II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 26 november 2008

om statligt stöd som Österrike genomfört till förmån för företaget *Postbus* i distriktet *Lienz* C 16/07 (ex NN 55/06)

[delgivet med nr K(2008) 7034]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2009/845/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om upprättandet av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1], och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom skrivelser av den 2 augusti 2002 [2] och 23 augusti 2003 [3] lämnade ett privatägt österrikiskt bussföretag in ett klagomål till kommissionen angående ett statligt stöd som Verkehrsverbund Tirol GmbH (nedan kallat *Verkehrsverbund Tirol*) 2002 ska ha beviljat detta företags offentligägda konkurrent Postbus AG (nedan kallad *Postbus*). Genom en skrivelse av den 14 juli 2005 [4] begärde kommissionen uppgifter från Österrike angående klagomålet. Genom en skrivelse av den 3 oktober 2005 [5] lämnade Österrike de uppgifter som kommissionen begärt.

(2) Genom en skrivelse av den 30 maj 2007 [6] delgav kommissionen Österrike sitt beslut att inleda ett förfarande enligt artikel 88.2 i EG-fördraget mot denna stödåtgärd.

(3) Kommissionens beslut offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter [7].

(4) Österrike lämnade sina synpunkter genom en skrivelse av den 18 juli 2007 [8].

(5) Genom en skrivelse av den 24 juli 2007 [9] underrättade den klagande parten kommissionen om att den inte längre ville driva ärendet.

(6) Kommissionen har inte erhållit några synpunkter från andra berörda parter.

[1] EUT C 162, 14.7.2007, s. 19.
[2] Registrerad med referensnummer TREN(2002) A/ 63803.
[3] Registrerad med referensnummer TREN(2002) A/ 68846.
[4] Registrerad med referensnummer TREN(2005) D/ 113701.
[5] Registrerad med referensnummer TREN(2006) A/ 15295.
[6] Registrerad med referensnummer K(2007) 2209 slutlig.
[7] Se fotnot 1.
[8] Registrerad med referensnummer TREN(2007) A/ 38864.
[9] Registrerad med referensnummer TREN(2007) A/ 39395.

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

2.1 Åtgärd som granskas

2.1.1 *Bakgrund*

(7) *Verkehrsverbund Tirol* är ett offentligägt privaträttsligt företag. Liknande organ finns i alla regioner och kallas *Verkehrsverbundgesellschaften*. Dessa sammanslutningar ansvarar för planering och samordning av busstrafiken inom respektive region. Enligt *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (federal lag om organisering av kollektivtrafik, nedan kallad *ÖPNRV-G*) får dessa organ varje år bidrag från respektive delstat för att upprätthålla en tillräcklig kollektivtrafik i regionen.

(8) *Verkehrsverbund Tirol* ingick den 12 juli 2002 ett avtal med *Postbus* om kollektivtrafiktjänster på busslinjerna 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 och 5052 i distriktet Lienz.

(9) Enligt österrikisk förvaltningsrätt måste ett bussföretag inneha licens för att kunna bedriva trafik på en busslinje. Licensen tilldelas oberoende av om ett avtal ingåtts om offentliga tjänster.

(10) Redan innan avtalet om offentliga tjänster ingicks, hade *Postbus* licenserna för att bedriva trafik på de sju linjerna. *Postbus* hade ansökt om licenserna på eget initiativ, utan att vara säker på att få ersättning. Därför anses enligt österrikisk lagstiftning trafiken på linjerna i fråga bedrivas "*eigenwirtschaftlich*" (kommersiellt). Skillnaden mellan "*eigenwirtschaftlich*" och "*gemeinwirtschaftlich*" (allmännyttigt) är viktig för de österrikiska bestämmelserna om offentlig upphandling. Det är nämligen endast avtal om offentliga tjänster på linjer där trafiken bedrivs "*gemeinwirtschaftlich*" som omfattas av bestämmelserna om offentlig upphandling. Därför ingicks det avtal om offentliga tjänster som behandlas i det här beslutet utan någon offentlig upphandling.

2.1.2 *Detaljerad beskrivning av det avtal om offentliga tjänster som granskas*

(11) Avtalet avser de busstransporttjänster mot ersättning som *Postbus* tillhandahåller. Avtalet trädde i kraft retroaktivt den 1 januari 2002 och ingicks på obestämd tid. Endera parten kan säga upp avtalet med ett varsel på sex månader från och med december 2006.

(12) När det gäller beräkningen av ersättningen skiljs i avtalet mellan *Bestellleistungen* (beställningstjänster) och *Bestandsleistungen* (bastjänster).

(13) I avtalet avses med *Bestellleistungen* ett bestämt antal busstransporttjänster för vilka företaget erhåller en fast ersättning. Enligt del IV.3 i avtalet omfattar dessa tjänster 204 807 km. Enligt del XIII i avtalet ska *Postbus* varje år erhålla 527 000 euro plus mervärdesskatt. Utbetalningen sker i form av tolv delbetalningar under året.

(14) I avtalet avses med *Bestandsleistungen* busstjänster för vilka det betalas en ersättning som är summan av tre komponenter. Enligt del IV.3 i avtalet omfattar *Bestandsleistungen* 952 761 km. I del X.2 fastställs ersättningen för *Bestandsleistungen* till 1 690 000 euro för 2002. I del X.3 anges att ersättningen ska bestå av följande komponenter:

a) Ersättning för förbindelser (*Verbundabgeltung*). Detta belopp fastställs varje år för respektive linje och baseras på passagerarantalet.

b) Intäkter från biljettförsäljning, som betalas tillbaka till *Postbus* utan omsättningsskatt.

c) Taxesubventioner som det federala ministeriet för miljö-, ungdoms- och familjefrågor beviljar skolelever och lärlingar enligt paragraf 29 i ÖPNRV-G och enligt det avtal som ministeriet och *Postbus* ingått i enlighet med paragraf 30 f och 30 j i *Familienlastenausgleichsgesetz* (FLAG).

(15) Under det första avtalsåret uppgick ersättningen för förbindelser (*Verbundabgeltung*) till 1 690 000 euro minus intäkter från biljettförsäljning och taxesubventioner. Då avtalet ingicks, visste parterna varken hur stora intäkterna från biljettförsäljningen eller taxesubventionerna skulle bli vid fullgörandet av trafikplikten. Den totala ersättningen för förbindelser fastställs därför inte i avtalet.

(16) För 2002 betalade *Verkehrsverbund Tirol* på detta sätt 2 217 000 euro till *Postbus* (inklusive de återbetalade biljettintäkterna). I gengäld skulle *Postbus* svara för busstrafik omfattande 1 157 568 km, med de i avtalet angivna tidtabellerna och linjerna. Priset per kilometer uppgick i genomsnitt till 1,92 euro.

