în anul 2002 de către autoritatea publică de transport din Tirol (Verkehrsverbund Tirol GmbH, denumită în continuare Verkehrsverbund Tirol) societății publice concurente Postbus AG (denumită în continuare Postbus). Prin scrisoarea din 14 iulie 2005 [4], Comisia a solicitat informații guvernului austriac în legătură cu această plângere, iar prin scrisoarea din 3 octombrie 2005 [5] guvernul austriac a furnizat Comisiei informațiile solicitate.

(2) Prin scrisoarea din 30 mai 2007 [6], Comisia a adus la cunoștința Austriei decizia sa de a iniția procedura formală prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE în ceea ce privește măsura în cauză.

(3) Decizia Comisiei de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile [7].

(4) Austria a comunicat observațiile sale Comisiei, prin scrisoarea din 18 iulie 2007 [8].

(5) Prin scrisoarea din 24 iulie 2007 [9], reclamanta a informat Comisia că nu mai este interesată de continuarea acțiunii.

(6) Comisia nu a primit nicio observație din partea altor părți interesate.

[1] JO C 162, 14.7.2007, p. 19.
[2] Înregistrată cu numărul de referință TREN(2002) A/63803.
[3] Înregistrată cu numărul de referință TREN(2002) A/68846.
[4] Înregistrată cu numărul de referință TREN(2005) D/113701.
[5] Înregistrată cu numărul de referință TREN(2006) A/15295.
[6] Înregistrată cu numărul de referință C(2007) 2209 final.
[7] A se vedea nota de subsol 1.
[8] Înregistrată cu numărul de referință TREN(2007) A/38864.
[9] Înregistrată cu numărul de referință TREN(2007) A/39395.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A AJUTORULUI

2.1. Măsura care face obiectul investigației

2.1.1. *Context*

(7) Verkehrsverbund Tirol este o societate publică, persoană juridică de drept privat. Organisme similare există în toate celelalte regiuni, denumite în mod colectiv *Verkehrsverbundgesellschaften*. Aceste organisme sunt responsabile cu planificarea și coordonarea activităților de transport public din regiunile respective. În conformitate cu *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (Legea federală privind organizarea transportului public de călători, denumită în continuare ÖPNRV-G), aceste organisme primesc anual ajutoare de la Bundesland-ul respectiv, în vederea asigurării unui transport public de călători corespunzător în regiune.

(8) La 12 iulie 2002, Verkehrsverbund Tirol a încheiat cu întreprinderea Postbus un contract de serviciu public pentru transportul public de călători pe rutele de autobuz cu numerele 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 și 5052 din districtul Lienz.

(9) În temeiul dreptului administrativ austriac, un operator de transport trebuie să posede licență pentru a putea exploata o rută de autobuz. Acordarea licenței este independentă de încheierea unui contract de serviciu public.

(10) Postbus deținea deja licențe de exploatare a celor șapte rute din contract, încă înainte de încheierea contractului de serviciu public. Postbus solicitase licențele din proprie inițiativă, fără a fi sigură că va obține o compensație. Prin urmare, rutele respective sunt considerate, conform legislației din Austria, ca fiind rute exploatate *eigenwirtschaftlich* (în interes comercial). Deosebirea dintre *eigenwirtschaftlich* și *gemeinwirtschaftlich* (în interes comun) este importantă, conform legislației austriece privind achizițiile publice, deoarece numai contractele de serviciu public pentru rutele exploatate ca *gemeinwirtschaftlich* fac obiectul normelor privind achizițiile publice. Așadar, contractul de servicii publice care face obiectul prezentei decizii a fost acordat fără desfășurarea procedurii de achiziții publice.

2.1.2. *Descrierea detaliată a contractului de serviciu public care face obiectul investigației*

(11) Contractul are ca obiect furnizarea de către întreprinderea Postbus a unor servicii de transport cu autobuzul, în schimbul unei remunerații. Acest contract a intrat în vigoare retroactiv, la 1 ianuarie 2002, fiind încheiat pe durată nedeterminată. Fiecare dintre părți are dreptul de a rezilia contractul, cu un preaviz de șase luni, începând din decembrie 2006.

(12) Pentru calcularea remunerației, contractul face distincție între *Bestelleistungen* și *Bestandsleistungen*.

(13) Termenul *Bestelleistungen* are în contract înțelesul unui set de prestări de servicii de transport cu autobuzul pentru care se plătește o compensație în sumă fixă. Partea IV punctul 3 din contract prevede că un număr de 204 807 km constituie *Bestelleistungen*. Partea XIII din contract prevede că Postbus încasează în fiecare an suma de 527 000 EUR, plus TVA. Plata se face în douăsprezece tranșe repartizate pe toată perioada anului.

(14) Termenul *Bestandsleistungen* are în contract înțelesul unei prestări de servicii de transport cu autobuzul pentru care se plătește o compensație reprezentând suma a trei componente. Partea IV punctul 3 din contract prevede că un număr de 952 761 km constituie *Bestandsleistungen*. Partea X punctul 2 stabilește remunerația pentru *Bestandsleistungen* la valoarea de 1 690 000 EUR pentru anul 2002. Partea X punctul 3 prevede că această remunerație se compune din:

(a) compensația de interconexiune (*Verbundabgeltung*), al cărei cuantum este stabilit în fiecare an pentru fiecare linie în funcție de numărul de călători;

(b) veniturile obținute din vânzarea biletelor, fără TVA, restituite întreprinderii Postbus;

(c) veniturile obținute din compensația acordată de Ministerul Federal al Mediului, Tineretului și Familiei pentru aplicarea tarifelor reduse pentru elevi și studenți în temeiul articolului 29 din ÖPNRV-G, precum și din contractele încheiate, în temeiul articolului 30 literele (f) și (j) din *Familien Lasten Ausgleichs Gesetz* (FLAG), între minister și Postbus.

(15) Pentru primul an al contractului, *Verbundabgeltung* este stabilită la 1 690 000 EUR minus veniturile obținute din vânzarea biletelor și minus compensațiile obținute pentru îndeplinirea obligațiilor tarifare. În momentul încheierii contractului, părțile nu cunoșteau încă veniturile obținute din compensațiile pentru îndeplinirea obligațiilor tarifare. Contractul nu stabilește, așadar, valoarea totală a *Verbundabgeltung*.

(16) În consecință, prețul plătit de Verkehrsverband Tirol întreprinderii Postbus pentru anul 2002 a fost de 2 217 000 EUR (inclusiv vânzările de bilete restituite). În schimb, Postbus avea obligația să presteze servicii de transport cu autobuzul pe 1 157 568 km, conform orarelor și pe liniile specificate în contract. Prețul plătit pe kilometru a fost, în medie, de 1,92 EUR.

2.1.3. *Evoluția în timp a sistemului austriac*

(17) Distincția între *Bestellleistungen* și *Bestandsleistungen* se explică prin considerații istorice, în special prin evoluția *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (denumită în continuare ÖPNRV-G), care definește organizarea și finanțarea transportului în comun în regiunile rurale ale Austriei.