2.1.3 *Det österrikiska systemets historiska utveckling*

(17) Skillnaden mellan *Bestellleistungen* och *Bestandsleistungen* kan främst förklaras med den historiska utvecklingen av ÖPNRV-G, som fastställer kollektivtrafikens organisation och finansiering i Österrikes landsbygdsområden.

(18) I paragraf 10(1) i ÖPNRV-G föreskrivs att federalt ägda bussföretag, exempelvis *Postbus*, fram till den 1 juni 1999 har rätt att kräva federal ersättning för driftsförluster (*Alteinnahmegarantie*).

(19) Från den 1 juni 1999 ska staten betala ut ett belopp som motsvarar den summa som årligen enligt denna *Alteinnahmegarantie* betalas till de regionala organ som ansvarar för organisationen av kollektivtrafik (*Verkehrsverbundgesellschaften*). Dessa organ använder medlen till att beställa busstransporttjänster från bussföretag. Innan dessa tjänster beställs måste *Verkehrsverbundgesellschaften* planera regionens trafiktjänster enligt paragraf 11, 20 och 31 i ÖPNRV-G (paragraf 10(2) i ÖPNRV-G). Dessa bestämmelser innehåller ekonomiska och kvalitetsmässiga kriterier som kollektivtrafiken måste uppfylla.

(20) Från och med 2001 ska staten minska de belopp som betalas ut till *Verkehrsverbundgesellschaften* med en femtedel per år (paragraf 10(3) i ÖPNRV-G).

(21) I paragraf 14 ff i ÖPNRV-G föreskrivs hur *Verkehrsverbundgesellschaften* ska inrättas och organiseras. Enligt paragraf 19(1) i ÖPNRV-G måste *Verkehrsverbundgesellschaften* inom fem år från 1999 ersätta systemet med *Alteinnahmegarantie* med ett nytt system med avtal om offentliga tjänster.

2.1.4 *Motivering av priset enligt avtalet om offentliga tjänster*

(22) Innan avtalet om offentliga tjänster undertecknades, använde sig *Verkehrsverbund Tirol* av tre olika metoder för att kontrollera om den avtalsenliga ersättningen för de allmännyttiga tjänsterna var berättigad. De tre kontrollmetoderna avsåg följande: kilometerkostnader (*Prüfung nach Kilometersätzen*), kostnader per kostnadsslag (*Prüfung nach Kostensätzen*) och kostnader för olika kostnadskategorier (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2 **Kommissionens första bedömning**

(23) I sitt beslut att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel på att avtalet om offentliga tjänster som ingåtts mellan *Verkehrsverbund Tirol* och *Postbus* uppfyllde det andra av de s.k. *Altmark*-kriterierna ([10]). Eftersom de fyra *Altmark*-kriterierna är kumulativa, gjorde kommissionen inte någon mer grundlig bedömning av om det tredje och fjärde kriteriet uppfyllts, utan den konstaterade att statligt stöd inte kunde uteslutas.

(24) När det gäller frågan om sådant statligt stöd är förenligt med den gemensamma marknaden, konstateras i beslutet om att inleda förfarandet att stödet kan vara förenligt på grundval av artikel 73 i EG-fördraget och artikel 14 i rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar ([11]). Kommissionen ansåg framför allt att den ersättning som betalats till *Postbus* inte verkade vara större än vad som var nödvändigt för att täcka kostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten, om hänsyn tas till intäkter och en rimlig vinst vid detta fullgörande.

(25) Eftersom ingen offentlig upphandling gjorts och en direkt konkurrent till *Postbus* hävdat att *Postbus* överkompenserats, ansåg dock kommissionen att denna konkurrent och alla andra berörda tredje parter i detta fall borde ges möjlighet att yttra sig om Österrikes metoder för kontroll av kostnader och undvikande av överkompensation, innan kommissionen tog ställning till om *Postbus* överkompenserats. Kommissionen uttryckte således tvivel, när det gäller om *Postbus* överkompenserats för allmän trafikplikt enligt avtalet om offentliga tjänster.

3. **ÖSTERRIKES SYNPUNKTER**

(26) Österrikes synpunkter rör följande:

a) Förhållandet mellan *Altmark*-kriterierna och förordning (EEG) nr 1191/69.

b) Tillämpning av det andra *Altmark*-kriteriet i detta ärende.

c) Tillämpning av det tredje och fjärde *Altmark*-kriteriet i detta ärende, framför allt de metoder som tillämpas för kontroll av kostnader och undvikande av överkompensation.

d) Det offentliga tjänsteavtalets förenlighet med förordning (EEG) nr 1191/69.

Förhållandet mellan Altmark-kriterierna och förordning (EEG) nr 1191/69

(27) Österrike anser att både artikel 73 i EG-fördraget och förordning (EEG) nr 1191/69, som grundas på den artikeln, är *lex specialis* i förhållande till artikel 87.1 i EG-fördraget. När ett avtal om offentliga tjänster uppfyller kriterierna i artikel 14 i förordning (EEG) nr 1191/69, föreligger därför inte statligt stöd och således behöver inte avtalet granskas på grundval av artikel 87.1 i EG-fördraget och *Altmark*-kriterierna. Österrike grundar den här tolkningen på punkt 37 i *Altmark*-domen som har följande lydelse:

([10]) Dessa kriterier har fastställts av EG-domstolen i dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, *Altmark*, REG 2003, s. I-7747, för bedömning av om ersättning för allmän trafikplikt utgör statligt stöd.

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

”Mot denna bakgrund skall först undersökas om förordning nr 1191/69 är tillämplig på de trafiktjänster som är i fråga i målet vid den nationella domstolen. Endast om denna fråga besvaras nekande skall det undersökas om de allmänna fördragsbestämmelserna om statligt stöd är tillämpliga vad gäller det stöd som är i fråga i målet vid den nationella domstolen.”

3.1 **Tillämpning av det andra Altmark-kriteriet i detta ärende**

(28) Österrike menar att även om förordning (EEG) nr 1191/69 inte behandlar förekomsten av statligt stöd utan endast förenligheten med den gemensamma marknaden, uppfyller det avtal om offentliga tjänster som ingåtts mellan *Verkehrsverbund Tirol* och *Postbus* i alla händelser de fyra *Altmark*-kriterierna.

(29) När det gäller det andra *Altmark*-kriteriet, förklarar Österrike att ersättningen för både *Bestellleistungen* och för *Bestandsleistungen* har fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt. När det gäller *Bestellleistungen*, förklarar Österrike att det rör sig om ett nettoavtal enligt vilket *Postbus* får ett fast kilometerpris på 2,57 euro/km ([12]). Därför fastställdes priset i förväg på så sätt att det objektiva och överskådliga kriteriet ”pris per körd kilometer” användes.