(18) Articolul 10 alineatul (1) din ÖPNRV-G prevede că întreprinderile de transport în comun care aparțin statului austriac, așa cum este și Postbus, au dreptul la compensații din partea guvernului federal austriac, pentru pierderile în exploatare până la 1 iunie 1999 (*Alteinnahmegarantie*).

(19) Pentru perioada începând cu 1 iunie 1999, guvernul federal austriac va plăti o sumă corespunzătoare celei plătite anual în temeiul *Alteinnahmegarantie* organismelor regionale responsabile cu organizarea transportului în comun, *Verkehrsverbund-gesellschaften*. Acestea din urmă utilizează sumele respective pentru a comanda servicii de transport în comun întreprinderilor de transport cu autocarul. Înainte de a comanda aceste servicii, *Verkehrsverbundgesellschaften* trebuie să planifice transportul în comun în regiunea lor, în conformitate cu articolele 11, 20 și 31 din ÖPNRV-G [articolul 10 alineatul (2) din ÖPNRV-G]. Aceste dispoziții definesc parametrii economici și de calitate care trebuie respectați în cadrul transportului în comun.

(20) Începând cu anul 2001, guvernul federal va reduce anual cu o cincime sumele pe care le plătește către *Verkehrsverbundgesellschaften* [articolul 10 alineatul (3) din ÖPNRV-G].

(21) Articolul 14 și următoarele din ÖPNRV-G stabilesc condițiile pentru crearea și organizarea *Verkehrsverbundgesellschaften*. În mod special, articolul 19 alineatul (1) din ÖPNRV-G obligă *Verkehrsverbundgesellschaften* să înlocuiască sistemul *Alteinnahmegarantie* în termen de 5 ani, începând din anul 1999, cu un sistem de contracte de servicii publice.

2.1.4. *Justificarea prețului prevăzut în contractul de serviciu public*

(22) Înaintea semnării contractului de serviciu public, Verkehrsverband Tirol a utilizat trei metode diferite pentru a verifica dacă este justificată compensația pentru serviciu public prevăzută în contract. Cele trei metode au fost: costul pe kilometru (*Prüfung nach Kilometersätzen*), costul pe fiecare element de cost (*Prüfung nach Kostensätzen*) și costul în funcție de diferitele categorii de costuri (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2. **Evaluarea inițială efectuată de către Comisie**

(23) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la îndeplinirea celui de-al doilea criteriu dintre așa-numitele criterii Altmark ([10]) în cazul contractului de serviciu public încheiat între Verkehrsverband și Postbus. Cele patru criterii fiind cumulative, Comisia nu a evaluat în detaliu dacă cel de-al treilea și cel de-al patrulea criteriu sunt îndeplinite, dar a ajuns la concluzia că existența ajutorului de stat nu poate fi exclusă.

(24) În ceea ce privește eventuala compatibilitate a acestui ajutor de stat cu piața comună, decizia de inițiere a procedurii consideră că ajutorul poate fi compatibil cu piața comună, în temeiul articolului 73 din Tratatul CE și al articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare ([11]). În special, în opinia Comisiei, suma compensației plătite în beneficiul Postbus părea să nu depășească valoarea necesară pentru acoperirea costurilor pe care le implică îndeplinirea obligațiilor de serviciu public prevăzute în contract, ținând cont atât de veniturile aferente, cât și de un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor respective.

(25) Cu toate acestea, în opinia Comisiei, deoarece nu a existat o licitație publică, iar un concurent direct al Postbus a afirmat că Postbus primea o supracompensare, concurentului în cauză, precum și tuturor celorlalte părți interesate ar trebui să li se dea posibilitatea de a-și exprima observațiile în legătură cu metodele utilizate de Austria pentru verificarea costurilor și evitarea supracompensării, înainte de adoptarea unei poziții definitive privind întrebarea dacă Postbus a beneficiat sau nu de o supracompensare. Din aceste motive, Comisia și-a exprimat îndoiala în privința faptului că Postbus a primit o supracompensare pentru furnizarea unui serviciu public în cadrul unui contract de serviciu public.

3. **OBSERVAȚIILE FURNIZATE DE REPUBLICA FEDERALĂ AUSTRIA**

(26) Observațiile Austriei se referă la:

(a) relația dintre criteriile Altmark și Regulamentul (CEE) nr. 1191/69;

(b) aplicarea celui de-al doilea criteriu Altmark la cazul de față;

(c) aplicarea celui de-al treilea și a celui de-al patrulea criteriu Altmark la cazul de față, în special metodele utilizate pentru verificarea costurilor și evitarea supracompensării;

(d) compatibilitatea contractului de serviciu public cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

Relația dintre criteriile Altmark și Regulamentul (CEE) nr. 1191/69

(27) Austria consideră că articolul 73 din Tratatul CE și Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, care se bazează pe acest articol, constituie *lex specialis* în raport cu articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE. Prin urmare, atunci când un contract de serviciu public întrunește criteriile stabilite la articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, nu este vorba de un ajutor de stat, așadar nu este necesar să se evalueze contractul de servicii publice respectiv în conformitate cu articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE și cu criteriile Altmark. Austria își întemeiază această interpretare pe punctul 37 din hotărârea Altmark, care este formulat după cum urmează:

([10]) Aceste criterii au fost stabilite de Curtea de Justiție a Comunităților Europene în Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark, C-280/00, Rec., p. I-7747, pentru a evalua dacă o compensație pentru serviciu public constituie sau nu ajutor de stat.

([11]) JO L 156, 28.6.1969, p. 1.

„Primul punct care trebuie să se analizeze este dacă Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se aplică serviciilor de transport care fac obiectul acțiunii principale. Numai dacă nu este cazul trebuie luată în considerare aplicarea dispozițiilor generale ale tratatului la subvențiile în cauză în cadrul acțiunii principale."

3.1. **Aplicarea celui de-al doilea criteriu Altmark la cazul în speță**

(28) Austria argumentează că, deși Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 nu se referă la existența ajutorului de stat, ci doar la compatibilitatea acestuia cu piața comună, contractul de serviciu public încheiat între Verkehrsverbund Tirol și Postbus îndeplinește în orice caz cele patru criterii Altmark.

(29) În ceea ce privește cel de-al doilea criteriu Altmark, Austria explică faptul că atât remunerația pentru *Bestelleistungen*, cât și remunerația pentru *Bestandsleistungen* au fost stabilite anterior, în mod obiectiv și transparent. În legătură cu *Bestelleistungen*, Austria arată că respectivul contract este un contract net, prin care Postbus primește un preț fix pentru fiecare kilometru parcurs cu autobuzul, respectiv 2,57 EUR/km ([12]). Prin urmare, prețul fusese fixat anterior, utilizând criteriul obiectiv și transparent „preț pe km parcurs".

(30) În ceea ce privește *Bestandsleistungen*, Austria arată că prețul fusese, de asemenea, convenit anterior de către părți ca preț fix, respectiv 1 690 000 EUR pentru 952 761 km de parcurs. Ceea ce nu fusese stabilit în prealabil era împărțirea exactă între cele trei componente ale plății: Veniturile obținute din vânzarea de bilete, compensația pentru obligațiile tarifare și compensația pentru sistemul integrat de trafic. Austria arată că explicația constă în însăși natura celor trei componente, dintre care două depind de numărul de călători transportați, iar cea de-a treia reprezintă diferența dintre prețul total convenit și suma primelor două elemente.