(30) När det gäller *Bestandsleistungen* förklarar Österrike att även detta pris hade fastställts i förväg av parterna som ett schablonpris, närmare bestämt 1,69 miljoner euro för 952 761 km. Vad som inte hade fastställts i förväg var den exakta fördelningen mellan de tre komponenterna i betalningen: biljettintäkter, ersättning för taxebestämmelser och ersättning för integrerade trafiksystem. Österrike hävdar att förklaringen är de tre komponenternas beskaffenhet. Två av komponenterna beror på passagerarantalet, medan den tredje är skillnaden mellan det totala avtalade priset och summan av de två första komponenterna.

(31) Även i detta avseende konstaterar Österrike, att det rör sig om ett nettoavtal enligt vilket *Postbus* får ett fast pris på 1,77 euro/km och att priset således hade fastställts i förväg på grundval avdet objektiva och överskådliga kriteriet ”pris per körd kilometer”.

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

3.2 **Tillämpning av det tredje och fjärde Altmark-kriteriet i detta ärende, framför allt metoder för kostnadskontroll och undvikande av överkompensation**

(32) Österrike menar att *Verkehrsverbund Tirol* undvek överkompensation till *Postbus* genom att med tre olika metoder jämföra det kilometerpris som betalats till *Postbus* med genomsnittet inom kollektivtrafiken: en kontroll av kilometerkostnaden, en kontroll av kostnader per kostnadsslag och en kontroll av kostnader för olika kostnadskategorier.

(33) I sitt svar på beslutet att inleda förfarandet lämnade Österrike ytterligare uppgifter till kommissionen om två av de metoder som tillämpats för att kontrollera kostnaderna för tillhandahållandet av transporttjänster och för att undvika överkompensation: kontrollen av kostnader per kostnadsslag respektive kostnader för olika kostnadskategorier. Österrike anser att det inte behövs någon ytterligare förklaring när det gäller kontrollen av kilometerkostnader ([13]).

(34) Österrike anser att dessa tre kostnadskontroller garanterar att både det tredje och det fjärde *Altmark*-kriteriet uppfylls (undvikande av överkompensation respektive genomsnittligt välskött företag).

3.2.1 *Kontroll av kostnader per kostnadsslag*

(35) Med hjälp av metoden ”kontroll av kostnader per kostnadsslag” jämförde *Verkehrsverbund Tirol* kostnaderna per kostnadsslag i *Postbus* med genomsnittskostnaderna i branschen.

(36) Mot bakgrund av genomsnittskostnaderna i branschen borde *Postbus* uppnå följande kostnadsmål för avtalet om offentliga tjänster i distriktet *Lienz*:

Kostnadsslag	Belopp
Personalkostnader	[…] euro (*)
Kostnader för drivmedel och underhåll	[…] euro
Fordonskostnader (avskrivning)	[…] euro
Administrationskostnader	[…] euro
Summa	[…] euro

(*) Affärshemlighet.

(37) Österrike lämnade följande detaljerade förklaring av dessa kostnadsslag.

([13]) Se punkterna 98 och 99 i beslutet att inleda förfarandet, när det gäller Österrikes förklaringar under den första bedömningen.

3.2.1.1 Personalkostnader

(38) Österrike baserade beräkningen av personalkostnaderna på 54 290 körtimmar (*Lenkerstunden*) för linjetrafiken. Österrike förklarade här att detta belopp bygger på det antal kilometer som krävs för att bedriva trafik enligt körplanen, inbegripet uppehållstid, men undantaget turer fram och tillbaka till ändhållplatser/garage, viloperioder etc. Enligt Österrike utgick *Verkehrsverbund Tirol* från en relativt hög siffra för kilometer per timme ([14]) (21 km per timme), eftersom genomsnittet i Österrike är 16–18 km per timme.

(39) Österrike förklarade att bruttotaxan per körtimme uppgår till […] euro (inklusive skatter, avgifter, garage, underhåll, administration och ytterligare personalkostnader). I det österrikiska kollektivavtalet från 2002 för anställda i privaträttsliga bussföretag fastställs en genomsnittlig nettotimlön på 7,55 euro. Till detta belopp kommer tillägg för arbete på sön- och helgdagar, övertidsersättning samt skatter och sociala avgifter. Räknas dessa extrakostnader med, ligger den genomsnittliga timlönen på 16,30 euro.

(40) Till denna timlön kommer ett extra påslag på cirka […] % för personalkostnader för garage, planering och administration. Med hänsyn till dessa allmänna omkostnader kostar en timmes busstrafik […] euro.

(41) Om man multiplicerar det årliga antalet körtimmar med den genomsnittliga timtaxan, blir personalkostnaderna totalt […] euro ([15]).

3.2.1.2 Kostnader för drivmedel och underhåll

(42) När det gäller kostnader för drivmedel och underhåll räknar *Verkehrsbund Tirol* med en kostnad på […] euro per planerad kilometer (1 157 568 km), vilket totalt ger […] euro. I detta belopp ingår alla fordonsrelaterade kostnader, med undantag av kostnader för finansiering, avskrivningar och ekonomisk kontroll.

(43) Österrike förklarar sin beräkning i detalj. Beräkningen bygger på antagandet att det för linjerna i Lienz-distriktet skulle behövas 4 bussar, med en längd av 15 meter och en drivmedelsförbrukning på 4,5 liter per mil samt 21 bussar med en längd av 12 meter och en drivmedelsförbrukning på 3,6 liter per mil. Den totala drivmedelsförbrukningen för denna busspark beräknas uppgå till 478 000 liter. Med ett dieselpris på […] euro/liter blir de totala drivmedelskostnaderna därför […] euro.

(44) Underhållskostnaderna beräknas uppgå till […] euro per buss (personal- och materialkostnader), vilket alltså för 25 bussar blir totalt […] euro. Kostnaderna för drivmedel och underhåll blir totalt […] euro.

(45) Redan detta överstiger det belopp på […] euro som användes som riktmärke. De österrikiska myndigheterna menar därför att kalkylen för kostnadsslaget ”drivmedel och underhåll” är mycket försiktig.

3.2.1.3 Kostnader för inköp och avskrivning av fordon

(46) Kostnaderna för inköp och avskrivning av fordon på […] euro bygger på följande antaganden:

a) Trafiken på busslinjerna bedrivs med 4 bussar med en längd av 15 meter och 21 bussar med en längd av 12 meter.

b) Enligt avtalet om offentliga tjänster ska bussparkens genomsnittsålder inte överskrida 6 år och minst 10 % av parken förnyas varje år.

c) Inköpspriset för en buss på 12 meter är […] euro, genomsnittsräntan 5 % och amorteringsperioden 8 år. Avskrivningen per fordon uppgår därför till […] euro/år.

d) Enligt avtalet får dock fordonen användas i 12 år, varför 1/3 av bussparken används trots att den är helt avskriven. Kostnaderna för inköp och avskrivningar av fordon gäller därför endast 2/3 av bussparken, dvs. 16 fordon.

(47) På grundval av dessa antaganden uppgår årskostnaderna för inköp och avskrivningar av fordon till […] euro ([16]).

3.2.1.4 Administrationskostnader

(48) Administrationskostnaderna på […] euro beräknade *Verkehrsverbund Tirol* som ett procentuellt påslag på […] % på alla de övriga kostnaderna per kostnadsslag ([17]). I detta belopp ingår kontorshyra och kontorsutrustning.

([14]) Siffran 21 km erhålls genom att man dividerar det totala antalet kilometer med antalet körtimmar: 1 157 568 km / 54 290 timmar = 21,32 km/timme.

([15]) 54 290 timmar × […] euro/timme = […] euro.

([16]) […] euro.

([17]) […] euro (styckekostnad) × […] % = […] euro.

3.2.2 *Kontroll av kostnader för olika kostnadskategorier*

(49) Vid kontrollen av kostnader för olika kostnadskategorier görs en sannolikhetsbedömning av de olika kostnadskategorierna. *Verkehrsverbund Tirol* fastslog följande kalkylkostnader:

Kostnadskategori	Belopp
Förarkostnader	[…] euro
Personalkostnader (exklusive förarkostnader)	[…] euro
Fordonskostnader (avskrivningar)	[…] euro
Drivmedelskostnader	[…] euro
Däckkostnader	[…] euro
Övriga kostnader (reparationer, underhåll etc.)	[…] euro
Administrationskostnader	[…] euro
Summa	[…] euro

(50) Dessa kalkylkostnader förklaras också mer detaljerat.

3.2.2.1 Förarkostnader

(51) *Verkehrsverbund Tirol* baserade beräkningen av förarkostnader på 28 förare. Enligt Österrike är detta en låg siffra för 25 bussar, om man tar hänsyn till semester, sjukfrånvaro etc. I Österrikes kollektivavtal för anställda i privaträttsliga bussföretag fastställs en årlig bruttolön på […] euro (utan tillägg och skatter), medan *Verkehrsverbund Tirol* bara räknade med […] euro. Personalkostnaderna uppgår således till […] euro.

3.2.2.2 Personalkostnader

(52) När det gäller andra personalkostnader för administrations-, planerings- och garagepersonal räknade *Verkehrsverbund Tirol* med en årlig bruttolön på […] euro per anställd. Antalet anställda uppgavs vara 8. Övriga personalkostnader uppgår således till […] euro.

3.2.2.3 Fordonskostnader

(53) Fordonskostnaderna baserades på samma antaganden som vid kontrollen av kostnader per kostnadsslag.

3.2.2.4 Drivmedelskostnader

(54) Vid beräkningen av drivmedelskostnaderna utgick *Verkehrsverbund Tirol* från en drivmedelsförbrukning på 465 000 liter. Genomsnittspriset på drivmedel antogs vara […] euro per liter. De totala drivmedelskostnaderna uppgick således till […] euro ([17]).

3.2.2.5 Däckkostnader

(55) För däckkostnader utgick *Verkehrsverbund Tirol* från ett inköpspris på […] euro för två par däck per år för 25 bussar. Det ger en kostnad på […] euro.

3.2.2.6 Övriga kostnader

(56) Kostnaderna för fordon, underhåll, försäkringar, skatter etc. beräknas uppgå till cirka […] euro per år. Här ingår en försäkringskostnad per fordon på cirka […] euro per år och materialkostnader på […] euro per körd kilometer. Underhållskostnaderna för 25 bussar uppgår totalt till […] euro per år och garagehyran för 1 500 m^2 till […] euro per år.

3.2.2.7 Administrationskostnader

(57) Administrationskostnaderna kalkyleras till […] euro per månad, dvs. till […] euro per år.

3.2.3 *Österrikes slutsatser om det tredje och fjärde Altmark-kriteriet*

(58) Österrike drar slutsatsen att *Verkehrsverbund Tirol* har gjort en bedömning av det pris som betalats till *Postbus* på grundval av adekvata, realistiska och försiktiga beräkningar av hur mycket det skulle ha kostat ett genomsnittligt bussföretag att genomföra ett liknande avtal. Österrike framhåller att det pris som betalats *Postbus*, dvs. 2 217 000 euro, ligger inom intervallet mellan de två kostnadskontrollerna, som resulterar i 2 224 965 euro respektive 2 205 619 euro.

(59) Österrike anser därför att man kan utesluta en överkompensation till *Postbus* och att det pris som betalats *Postbus* motsvarar det pris som ett genomsnittligt välskött företag med lämpliga transportmedel skulle ha begärt för de aktuella transporttjänsterna.

3.3 **Avtalets förenlighet med förordning (EEG) nr 1191/69**

(60) På grundval av skälen i punkt 3.3 ovan anser Österrike att avtalet om offentliga tjänster också helt överensstämmer med artikel 14 i förordning (EEG) nr 1191/69.

4. **RÄTTSLIG BEDÖMNING**

(61) För det första måste Österrikes ståndpunkt avvisas om att artikel 87.1 i EG-fördraget inte skulle vara tillämplig på ett avtal om trafiktjänster, baserat på allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning (EEG) nr 1191/69.

(62) Förordning (EEG) nr 1191/69 innebär bland annat att vissa stöd, som medlemsstaterna beviljar i form av ersättning för allmän trafikplikt, betraktas som förenliga med den gemensamma marknaden varigenom medlemsstaterna undantas från skyldigheten enligt artikel 88.3 i EG-fördraget att anmäla stöden till kommissionen innan de beviljas.

(63) Bestämmelserna om statligt stöd i förordning (EEG) nr 1191/69 är endast tillämpliga på åtgärder som utgör statliga stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget. Förordning (EEG) nr 1191/69 handlar med andra ord om förenlighet.

(64) Man måste därför först granska om betalningarna enligt avtalet mellan *Postbus* och *Verkehrsverbund* är statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget. Om så är fallet, måste man sedan granska om de är förenliga med den gemensamma marknaden.

4.1 **Förekomst av stöd**

(65) I artikel 87.1 i fördraget föreskrivs följande: ”Om inte annat föreskrivs i detta fördrag, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.”

(66) Bussföretag som *Postbus* bedriver ekonomisk verksamhet, nämligen passagerartransporter mot betalning. De är följaktligen företag i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

(67) *Postbus* erhöll stöd av *Verkehrsverbund Tirol* som finansieras av delstaten Tyrolen och staten. Betalningarna handlade alltså om statliga medel.