(31) Tot în legătură cu aceasta, Austria conchide că respectivul contract este un contract net, prin care Postbus primește un preț fix pentru fiecare kilometru parcurs, respectiv 1,77 EUR/km, și că prețul fusese, prin urmare, stabilit în avans, utilizând criteriul obiectiv și transparent „preț pe km parcurs".

3.2. **Aplicarea celui de-al treilea și a celui de-al patrulea criteriu Altmark la cazul de față, în special metodele de verificare a costurilor și de evitare a supracompensării**

(32) Austria arată că Verkehrsverbund Tirol a exclus supracompensarea pentru Postbus prin verificarea prețului plătit acesteia pe kilometru în raport cu prețul mediu din transportul public de persoane, utilizând trei metode diferite: verificarea costului pe kilometru, verificarea costului pentru fiecare element de cost și verificarea costului în funcție de diferitele categorii de costuri.

(33) În răspunsul său la decizia de inițiere a procedurii, Austria a transmis Comisiei date suplimentare privind cele două metode de verificare a costurilor serviciilor și de evitare a supracompensării: verificarea costului pentru fiecare element de cost și verificarea costului în funcție de diferitele categorii de costuri. Austria consideră că nu mai sunt necesare informații suplimentare în ceea ce privește verificarea costului pe kilometru ([13]).

(34) Autoritățile austriece consideră că aceste trei verificări ale costului asigură conformitatea atât cu cel de-al treilea criteriu Altmark (lipsa supracompensării), cât și cu cel de-al patrulea criteriu Altmark (întreprindere medie, bine administrată).

3.2.1. *Verificarea costului pentru fiecare element de cost*

(35) Prin metoda „verificarea costurilor pentru fiecare element de cost", Verkehrsverbund Tirol a comparat costul pentru fiecare element de cost propus de Postbus cu costul mediu din acest sector.

(36) Pe baza costului mediu din sectorul industrial, Postbus ar trebui să atingă următoarele obiective de cost pentru contractul de servicii publice din districtul Lienz:

Element de cost	Cost
Costurile de personal	[…] EUR (*)
Cheltuieli pentru carburanți și întreținere	[…] EUR
Cheltuieli pentru vehicule (depreciere)	[…] EUR
Costuri administrative	[…] EUR
TOTAL	[…] EUR

(*) Informații confidențiale.

(37) Austria prezintă următoarea explicație detaliată privind aceste elemente de cost.

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

([13]) Pentru explicațiile prezentate de Austria în această privință în etapa preliminară a evaluării, a se vedea punctele 98 și 99 din decizia de inițiere a procedurii.

3.2.1.1. Costurile de personal

(38) La calcularea cheltuielilor de personal, Austria a avut în vedere un număr de 54 290 ore de conducere (*Lenkerstunden*) pentru exploatarea unei linii. Austria a precizat că acest număr de ore se bazează pe numărul de kilometri care trebuie exploatați, conform graficului, care include timpul de staționare, dar care exclude cursele dus-întors la stațiile terminale/garaje, perioadele de repaos etc. Conform autorităților austriece, Verkehrsverbund Tirol a preconizat 21 km pe oră, o cotă relativ ridicată ([14]) de serviciu pe kilometru pe oră, ținând seama de faptul că media de kilometri pe oră în Austria este de 16-18 km pe oră.

(39) Autoritățile austriece afirmă că, pentru o oră de conducere, prețul brut (inclusiv toate taxele, impozitele, cheltuielile de garaj, întreținere, administrare și cheltuielile suplimentare de personal) este evaluat la […] EUR. Această sumă este calculată astfel: contractul colectiv de muncă pe anul 2002 pentru angajații societăților de transport de drept privat prevede o rată netă medie pe oră de 7,55 EUR. La această sumă trebuie adăugate, într-o primă fază, costurile suplimentare pentru lucrul în zilele de duminică și alte sărbători legale, plata orelor suplimentare, impozitele și asigurările sociale. Dacă sunt luate în considerare aceste cheltuieli suplimentare, rata medie pe oră este de 16,30 EUR.

(40) Pe lângă această rată pe oră, există un cost suplimentar de aproximativ […] % reprezentând cheltuieli de personal pentru garaj, dispunere și administrare. Dacă se ține seama de acestea, o oră de operare determină costuri de […] EUR.

(41) Înmulțind numărul anual de ore de conducere cu rata medie pe oră, rezultă un total al cheltuielilor de personal de […] EUR ([15]).

3.2.1.2. Cheltuieli pentru carburanți și întreținere

(42) În ceea ce privește cheltuielile pentru carburanți și întreținere, Verkehrsbund Tirol preconizează un cost de […] EUR pentru fiecare kilometru planificat (1 157 568 km), ceea ce totalizează […] EUR. Această valoare include toate costurile legate de vehicule, cu excepția costurilor pentru finanțare, depreciere și verificare.

(43) Autoritățile austriece explică în detaliu acest calcul. Acesta se bazează pe premisa că pentru liniile din districtul Lienz vor fi necesare 4 autobuze cu o lungime de 15 m, având un consum de carburant de 45 litri la 100 km, precum și 21 autobuze cu lungimea de 12 m, al căror consum de carburant este de 36 litri la 100 km. Consumul total estimat de carburanți al acestei flote este de 478 000 litri. Pornind de la un preț al motorinei de […] EUR/litru, cheltuielile totale cu carburanții se ridică, așadar, la […] EUR.

(44) Cheltuielile de întreținere sunt estimate la […] EUR pe autobuz (cheltuieli de personal și cheltuieli cu materialele), însumând […] EUR pentru 25 autobuze. Împreună, cheltuielile de întreținere și cele aferente carburanților se ridică la […] EUR.

(45) Această valoare este deja mai mare decât cea de […] EUR care fusese luată ca referință. În consecință, autoritățile austriece constată că elementul de cost „carburanți și întreținere” constituie o estimare foarte prudentă.

3.2.1.3. Cheltuielile pentru achiziția și deprecierea vehiculelor

(46) Cheltuielile pentru achiziția și deprecierea vehiculelor, de […] EUR, au la bază următoarele premise:

(a) liniile de autobuz trebuie exploatate cu 4 autobuze de 15 m lungime și cu 21 autobuze de 12 m lungime;

(b) contractul de serviciu public stipulează că vechimea medie a flotei nu trebuie să depășească 6 ani și că în fiecare an trebuie să se reînnoiască cel puțin 10 % din întreaga flotă;

(c) prețul de achiziție pentru un autobuz de 12 m este de […] EUR, profitul anual mediu al capitalului este de 5 %, iar perioada de amortizare este de 8 ani. Prin urmare, anuitatea per vehicul este […] EUR;

(d) cu toate acestea, întrucât contractul permite utilizarea vehiculelor pe o perioadă de 12 ani, 1/3 din flotă este folosită în ciuda faptului că este complet amortizată. Prin urmare, cheltuielile cu achiziția și deprecierea vehiculelor se referă doar la 2/3 din flotă, respectiv 16 vehicule.

(47) Pe baza acestor premise, cheltuielile anuale cu achiziția și deprecierea vehiculelor se ridică la […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Costuri administrative

(48) În ceea ce privește cheltuielile administrative de […] EUR, Verkehrsverbund Tirol a presupus în calculele sale […] % din toate celelalte cheltuieli pentru fiecare element de cost ([17]). Această valoare acoperă cheltuielile cu chiriile pentru birouri și cu echipamentele de birou.

([14]) Numărul de 21 km se obține prin împărțirea numărului total de kilometri la numărul de ore de conducere: 1 157 568 km: 54 290 ore = 21,32 km/oră.

([15]) 54 290 ore × […] EUR/oră = […] EUR.

([16]) […] EUR.

([17]) […] EUR (toate celelalte costuri pentru fiecare element de cost) × […] % = […] EUR.

3.2.2. *Verificarea costurilor în funcție de diferitele categorii de costuri*

(49) Verificarea costurilor în funcție de diferitele categorii de costuri este un calcul al plauzibilității diferitelor categorii de costuri. Verkehrsverbund Tirol a stabilit următoarele costuri de referință:

Categorii de cost	Cost
Cheltuieli conducători auto	[…] EUR
Cheltuieli de personal (exclusiv cele aferente conducătorilor auto)	[…] EUR
Cheltuieli pentru vehicule (depreciere)	[…] EUR
Cheltuieli pentru carburanți	[…] EUR
Cheltuieli pentru anvelope	[…] EUR
Alte cheltuieli (reparații, întreținere, etc.)	[…] EUR
Costuri administrative	[…] EUR
TOTAL	[…] EUR

(50) Aceste costuri de referință sunt din nou explicate mai detaliat.

3.2.2.1. Cheltuieli pentru conducătorii auto

(51) La calcularea cheltuielilor cu conducătorii auto, Verkehrsverbund Tirol a luat în considerare un număr de 28 de conducători auto care, conform autorităților austriece, constituie o bază redusă pentru 25 de autobuze, dacă se ține seama de concedii, perioade de inactivitate datorate concediului medical etc. Cu toate că în contractul colectiv de muncă pentru angajații întreprinderilor de transport de drept privat se prevede un salariu anual brut de […] EUR (fără cheltuieli suplimentare sau impozite), Verkehrsverbund Tirol a presupus numai […] EUR. În consecință, cheltuielile de personal se ridică la […] EUR.

3.2.2.2. Costurile de personal

(52) În ceea ce privește celelalte cheltuieli de personal pentru personalul din administrație, dispunere și servicii pentru garaj, Verkehrsverbund Tirol a presupus un salariu brut anual de […] EUR pentru fiecare angajat. Numărul angajaților a fost stabilit la 8. În consecință, costurile de personal se ridică la […] EUR.

3.2.2.3. Cheltuieli pentru vehicule

(53) Cheltuielile pentru vehicule se bazează pe aceeași simulare utilizată la verificarea costurilor pentru fiecare element de cost.

3.2.2.4. Cheltuieli pentru carburanți

(54) În ceea ce privește cheltuielile cu carburanții, Verkehrsverbund Tirol a efectuat calculele în baza unui consum de carburant de 465 000 litri. Prețul mediu pentru carburant a fost prevăzut la […] EUR pe litru. Prin urmare, cheltuielile totale cu carburanții se ridică la […] EUR ([17]).

3.2.2.5. Cheltuieli pentru anvelope

(55) În privința costurilor aferente anvelopelor, Verkehrsverbund Tirol a presupus un preț de cumpărare de […] EUR pentru două perechi de anvelope în fiecare an, pentru 25 de autobuze. Astfel costul total se ridică la […] EUR.

3.2.2.6. Alte cheltuieli

(56) Cheltuielile pentru materiale pentru vehicule, întreținere, asigurări, impozite etc., sunt estimate la aproximativ […] EUR pe an. Acest cost include asigurarea pentru fiecare vehicul, în valoare aproximativă de […] EUR pe an, și cheltuieli pentru materiale de […] EUR pe kilometru parcurs. Întreținerea pentru 25 autobuze totalizează […] EUR pe an. Chiria pentru spațiul de garaj cu suprafața de 1 500 m^2 este de […] EUR pe an.

3.2.2.7. Cheltuieli administrative

(57) Cheltuielile administrative sunt estimate la aproximativ […] EUR pe lună, respectiv […] EUR pe an.

3.2.3. *Concluzia Austriei privind cel de-al treilea și cel de-al patrulea criteriu Altmark*

(58) Austria constată că Verkehrsverbund Tirol a evaluat prețul plătit întreprinderii Postbus în baza unor estimări adecvate, realiste și prudente ale cheltuielilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere de transport medie pentru execuția unui contract comparabil. Austria subliniază că prețul plătit întreprinderii Postbus, respectiv 2 217 000 EUR, se situează în limitele celor două verificări ale costurilor, din care rezultă 2 224 965 EUR și, respectiv, 2 205 619 EUR.

(59) În consecință, Austria consideră că supracompensarea întreprinderii Postbus poate fi exclusă și că prețul plătit acesteia corespunde prețului pe care l-ar fi perceput o întreprindere medie, bine administrată pentru prestarea serviciilor de transport în cauză.

3.3. **Compatibilitatea contractului de serviciu public cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69**

(60) Din motivele prezentate în secțiunea 3.3, Austria consideră că respectivul contract de serviciu public respectă și dispozițiile articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

4. EVALUAREA JURIDICĂ

(61) În primul rând, trebuie respins argumentul guvernului austriac, potrivit căruia articolul 87 alineatul (1) nu se aplică unui contract de serviciu public reglementat prin Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(62) Într-adevăr, Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 este un regulament care permite, în special, ca unele ajutoare acordate de statele membre sub formă de compensații pentru impunerea unei obligații de serviciu public să fie declarate compatibile cu piața comună și care scutește statele membre de obligația prevăzută la articolul 88 alineatul (3) de a notifica aceste ajutoare Comisiei înaintea punerii lor în aplicare.

(63) Totuși, normele privind ajutoarele de stat prevăzute prin Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se aplică numai măsurilor care constituie ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE. Cu alte cuvinte, Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 este un regulament de compatibilitate.

(64) În consecință, ar trebui să se analizeze, în primul rând, dacă plățile prevăzute prin contractul încheiat între Postbus și Verkehrsverbund constituie ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE. Dacă acesta este cazul, ar trebui, în al doilea rând, să se analizeze dacă acest ajutor este compatibil cu piața comună.

4.1. **Existența unui ajutor de stat**

(65) Potrivit dispozițiilor articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, „cu excepția derogărilor prevăzute de prezentul tratat, sunt incompatibile cu piața comună ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau sectoare de producție, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

(66) Operatorii de transport, precum Postbus, desfășoară o activitate economică: transportul de persoane, în schimbul unor remunerații; așadar, sunt întreprinderi, în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

(67) Plata subvențiilor pentru Postbus se face prin Verkehrsverbund Tirol, care este finanțată de Landul Tirol și de guvernul federal. Prin urmare, plata sumelor se efectuează din resurse de stat.