(68) Nästa fråga är om *Postbus* genom det avtal om offentliga tjänster som behandlas i detta beslut får en selektiv ekonomisk fördel. I sin dom i målet ”*Altmark Trans*” ([18]) anger domstolen de kriterier som ska tillämpas vid bedömningen av om rimlig ersättning getts för en offentlig tjänst:

”Offentligt stöd som syftar till att möjliggöra linjetrafik inom ramen för stads-, förorts- och regional trafik omfattas emellertid inte av nämnda bestämmelse i de fall då detta stöd skall anses utgöra ersättning som motsvarar ett vederlag för tjänster som det mottagande företaget har tillhandahållit för att fullgöra allmän trafikplikt. […]”

Enligt domstolen är detta fallet, om följande fyra kriterier uppfylls:

”— För det första skall det mottagande företaget faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter skall vara klart definierade.

— För det andra skall de kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt.

— För det tredje får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grundval av fullgörandet av dessa skyldigheter.

— För det fjärde skall, när det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande, storleken av den nödvändiga ersättningen ha fastställts på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten.”

4.1.1 *Företag som faktiskt svarar fullgör den klart definierade allmänna trafikplikten*

(69) I artikel 2.1 i förordning (EEG) nr 1191/69 anges följande definition av allmän trafikplikt: ”Med allmän trafikplikt avses skyldigheter som ett transportföretag inte alls skulle fullgöra eller inte fullgöra i samma utsträckning eller på samma sätt, om det tog hänsyn enbart till sina egna affärsintressen.”

([18]) Domstolens dom i målet ”*Altmark Trans*”.

(70) Det avtal som ingåtts mellan *Postbus* och *Verkehrsverbund Tirol* innehåller specifika krav på tjänsteleverantören för att säkerställa ett balanserat transportnät, mot bakgrund av landsbygdskaraktären, den glesa befolkningen liksom de geografiska förhållandena i de trafikerade områdena. Dessa förhållanden stimulerar inte företagen att tillhandahålla dessa tjänster på rent affärsmässiga grunder. Företaget *Postbus* har en skyldighet att tillhandahålla dessa tjänster och de linjer som ska trafikeras regleras i punkt 2 i avtalet.

(71) Enligt avtalet mellan *Postbus* och *Verkehrsverbund Tirol* ska *Postbus* således svara för offentliga trafiktjänster i distriktet Lienz. Det första *Altmark*-kriteriet är således uppfyllt.

4.1.2 *Parametrar som ligger till grund för ersättningen ska ha fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt*

(72) För det andra bör det granskas om ersättningen beräknats med parametrar som har fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt.

(73) I avtalet skiljs mellan betalning för *Bestellleistungen* respektive *Bestandsleistungen*. Som Österrike klargör i sitt svar på beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet, ska enligt avtalet ersättning per körd kilometer gälla för bägge typerna av transporttjänst. Kilometerpriset uppgår till 2,57 euro/km för *Bestellleistungen* och till 1,77 euro/km för *Bestandsleistungen*. Enda skillnaden mellan *Bestandsleistungen* och *Bestellleistungen* är att en av ersättningsparametrarna justeras så att priset 1,77 euro/km hålls oförändrat.

(74) Det kan konstateras att i avtal om busstransporter baseras ersättningen enligt allmän praxis på ett pris per körd kilometer och på det totala antal kilometer som ska köras, framför allt när den myndighet som ansvarar för kollektivtrafiken står för riskerna när det gäller biljettintäkterna. Efter en förnyad granskning av avtalets innehåll mot bakgrund av Österrikes ytterligare förklaringar, konstaterar kommissionen att avtalet mellan *Postbus* och *Verkehrsverbund Tirol* är ett avtal av denna typ. Denna slutsats avviker från den preliminära analysen i punkterna 64–71 i beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet.

(75) Ersättningen baserades på ett pris per körd kilometer och det totala antal kilometer som ska köras, vilket uppfyller det andra *Altmark*-kriteriet eftersom priset per kilometer och det totala antal kilometer som ska köras fastställdes i förväg på ett objektivt och öppet sätt.

(76) Det andra *Altmark*-kriteriet är således uppfyllt.

4.1.3 *Ingen överkompensation*

(77) Det framgår av punkterna 96–102 i beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet, att kommissionen kan godta den metod som *Verkehrsverbund Tirol* valt för att undvika överkompensation, dvs. de tre olika metoderna för att jämföra det pris som begärs av bussföretaget med de konstaterade branschgenomsnitten.

(78) I föreliggande fall ansåg dock kommissionen att eftersom ingen upphandling gjorts och en direkt konkurrent till *Postbus* hävdade att *Postbus* överkompenserats, var det lämpligt att ge denna konkurrent och alla andra berörda tredje parter möjlighet att yttra sig om Österrikes metoder för kostnadskontroll. Först därefter kunde kommissionen med säkerhet fastslå att *Postbus* inte överkompenserats.

(79) Det kan först konstateras att den klagande parten har meddelat att den frånträder sitt klagomål. Det kan sedan konstateras att ingen tredje part har invänt mot ståndpunkten att överkompensation inte förekommit.

(80) Kommissionen anser också att Österrike har lämnat ytterligare uppgifter som visar att det pris som *Verkehrsverbund Tirol* betalar *Postbus* är rimligt och adekvat, mot bakgrund av de konstaterade branschgenomsnitten och den offentliga myndighetens erfarenheter. I avsnitten 3.3.1–3.3.3 ovan sammanfattas beräkningsmetoderna, liksom de på dessa grundade jämförelserna och resultaten. Metoden innebär att man systematiskt och i efterhand på tre olika sätt jämför ersättningen med branschkostnaderna, vilket generellt gör det möjligt att undvika överkompensation. Om en sådan jämförelse skulle visa att överkompensation föreligger, måste Österrike kräva återbetalning.

(81) På grundval av detta drar kommissionen slutsatsen att *Postbus* inte överkompenserats för fullgörandet av det avtal om offentliga tjänster som det här beslutet avser samt att det tredje *Altmark*-kriteriet är uppfyllt.

4.1.4 *Pris motsvarande kostnaderna för ett genomsnittligt och välskött företag med lämpliga transportmedel*

(82) Det måste också granskas, om det pris som *Verkehrsverbund Tirol* betalar *Postbus* motsvarar kostnaderna för ett genomsnittligt och välskött företag som förfogar över lämpliga transportmedel. För granskningen av om detta kriterium är uppfyllt, bör de tre komponenterna analyseras var för sig.

4.1.4.1 Kostnader för ett genomsnittligt företag

(83) I detta avseende noterar kommissionen till att börja med att Österrike har baserat sina kontroller på standardparametrar i form av branschgenomsnitt. De kan därför anses återspegla medelvärdet i branschen i fråga.