(68) În continuare, se pune problema să se stabilească dacă Postbus beneficiază, prin contractul de serviciu public care face obiectul prezentei decizii, de un avantaj economic selectiv. În hotărârea Altmark Trans [18], Curtea a detaliat criteriile aplicabile pentru evaluarea existenței sau inexistenței unor compensații pentru un serviciu public:

„Subvențiile publice care au ca scop facilitarea exploatării serviciilor regulate de transport urban, suburban sau regional nu intră sub incidența prezentei dispoziții, în măsura în care aceste subvenții sunt considerate compensații, reprezentând contravaloarea prestațiilor efectuate de întreprinderile beneficiare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. […]”

Potrivit Curții, acest lucru este valabil dacă sunt îndeplinite următoarele patru criterii:

„— în primul rând, întreprinderii beneficiare i s-a încredințat efectiv executarea obligațiilor de serviciu public, iar aceste obligații au fost definite în mod clar;

— în al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;

— în al treilea rând, valoarea compensației nu depășește necesarul pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor înregistrate prin executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile aferente precum și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor respective;

— în al patrulea rând, deoarece alegerea întreprinderii căreia îi este încredințată executarea obligațiilor de serviciu public nu s-a efectuat printr-o procedură de achiziții publice, nivelul compensației necesare a fost determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine administrată și dotată adecvat cu mijloace de transport care să îi permită respectarea cerințelor de serviciu public necesare le-ar fi înregistrat pentru executarea respectivelor obligații, luând în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.”

4.1.1. *Întreprinderii beneficiare i-a fost încredințată efectiv executarea obligațiilor de serviciu public, definite în mod clar*

(69) Articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 definește obligația de serviciu public astfel: „«Obligații de serviciu public» înseamnă obligații pe care, dacă ar lua în considerare propriul interes comercial, întreprinderea de transport nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură, nici în aceleași condiții.”

[18] Cauza C-280/00, Altmark Trans, Rec., 2003, p. I-7747.

(70) Contractul încheiat între Postbus și Verkehrsverbund Tirol stipulează cerințele specifice impuse unui furnizor de servicii pentru a garanta realizarea unei rețele de transport echilibrate, având în vedere caracterul rural și densitatea mică a populației, precum și caracteristicile geografice ale zonelor deservite. Aceste elemente ar putea chiar să descurajeze un operator de servicii de acest gen să le propună pe o bază strict comercială. Întreprinderea Postbus are obligația de a propune asemenea servicii, iar orarele care trebuie respectate și liniile pe care trebuie să fie propuse aceste servicii sunt stabilite contractual, în mod clar, după cum se precizează la punctul 2 din contract.

(71) Din contractul încheiat între Postbus și Verkehrsverbund Tirol rezultă că Postbus i-a fost încredințată efectiv executarea obligațiilor de serviciu public de transport în districtul Lienz. Așadar, primul criteriu Altmark este îndeplinit.

4.1.2. *Parametrii pe baza cărora se calculează compensația au fost stabiliți anticipat, în mod obiectiv și transparent*

(72) În al doilea rând, trebuie să se constate dacă parametrii în baza cărora a fost calculată compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent.

(73) Contractul face distincție între plata pentru *Bestellleistungen* și plata pentru *Bestandsleistungen*. Potrivit clarificărilor prezentate de guvernul austriac ca răspuns la decizia de inițiere a procedurii formale de examinare, contractul prevede pentru cele două categorii de servicii de transport o remunerație pe kilometru de transport parcurs. Prețul pe kilometru este de 2,57 EUR/km pentru *Bestellleistungen* și de 1,77 EUR/km pentru *Bestandsleistungen*. *Bestandsleistungen* nu se deosebesc de *Bestellleistungen* decât prin faptul că una din componentele compensației este ajustată în scopul respectării, în mod sistematic, a valorii de 1,77 EUR/km.

(74) Trebuie constatat că stabilirea valorii compensației pe baza prețului pe kilometru care urmează a fi parcurs și a numărului total de kilometri care urmează a fi parcurși reprezintă o practică obișnuită în contractele de transport cu autobuzul, în special dacă autoritatea publică responsabilă cu organizarea transportului în comun este cea care își asumă riscul pentru veniturile provenite din vânzarea de bilete. În urma reexaminării conținutului contractelor luând în considerare explicațiile suplimentare prezentate de guvernul austriac, Comisia constată, contrar rezultatelor analizei preliminare prezentate la punctele 64-71 din decizia de inițiere a procedurii formale de examinare, că respectivul contract încheiat între Postbus și Verkehrsverbund Tirol este un contract de acest tip.

(75) Stabilirea valorii compensației pe baza prețului pe kilometru care urmează a fi parcurs și a numărului total de kilometri care urmează a fi parcurși îndeplinește cel de-al doilea criteriu Altmark, deoarece prețul pe kilometru și numărul total de kilometri care urmează a fi parcurși au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent.

(76) Prin urmare, cel de-al doilea criteriu Altmark este îndeplinit.

4.1.3. *Inexistența supracompensării*

(77) Potrivit punctelor 96-102 ale deciziei de inițiere a procedurii formale de investigare, Comisia consideră că metoda aleasă de Verkehrsverbund Tirol pentru evitarea supracompensării, anume verificarea prețului cerut de întreprinderea de transport prin utilizarea a trei metode diferite de comparare cu valorile medii înregistrate în sectorul în cauză, poate fi acceptată ca dovadă a absenței unei supracompensări.

(78) În cazul de față, Comisia a considerat însă că, având în vedere faptul că nu a existat o licitație și că un concurent direct al Postbus susține că această întreprindere beneficiază de o supracompensare, este oportun să ofere posibilitatea atât concurentului respectiv, cât și tuturor părților interesate, să se pronunțe în privința metodelor de verificare a costurilor practicate de Austria, înainte de a ajunge la concluzia certă că Postbus nu primește supracompensare.

(79) Comisia observă, înainte de toate, că reclamantul a informat că nu mai este interesat de cazul în speță și constată că nicio terță parte nu a contestat inexistența unei supracompensări. În al doilea rând trebuie constatat faptul că inexistența supracompensării nu a fost contestată de niciun terț.

(80) În plus, Comisia consideră că Austria a furnizat explicații suplimentare care demonstrează că prețul plătit de Verkehrsverbund Tirol întreprinderii Postbus este un preț plauzibil și adecvat, ținând seama de costurile medii observate în sectorul industrial respectiv și de experiența administrației publice. Secțiunile 3.3.1-3.3.3 de mai sus prezintă metodologia de calcul și comparațiile și concluziile care decurg din acestea. În plan mai general, o metodă ca cea în speță, care compară în mod sistematic compensația *a posteriori*, în trei moduri diferite, cu costurile din sector, permite evitarea unei supracompensări. În cazul în care o astfel de comparație ar conduce la observarea unei supracompensări, autoritățile austriece ar trebui să solicite rambursarea acesteia.

(81) În baza acestor argumente, se poate concluziona că Postbus nu beneficiază de supracompensare pentru executarea contractului de serviciu public care face obiectul prezentei decizii și că este îndeplinit și cel de-al treilea criteriu Altmark.