(84) Således motsvarar kostnaderna för *Postbus* kostnaderna för ett genomsnittligt österrikiskt företag.

4.1.4.2 Kostnaderna för ett välskött företag

(85) Nästa fråga är om kostnaderna för *Postbus* också motsvarar kostnaderna för ett välskött företag. I busstransportbranschen, som sedan länge dominerats av monopol och avtal som tilldelas utan upphandling, är det inte säkert att alla företag på marknaden är välskötta.

(86) Det kan här konstateras att Österrike inte har förklarat hur dessa parametrar avspeglar genomsnittet också för ett välskött företag. Exempelvis hade Österrike kunnat utgå från genomsnittskostnaderna för de företag i branschen som på senare år tilldelats flera avtal.

(87) Det kan också konstateras att det råder en skillnad på 0,80 euro/km mellan priset för *Bestellleistungen* och priset för *Bestandleistungen*. Detta tyder på att *Postbus* har en viss marginal för att förbättra sin effektivitet när det gäller *Bestellleistungen*.

(88) Slutsatsen blir att Österrike inte har visat att det pris som *Verkehrsverbund Tirol* betalar *Postbus* motsvarar kostnaderna för ett välskött företag. Det fjärde *Altmark*-kriteriet är alltså inte uppfyllt.

4.1.4.3 Slutsatser om uppfyllandet av Altmark-kriterierna

(89) Eftersom de fyra kriterierna är kumulativa, innebär det faktum att ett av kriterierna inte uppfyllts att kommissionen automatiskt konstaterar att betalningarna i fråga bör betraktas som en selektiv ekonomisk fördel för företaget *Postbus*.

4.1.5 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln*

(90) Företaget *Postbus* är verksamt på busstransportmarknaden i hela Österrike och har en stor marknadsandel. Beviljandet av en ekonomisk fördel till detta företag kan således snedvrida konkurrensen.

(91) I det här fallet skulle konkurrensen framför allt kunna snedvridas genom att offentlig finansiering beviljas det företag som innehar licensen för busstrafiken i det aktuella distriktet. Denna offentliga finansiering skulle därför kunna hindra andra företag från att få licenser för kollektivtrafiklinjer, eftersom den stärker de stödmottagande företagens ställning och ger dem mer attraktiva affärsvillkor då licenserna ska förnyas.

(92) När det gäller åtgärdens möjliga påverkan på handeln mellan medlemsstaterna, kan det först konstateras att marknaden för lokala och regionala offentliga trafiktjänster är konkurrensutsatt i Österrike och andra medlemsstater, eftersom ett eller flera företag inte har något nationellt monopol på den marknaden.

(93) Det bör i detta sammanhang påminnas om punkterna 77 ff i domen i målet *Altmark Trans*, där domstolen fastslog

”[…] att det inte alls kan uteslutas att ett offentligt stöd som beviljas ett företag som endast tillhandahåller lokala eller regionala trafiktjänster och som inte tillhandahåller några trafiktjänster utanför sin ursprungsstat ändå kan påverka handeln mellan medlemsstaterna.

När en medlemsstat beviljar offentligt stöd till ett företag, kan nämligen detta företags tillhandahållande av trafiktjänster komma att upprätthållas eller ökas, med följden att möjligheterna för företag som är etablerade i andra medlemsstater att tillhandahålla sina trafiktjänster på marknaden i denna stat minskas (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 juli 1988 i mål 102/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1988, s. 4067, punkt 19, av den 21 mars 1991 i mål C-305/89, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1603, punkt 26, samt domen i målet Spanien mot kommissionen, punkt 40).

(…)

Det andra villkoret för tillämpning av artikel 92.1 i fördraget, enligt vilket stödet skall kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna, är således inte beroende av om de tillhandahållna trafiktjänsterna är av lokal eller regional art eller är beroende av det aktuella trafikområdets betydelse."

(94) Det kan därför inte uteslutas att den här åtgärden innebär att företag som är etablerade i andra medlemsstater får sämre möjligheter att tillhandahålla transporttjänster på den österrikiska marknaden.

(95) Således kan den offentliga finansiering som *Verkehrsverbund Tirol* beviljat *Postbus* hota att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

4.1.6 *Slutsats*

(96) Eftersom det fjärde *Altmark*-kriteriet inte är uppfyllt, men däremot alla andra villkor i artikel 87.1 i EG-fördraget, kan det konstateras att betalningarna i fråga utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

(97) Man måste därför undersöka om stödet kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden.

4.2 **Stödets förenlighet**

(98) I artikel 73 i EG-fördraget fastställs följande när det gäller marktransporter: "Stöd är förenligt med detta fördrag, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt."

4.2.1 *Altmark-domen om tillämpligheten av artikel 73*

(99) Enligt domstolen gäller följande: "I artikel 77 i fördraget [nuvarande artikel 73], föreskrivs att stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter eller som innebär ersättning för allmän trafikplikt är förenliga med fördraget. […] Som en följd av antagandet av förordning nr 1107/70 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar har medlemsstaterna inte längre rätt att göra gällande artikel 77 i fördraget […], i vilken föreskrivs att stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter eller som innebär ersättning för vissa tjänster inom ramen för allmän trafikplikt är förenliga med fördraget, förutom i de fall som anges i den sekundära gemenskapsrätten. I den mån som förordning nr 1191/69 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar inte är tillämplig och det stöd som är i fråga omfattas av artikel 92.1 i fördraget [nuvarande artikel 87.1], följer således de villkor enligt vilka medlemsstaternas myndigheter kan bevilja stöd enligt artikel 77 i fördraget uttömmande av förordning nr 1107/70." ([19])

(100) Därmed uppstår frågan om förordning (EEG) nr 1191/69 eller förordning (EEG) nr 1107/70 innehåller bestämmelser om statliga stöds förenlighet som är tillämpliga i detta fall.

4.2.2 *Förenlighet på grundval av förordning (EEG) nr 1191/69*

4.2.2.1 Tillämpningsområde för förordning (EEG) nr 1191/69

(101) Tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 1191/69 fastställs på följande sätt i artikel 1.1 och 1.2 i förordningen:

"1. Denna förordning skall tillämpas på transportföretag som utför transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar. Medlemsstaterna får från denna förordnings tillämpningsområde undanta företag vilkas verksamhet är begränsad uteslutande till stads-, förorts- eller regional trafik.

2. I denna förordning avses med

— *stads- och förortstrafik:* sådana transporttjänster som tillgodoser behoven i en stadskärna eller en storstadsregion och behovet av transporter däremellan och de omgivande områdena,

— *regional trafik:* sådana transporttjänster som utförs för att tillgodose transportbehoven i en region."

(102) Österrike har använt sig av möjligheten att utesluta vissa företag från förordningens tillämpningsområde: Enligt artikel 2 i *Privatbahnunterstützungsgesetz* 1998 ([20]) undantas företag som endast bedriver stads- och förortstrafik från tillämpningen av förordningen.