4.1.4. *Prețul corespunzător costurilor înregistrate de o întreprindere medie, bine administrată și dotată cu mijloacele de transport adecvate*

(82) Ultimul aspect care rămâne de verificat este dacă prețul plătit de Verkehrsverbund Tirol întreprinderii Postbus corespunde costurilor suportate de o întreprindere medie, bine administrată și dotată cu mijloacele de transport adecvate. Pentru a verifica dacă și acest criteriu este îndeplinit, este necesară analizarea separată a fiecăruia dintre cele trei componente ale acestuia.

4.1.4.1. Costurile unei întreprinderi medii

(83) În această privință, în primul rând, se poate constata că Austria s-a bazat, la efectuarea calculelor de verificare, pe parametri standard, înregistrați în medie în sectorul industrial respectiv. Se poate considera, așadar, că acești parametri reflectă media pe sectorul în cauză.

(84) În consecință, costurile întreprinderii Postbus corespund costurilor unei întreprinderi medii din Austria.

4.1.4.2. Costurile unei întreprinderi bine administrate

(85) Este necesar, apoi, să se determine dacă respectivele costuri ale întreprinderii Postbus corespund și costurilor unei întreprinderi bine administrate. În sectorul transporturilor cu autobuzul, dominat vreme îndelungată prin monopoluri și prin atribuirea de contracte fără cerere de oferte, o întreprindere activă pe piață nu este neapărat o întreprindere bine administrată.

(86) În această privință, se poate constata că Austria nu a furnizat explicații potrivit cărora acești parametri reflectă media unei întreprinderi bine administrate. Cu titlu de exemplu, Austria s-ar fi putut baza pe costurile medii ale întreprinderilor care, în ultimii ani, au putut câștiga un număr important de licitații în sectorul respectiv.

(87) În plus, se poate observa că există o diferență de 0,80 EUR/km între prețul pe kilometru pentru *Bestellleistungen* și prețul pe kilometru pentru *Bestandleistungen*. Acest lucru pare să indice că Postbus dispune de o anumită marjă pentru îmbunătățirea eficienței în ceea ce privește *Bestellleistungen*.

(88) De aici se poate trage concluzia că Austria nu a demonstrat că prețul plătit de Verkehrsverbund Tirol întreprinderii Postbus corespunde costurilor unei întreprinderi bine administrate. Prin urmare, cel de-al patrulea criteriu Altmark nu este îndeplinit.

4.1.4.3. Concluzii privind respectarea criteriilor Altmark

(89) Deoarece cele patru criterii sunt cumulative, faptul că unul dintre acestea nu este îndeplinit determină în mod automat Comisia să formuleze concluzia că plățile respective trebuie să fie considerate plăți care acordă un avantaj economic selectiv întreprinderii Postbus.

4.1.5. *Denaturarea concurenței și efectele asupra comerțului*

(90) Întreprinderea Postbus este activă pe piața transporturilor cu autobuzul pe întreg teritoriul Austriei și deține o cotă de piață importantă. Acordarea unui avantaj economic acestei întreprinderi poate, așadar, să creeze o denaturare a concurenței.

(91) În cazul de față, o denaturare a concurenței poate rezulta mai ales din faptul că finanțarea publică est acordată întreprinderii care deține licența pentru transportul cu autobuzul în districtul respectiv. Această finanțare publică poate, așadar, să împiedice alte întreprinderi să obțină licențele de exploatare pentru liniile de transport în comun, deoarece consolidează poziția întreprinderilor beneficiare și le permite să ofere condiții comerciale mai atractive în momentul reînnoirii licențelor.

(92) În ceea ce privește posibilitatea ca măsura în cauză să afecteze schimburile între statele membre, se poate observa, în primul rând, că piața locală sau regională a transportului în comun este o piață deschisă concurenței în Austria și în alte state membre, deoarece nu există un monopol național pe această piață.

(93) În acest context, sunt reamintite punctele 77 și următoarele ale hotărârii Altmark Trans, prin care Curtea a decis că:

„[…] Nu este în niciun fel exclus ca o subvenție publică acordată unei întreprinderi care furnizează doar servicii locale sau regionale de transport și care nu furnizează servicii de transport în afara țării de proveniență să aibă totuși un efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.

Dacă un stat membru acordă o subvenție publică unei întreprinderi, furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderea în cauză poate fi menținută sau intensificată din acest motiv, rezultatul fiind că întreprinderile cu sediul în alt stat au mai puține șanse de a-și oferi serviciile de transport pe piața din respectivul stat membru (a se vedea în acest sens hotărârile din 13 iulie 1988, Franța/Comisia, 102/87, Rec., p. 4067, punctul 19, din 21 martie 1991, Italia/Comisia, C-305/98, Rec., p. I-1603, punctul 26, și Spania/Comisia, punctul 40).

[…]

Prin urmare, a doua condiție de aplicare a articolului 92 alineatul (1) din Tratatul CE, potrivit căreia ajutoarele trebuie să fie de natură a afecta schimburile dintre statele membre, nu depinde de natura locală sau regională a serviciilor de transport furnizate sau de importanța domeniului de activitate respectiv."

(94) Așadar, nu se poate exclude posibilitatea ca șansele întreprinderilor stabilite în alte state membre de a furniza servicii de transport pe piața austriacă să fie diminuate prin măsura în cauză.

(95) În consecință, finanțarea publică acordată întreprinderii Postbus de către Verkehrsverbund Tirol poate cauza denaturarea concurenței și afecta schimburile comerciale între statele membre.

4.1.6. *Concluzie*

(96) Deoarece cel de-al patrulea criteriu Altmark nu este îndeplinit, în același timp fiind întrunite toate celelalte condiții prevăzute la articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE, se constată că plățile în cauză constituie ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

(97) Așadar, este necesar să se analizeze dacă aceste ajutoare pot fi declarate compatibile cu piața comună.

4.2. **Compatibilitatea ajutorului**

(98) Articolul 73 din Tratatul CE prevede pentru transportul terestru că: „Sunt compatibile cu prezentul tratat ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public".

4.2.1. *Jurisprudența Altmark asupra aplicabilității articolului 73*

(99) Potrivit Curții, „articolul 77 (devenit articolul 73 al Tratatului CE) prevede că ajutoarele care răspund cerințelor de coordonare a transporturilor sau care corespund rambursării anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public sunt compatibile cu Tratatul CE. […] În urma adoptării Regulamentului (CEE) nr. 1107/70 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare, statele membre nu mai sunt autorizate, în afara cazurilor aflate sub incidența dreptului comunitar derivat, să invoce dispozițiile articolului 77 din tratat care prevăd că ajutoarele care răspund cerințelor de coordonare a transporturilor sau care corespund rambursării anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public sunt compatibile cu Tratatul CE. Astfel, în situațiile în care Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare nu este aplicabil și dacă subvențiile în cauză intră sub incidența articolului 92 alineatul (1) din Tratatul CE [devenit, după modificare, articolul 87 alineatul (1) CE], Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 definește în mod exhaustiv condițiile în care autoritățile statelor membre pot acorda ajutoare în temeiul articolului 77 din Tratatul CE" ([19]).

(100) Prin urmare, este necesar să se stabilească dacă Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 sau Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 conțin reglementări privind compatibilitatea ajutoarelor de stat care să fie aplicabile în cazul de față.

4.2.2. *Compatibilitatea în baza Regulamentului (CEE) nr. 1191/69*

4.2.2.1. Domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1191/69

(101) Domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 este definit în articolul 1 alineatele (1) și (2), după cum urmează:

„(1) Prezentul regulament se aplică întreprinderilor de transport care prestează servicii în transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare. Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare a prezentului regulament orice întreprinderi ale căror activități se limitează exclusiv la prestarea de servicii urbane, suburbane sau regionale.

(2) În înțelesul prezentului regulament:

— «servicii urbane și suburbane» înseamnă serviciile de transport care răspund cerințelor unui centru urban sau ale unei conurbații, precum și necesităților de transport dintre acest centru sau această conurbație și zonele înconjurătoare,

— «servicii regionale» înseamnă servicii de transport furnizate pentru a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni."

(102) Austria s-a folosit de posibilitatea de a exclude anumite întreprinderi din domeniul de aplicare al regulamentului: conform articolului 2 din *Privatbahnunterstützungsgesetz 1998* ([20]), întreprinderile care prestează exclusiv servicii urbane și suburbane sunt excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.

(103) În cazul de față serviciile respective sunt totuși servicii regionale. În consecință, Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se aplică în acest caz.

4.2.2.2. Regimul ales de Austria

(104) Articolul 1 alineatele (3)-(5) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 descrie cele două regimuri diferite, pe care statele membre le pot alege pentru organizarea și finanțarea transportului în comun, anume regimul impunerii obligațiilor de serviciu public și regimul contractual.

([19]) Cauza C-280/00, Altmark Trans, Rec., 2003, p. I-7747, punctele 101, 106, 107. Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului (JO L 130, 15.6.1970, p. 1).

([20]) Bundesgesetzblatt I 1994/519.

„(3) Autoritățile competente ale statelor membre suprimă toate obligațiile inerente conceptului de serviciu public, definite în prezentul regulament, impuse transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile.

(4) În vederea asigurării unor servicii de transport adecvate, care să țină seama, în special, de factorii sociali și de mediu, precum și de amenajarea teritoriului sau în vederea oferirii unor tarife speciale anumitor categorii de călători, autoritățile competente ale statelor membre pot încheia contracte de servicii publice cu o întreprindere de transport. Condițiile și modalitățile derulării acestor contracte sunt prevăzute în secțiunea V.

(5) Cu toate acestea, autoritățile competente ale statelor membre pot menține sau impune obligațiile de serviciu public menționate la articolul 2 pentru serviciile urbane, suburbane și regionale de transport de călători. Condițiile și modalitățile de prestare ale acestora, inclusiv metodele de compensare, sunt prevăzute în secțiunile II, III și IV. În cazul în care o întreprindere de transport prestează servicii supuse obligațiilor de serviciu public dar, în același timp, este angajată și în alte activități, serviciile publice trebuie prestate ca diviziuni separate care să îndeplinească cel puțin următoarele condiții:

(a) conturile corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități sunt separate, iar partea de active aferentă fiecărei activități se utilizează în conformitate cu normele contabile în vigoare;

(b) cheltuielile se echilibrează prin veniturile de exploatare și vărsămintele de la autoritățile publice, fără nici o posibilitate de transfer de la sau către alt sector al activității întreprinderii."

(105) Austria a optat pentru un regim contractual (articolul 19 din ÖPNRV-G). În consecință, reglementările aplicabile măsurii în cauză se regăsesc în secțiunea V a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.

4.2.2.3. Aplicarea dispozițiilor din secțiunea V a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69

(106) Secțiunea V a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 cuprinde un singur articol, 14, care prevede:

„(1) «Contract de serviciu public» înseamnă un contract încheiat între autoritățile competente ale unui stat membru și o întreprindere de transport în vederea furnizării către populație a unor servicii de transport adecvate.

Un contract de serviciu public poate avea ca obiect în special:

— servicii de transport care satisfac norme stabilite de continuitate, regularitate, capacitate și calitate;

— servicii de transport complementare;

— servicii de transport la tarife specificate și supuse unor condiții specificate, în special pentru anumite categorii de călători sau pe anumite rute;

— adaptări ale serviciilor la cerințele efective.

(2) Un contract de serviciu public cuprinde, *inter alia*, următoarele puncte:

(a) amănunte privind serviciul care urmează să fie furnizat, în special normele de continuitate, regularitate, capacitate și calitate;

(b) prețul serviciilor care fac obiectul contractului, care fie este adăugat veniturilor tarifare, fie include veniturile, precum și modalitățile aferente relațiilor financiare dintre cele două părți;

(c) normele privind amendamentele și modificările aduse contractului, în special pentru a ține seama de schimbările imprevizibile;

(d) perioada de valabilitate a contractului;

(e) penalizările în cazul nerespectării condițiilor contractuale.

(3) Activele implicate în furnizarea de servicii de transport care fac obiectul unui contract de serviciu public pot aparține întreprinderii sau pot fi puse la dispoziția acesteia.

(4) Orice întreprindere care intenționează să înceteze sau să aducă modificări semnificative unui serviciu de transport pe care îl furnizează publicului în mod continuu și regulat și care nu face obiectul regimului contractului sau unei obligații de serviciu public notifică autorităților competente ale statului membru respectiv cu cel puțin trei luni înainte. Autoritățile competente pot decide să renunțe la notificarea respectivă. Prezenta dispoziție nu aduce atingere altor proceduri interne aplicabile în privința dreptului de a înceta sau de a modifica servicii de transport.

(5) După primirea informațiilor menționate la alineatul (4), autoritățile competente pot insista să se mențină serviciul respectiv o perioadă de până la un an de la data notificării și informează întreprinderea cu privire la această decizie cu cel puțin o lună înainte de expirarea notificării. De asemenea, autoritățile pot lua inițiativa negocierii înființării sau modificării unui astfel de serviciu de transport.

(6) Cheltuielile rezultate pentru întreprinderile de transport din obligațiile menționate la alineatul (5) se compensează în conformitate cu procedurile comune stabilite în secțiunile II, III și IV."

(107) Contractul încheiat între Postbus și Verkehrsverbund Tirol este un contract încheiat între o autoritate competentă a unui stat membru și o întreprindere de transport în vederea furnizării către populație de servicii de transport adecvate.

(108) Acest contract prevede, în special, următoarele: Servicii de transport care satisfac norme stabilite de continuitate, regularitate, capacitate și calitate; Servicii de transport la tarife specificate și în condiții specificate, în special pentru anumite categorii de călători; Adaptări ale serviciilor la cerințele efective.