(103) I detta fall handlar tjänsterna dock om regional trafik. Förordning (EEG) nr 1191/69 är därför tillämplig.

4.2.2.2 Ordning som valts av Österrike

(104) I artikel 1.3–1.5 i förordning (EEG) nr 1191/69 beskrivs de två olika ordningarna, dvs. ordningen för allmän trafikplikt respektive ordningen med avtal. Medlemsstaterna kan välja mellan dessa ordningar när det gäller att organisera och finansiera kollektivtrafik:

([19]) Domstolens dom i målet *Altmark Trans*, punkterna 101, 106 och 107. Rådets förordning (EEG) nr 1107/70 (EGT L 130, 15.6.1970, s. 1).

([20]) *Bundesgesetzblatt* I 1994/519.

”3. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall upphäva de med begreppet offentlig tjänst förbundna förpliktelser som definieras i denna förordning och som avser transporter med järnväg, väg eller inre vattenvägar.

4. För att säkerställa en tillräcklig tillgång till transporttjänster, särskilt med beaktande av sociala och miljömässiga faktorer samt fysisk planering eller för att erbjuda specialtaxor för vissa grupper av passagerare, får medlemsstaternas behöriga myndigheter ingå avtal med ett transportföretag om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt. Villkor och närmare bestämmelser för sådana avtal anges i avsnitt V.

5. Medlemsstaternas behöriga myndigheter får dock bibehålla eller besluta om sådan allmän trafikplikt som avses i artikel 2 i fråga om stads-, förorts- och regionala persontransporter. Villkor och närmare bestämmelser, däribland om kompensationsformerna anges i avsnitt II, III och IV. Om ett transportföretag inte bara bedriver trafikverksamhet som omfattas av allmän trafikplikt, utan också är engagerat i annan verksamhet, skall sådan trafikverksamhet som regleras av allmän trafikplikt drivas som ett separat affärsområde där åtminstone följande villkor är uppfyllda:

a) Bokföringen för driften av var och en av dessa verksamheter skall föras särskilt, och andelen tillgångar som tillkommer vardera verksamheten skall behandlas i enlighet med gällande regler för redovisning.

b) Kostnaderna skall balanseras mot rörelseintäkter och betalningar från myndigheter, utan någon möjlighet att överföra medel från något annat av företagets affärsområden.”

(105) Österrike har valt en ordning med avtal (paragraf 19 i ÖPNRV-G). De bestämmelser som är tillämpliga på de aktuella åtgärderna är därför bestämmelserna i avsnitt V i förordning (EEG) nr 1191/69.

4.2.2.3 Tillämpning av avsnitt V i förordning (EEG) nr 1191/69

(106) Avsnitt V i förordning (EEG) nr 1191/69 består bara av artikel 14, som har följande lydelse:

”1. Med avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt avses ett avtal som slutits mellan en medlemsstats behöriga myndigheter och ett transportföretag för att tillhandahålla allmänheten tillräckliga transporttjänster.

Ett avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt kan särskilt omfatta

— transporttjänster som uppfyller fastställda normer i fråga om kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet,

— kompletterande transporttjänster,

— transporttjänster mot särskilda taxor eller på särskilda villkor, framför allt för vissa passagerargrupper eller på vissa färdsträckor,

— tjänsternas anpassning till faktiska behov.

2. Ett avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt skall bl.a. omfatta följande punkter:

a) Detaljupplysningar om den transporttjänst som skall tillhandahållas, särskilt normerna i fråga om kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet.

b) Priset på de tjänster som omfattas av avtalet, vilket pris antingen skall utgöra ett tillägg till biljettintäkterna eller inkludera dessa intäkter, samt närmare bestämmelser om de finansiella förhållandena mellan de två parterna.

c) Regler om tillägg och ändringar i avtalet, särskilt för att ta hänsyn till oförutsebara förändringar.

d) Avtalets giltighetstid.

e) Påföljder vid avtalsbrott.

3. Sådana tillgångar som utnyttjas vid tillhandahållandet av de transporttjänster som är föremål för ett avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt kan antingen höra till företaget eller vara ställda till dess förfogande.

4. Ett företag, som avser att upphöra med eller genomföra väsentliga förändringar i en transporttjänst som det tillhandahåller allmänheten kontinuerligt och regelbundet och som inte omfattas av avtalssystemet eller den allmänna trafikplikten, skall underrätta medlemsstatens behöriga myndigheter om detta senast tre månader i förväg. Denna bestämmelse skall inte inverka på giltigheten av andra nationella förfaringssätt som avser rätten att upphöra med eller ändra transporttjänster.

5. Efter att ha mottagit den i punkt 4 angivna underrättelsen kan de behöriga myndigheterna ålägga företaget att upprätthålla den ifrågavarande transporttjänsten i högst ytterligare ett år räknat från tidpunkten för uppsägningen, varvid de skall meddela företaget detta minst en månad före uppsägningstidens utgång. Myndigheterna får även ta initiativ till förhandlingar om inrättande eller ändring av en sådan transporttjänst.

6. De kostnader som uppkommer för transportföretagen till följd av förpliktelserna enligt punkt 5, skall företagen kompenseras för enligt de i avsnitt II, III och IV fastställda gemensamma metoderna."

(107) Avtalet mellan *Postbus* och *Verkehrsverbund Tirol* är ett avtal som ingåtts mellan en behörig myndighet i en medlemsstat och ett transportföretag för att tillhandahålla allmänheten tillräckliga transporttjänster.

(108) Avtalet omfattar bland annat följande: Transporttjänster som uppfyller fastställda normer i fråga om kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet. Vidare transporttjänster mot särskilda taxor eller på särskilda villkor, framför allt för vissa passagerargrupper. Slutligen tjänsternas anpassning till faktiska behov.

(109) Avtalet kan därför betraktas som ett avtal om trafiktjänster på grundval av allmän trafikplikt, i den mening som avses i artikel 14 i förordning (EEG) nr 1191/69.

(110) Det kan konstateras att både det avsedda syftet ("tillhandahålla allmänheten tillräckliga transporttjänster") och innehållet i avtalen ("fastställda normer i fråga om kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet", fastställande av taxor och trafikvillkor för "vissa passagerargrupper eller på vissa färdsträckor", "tjänsternas anpassning till faktiska behov" etc.) inte skiljer sig från vad som kan omfattas av allmän trafikplikt som staten eller dess offentliga organ beslutat om. Å andra sidan har det redan förklarats ovan att ersättningen för sådana tjänster utgör ett stöd till tjänsteleverantören.