(109) Prin urmare, acest contract poate fi calificat drept contract de serviciu public în sensul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(110) Se constată că nici scopul („furnizarea către populație de servicii de transport adecvate") și nici natura contractelor de serviciu public („norme de continuitate, regularitate, capacitate și calitate", tarife specificate, condiții specificate de servicii „pentru anumite categorii de călători sau pentru anumite rute", „adaptarea serviciilor la cerințele efective" etc.) nu se îndepărtează de cele considerate a putea face obiectul obligațiilor de serviciu public impuse de stat sau de organizațiile publice. Pe de altă parte, s-a explicat deja mai sus că plata de compensații pentru astfel de prestații constituie un ajutor în favoarea prestatorului de servicii.

(111) În acest sens, se observă, înainte de toate, că, la adoptarea Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 legislatorul a avut ca scop definirea condițiilor în care „ajutoarele […] care corespund rambursării anumitor obligații inerente conceptului de serviciu public" menționate la articolul 73 din Tratatul CE sunt compatibile cu piața comună. Ori, aplicarea articolului 73 și deci a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, presupune existența unui ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE. Ori, în cazul în care conținutul contractelor poate fi acoperit de noțiunea prevăzută la articolul 73 „obligații inerente conceptului de serviciu public", forma instrumentului, contract și nu obligație impusă unilateral, nu ar trebui să constituie, în sine, un obstacol în calea unei posibile declarări a ajutoarelor incluse eventual în preț drept compatibile cu piața comună. Factorul decisiv pentru calificarea unei prestații fie impusă de stat, fie convenită între părți printr-un contract ca obligație de serviciu public rezidă în efectele sale și nu în forma sub care aceasta ia naștere ([21]). Din aceasta se poate concluziona că nu există niciun impediment juridic pentru ca un ajutor conținut în prețul prestațiilor prevăzut printr-un contract de serviciu public să poată fi declarat compatibil cu piața comună. Este de remarcat faptul că această soluție a fost, de asemenea, luată în considerare de legislator în noul Regulament (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători ([22]). Cu toate acestea, potrivit articolului 12, acest regulament nu intră în vigoare decât la 3 decembrie 2009. Prin urmare, nu se aplică la contractul în cauză, care a fost încheiat înainte de intrarea în vigoare a regulamentului.

(112) În lipsa condițiilor de compatibilitate precizate în Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, Comisia consideră că sunt aplicabile principiile generale care rezultă din Tratatul CE, din jurisprudență și din practica decizională a Comisiei în alte domenii pentru a stabili compatibilitatea unui asemenea ajutor.

(113) Aceste principii au fost rezumate de către Comisie, sub o formă generică, la punctul 2.4 al cadrului comunitar pentru ajutorul de stat acordat sub forma compensației pentru un serviciu public ([23]). În ceea ce privește compatibilitatea ajutorului conținut în prețul plătit de o autoritate publică unui prestator al unui serviciu, acest cadru prevede, la punctul 14, următoarele:

„Cuantumul compensației nu poate depăși suma necesară acoperirii costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente, precum și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații. Cuantumul compensației cuprinde toate avantajele acordate de stat sau prin intermediul resurselor statului, indiferent de forma acestora."

(114) Prin urmare, dacă îndeplinesc aceste condiții, plățile efectuate de Verkehrsverbund Tirol în beneficiul întreprinderii Postbus trebuie să fie declarate compatibile cu piața comună.

(115) Aceste condiții corespund cu exactitate celui de-al treilea criteriu Altmark pe care Comisia îl consideră îndeplinit în cazul în speță.

([21]) A se vedea în acest sens hotărârea Curții în cauza C-280/00, care se referea la un contract de serviciu public din Germania. Acest lucru nu a împiedicat Curtea să analizeze dacă este vorba de un ajutor sau nu, pe baza conținutului, și nu a formei instrumentului. A se vedea, de asemenea, articolul 4 din Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației de serviciu public acordate anumitor întreprinderi care au sarcina de a gestiona servicii de interes economic general (JO L 312, 29.11.2005, p. 67), care face abstracție de forma instrumentului.

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

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

(116) În consecință, se constată că ajutorul de stat acordat de către Verkehrsverbund Tirol întreprinderii Postbus în cadrul contractului de serviciu public este compatibil cu piața comună, în temeiul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

4.3. **Lipsa scutirii de la obligația notificării**

(117) Austria consideră că, potrivit articolului 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, contractul de serviciu public încheiat între Verkehrsverbund Tirol și Postbus este scutit de obligația notificării prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE.

(118) În articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 de stipulează: „Compensațiile care rezultă din aplicarea prezentului regulament sunt exceptate de la procedura de informare prealabilă prevăzută la articolul 93 alineatul (3) din Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene."

(119) Așadar, este necesar să se determine dacă plățile pe care Verkehrsverbund Tirol le efectuează în baza contractului de serviciu public încheiat cu Postbus constituie compensații în sensul articolului 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

În hotărârea Danske Busvognmænd citată anterior, Tribunalul a considerat că „[…] relațiile contractuale stabilite în urma unei proceduri de licitație între întreprinderea de transport și autoritatea competentă, în temeiul articolului 14 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, implică un regim de finanțare specific care nu lasă loc compensațiilor în conformitate cu metodele prevăzute în secțiunile II, III și IV ale prezentului regulament" ([24]).

(120) Din această hotărâre rezultă că noțiunea de „compensație pentru serviciu public" în sensul articolului 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 trebuie să fie interpretată într-o manieră foarte restrictivă. Această noțiune se referă doar la compensațiile pentru obligațiile de serviciu public impuse în mod unilateral unei întreprinderi, în temeiul articolului 2 din regulament, care se calculează conform metodei descrise în articolele 10-13 din regulament și care nu trebuie notificate Comisiei potrivit procedurii prevăzute la articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE.

(121) În schimb, plățile prevăzute printr-un contract de serviciu public în sensul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 nu constituie compensații în înțelesul articolului 17 alineatul (2) din același regulament.

(122) În consecință, plățile prevăzute printr-un contract de serviciu public în sensul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, așa cum este contractul încheiat între Verkehrsverbund Tirol și Postbus, nu sunt scutite de obligația de notificare prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE. Astfel, compatibilitatea acestora trebuie să fie supusă evaluării Comisiei.

5. **CONCLUZIE**

(123) Se constată că Austria a pus în aplicare în mod ilegal executarea contractului de serviciu public între Verkehrsverbund Tirol și Postbus, care face obiectul prezentei decizii, încălcând dispozițiile articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE. Totuși, ajutorul de stat prevăzut prin acest contract poate fi declarat compatibil cu acesta în temeiul articolului 73 din Tratatul CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat acordat de Austria întreprinderii Postbus prin contractul încheiat la 12 iulie 2002 cu Verkehrsverbund Tirol este compatibil cu piața comună, sub rezerva îndeplinirii condițiilor și sarcinilor specificate la articolul 2.

Articolul 2

Autoritățile austriece efectuează anual compararea compensației cu costurile medii înregistrate în sectorul respectiv prin utilizarea metodelor explicate în secțiunea 3.3 din prezenta decizie și pretind rambursarea oricărei eventuale supracompensări rezultate în urma acestei comparații.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Austria.

Adoptată la Bruxelles, 26 noiembrie 2008.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

([24]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 16 martie 2004, Danske Busvognmænd, T-157/01, Rec., p. II-917, punctele 77-79.