(111) Det kan här först konstateras att lagstiftarens mål vid antagandet av förordning (EEG) nr 1191/69 var att definiera på vilka villkor stöd som innebär ersättning för allmän trafikplikt enligt artikel 73 i EG-fördraget är förenligt med den gemensamma marknaden. Både tillämpningen av artikel 73 i fördraget och tillämpningen av förordning (EEG) nr 1191/69 förutsätter dock att det förekommer statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget. Om avtalets innehåll omfattas av begreppet "allmän trafikplikt" i artikel 73, bör instrumentets form, dvs. ett avtal och inte påbjudna skyldigheter, inte i sig hindra att det stöd som eventuellt ingår i priset kan vara förenligt med den gemensamma marknaden. Den faktor som avgör om en tjänst avser allmän trafikplikt eller inte (oavsett om staten påbjudit tjänsten eller parterna kommit överens om den i ett avtal) är tjänstens innehåll och inte vilken form den tagit sig ([21]). Slutsatsen blir att det inte finns något rättsligt hinder för kommissionen att fastställa att ett stöd som ingår i priset på tjänster enligt ett avtal om offentliga tjänster är förenligt med den gemensamma marknaden. Påpekas bör att denna ståndpunkt också valdes av lagstiftarna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg ([22]). Enligt artikel 12 i förordningen träder den dock inte i kraft förrän den 3 december 2009. Den är således inte tillämplig på det avtal som behandlas här, som ingicks innan förordningen träder i kraft.

(112) Då det i förordning (EEG) nr 1191/69 inte finns några närmare villkor för förenligheten, anser kommissionen att de allmänna principer som följer av fördraget, rättspraxis och kommissionens beslutspraxis på andra områden är tillämpliga vid bedömningen om sådana stöd är förenliga.

(113) Kommissionen har gjort en allmän sammanfattning av dessa principer i del 2.4 i gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster ([23]). När det gäller förenligheten hos sådant stöd som ingår i det pris ett offentligt organ betalar en tillhandahållare av en allmännyttig tjänst, fastställs följande i punkt 14 i rambestämmelserna:

"Ersättningen får inte vara större än vad som är nödvändigt för att täcka de kostnader som orsakats av fullgörandet av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av offentliga tjänster, med hänsyn till intäkterna i samband med detta och till en rimlig vinst för att fullgöra dessa skyldigheter. Ersättningsbeloppet omfattar alla fördelar som har beviljats av staten eller genom statliga medel i någon form."

(114) Om betalningarna från *Verkehrsverbund Tirol* till *Postbus* uppfyller dessa villkor, bör de således förklaras förenliga med den gemensamma marknaden.

(115) Villkoren motsvarar precis det tredje *Altmark*-kriteriet, som enligt ovan är uppfyllt i detta fall.

([21]) Se här domstolens dom i målet *Altmark Trans*, som gäller ett tyskt avtal om offentliga tjänster. Detta hindrade inte domstolen från att på grundval av innehållet, och inte instrumentets form, analysera om det var fråga om statligt stöd eller ej. Se även artikel 4 i kommissionens beslut 2005/842/EG av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 312, 29.11.2005, s. 67), där man också bortser från instrumentets form.

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

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

(116) Slutsatsen blir att det statliga stöd som *Verkehrsverbund Tirol* beviljat *Postbus* enligt avtalet om offentliga tjänster är förenligt med den gemensamma marknaden, på grundval av artikel 14 i förordning (EEG) nr 1191/69.

4.3 **Inget undantag från anmälningsplikten**

(117) Österrike menar att det följer av artikel 17.2 i förordning (EEG) nr 1191/69 att avtalet mellan *Verkehrsverbund Tirol* och *Postbus* är undantaget från anmälningsplikten enligt artikel 88.3 i EG-fördraget.

(118) I artikel 17.2 i förordning (EEG) nr 1191/69 föreskrivs följande: ”Förhandsinformation enligt artikel 93.3 i fördraget behöver inte ske när ersättning utbetalas enligt denna förordning.”

(119) Det bör därför klargöras om betalningarna från *Verkehrsverbund Tirol* till *Postbus* enligt avtalet om offentliga tjänster utgör en ersättning i den mening som avses i artikel 17.2 i förordning (EEG) nr 1191/69.

I ovannämnda dom i målet *Danske Busvognmænd* fastställde förstainstansrätten att ”de avtalsrelationer som upprättas efter ett anbudsförfarande mellan transportföretaget och den behöriga myndigheten [innefattar], i enlighet med artikel 14.1 och 14.2 i förordning nr 1191/69, ett särskilt finansiellt system som inte lämnar något utrymme för ersättningar enligt de metoder som fastslagits i avsnitten II, III och IV i denna förordning.” ([24])

(120) Av denna dom följer att begreppet ”ersättning för en offentlig tjänst” i den mening som avses i artikel 17.2 i förordning (EEG) nr 1191/69 ska tolkas mycket strikt. Sådan ersättning omfattar inte ersättning för allmän trafikplikt som ensidigt åläggs ett företag enligt artikel 2 i förordningen, då ersättningen beräknas enligt metoden i artiklarna 10–13 i förordningen och inte måste anmälas till kommissionen enligt det förfarande som avses i artikel 88.3 i EG-fördraget.

(121) Ersättning i den mening som avses i artikel 17.2 i förordning (EEG) nr 1191/69 är däremot inte betalningar enligt ett avtal om transporttjänster på grundval av allmän trafikplikt i den mening som avses i artikel 14 i förordningen.

(122) Från anmälningsskyldigheten enligt artikel 88.3 i EG-fördraget undantas därför inte betalningar enligt ett avtal om transporttjänster på grundval av allmän trafikplikt i den mening som avses i artikel 14 i förordning (EEG) nr 1191/69, exempelvis i avtalet mellan *Verkehrsverbund Tirol* och *Postbus*. Kommissionen måste därför avgöra om de är förenliga med den gemensamma marknaden.

5. **SLUTSATS**

(123) Kommissionen konstaterar att Österrike olagligen och i strid mot artikel 88.3 i EG-fördraget har genomfört det avtal om offentliga tjänster mellan *Verkehrsverbund Tirol* och *Postbus* som behandlas i det här beslutet. Det statliga stöd som fastställs i avtalet förklaras dock vara förenligt med den gemensamma marknaden på grundval av artikel 73 i EG-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Österrike betalat *Postbus* enligt det avtal som den 12 juli 2002 ingicks med *Verkehrsverbund Tirol* är förenligt med den gemensamma marknaden, förutsatt att artikel 2 följs.

Artikel 2

Österrike ska varje år jämföra ersättningen med branschens konstaterade genomsnittskostnader, med hjälp av de metoder som beskrivs i avsnitt 3.3 i detta beslut, och kräva att eventuell överkompensation betalas tillbaka.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Österrike.

Utfärdat i Bryssel den 26 november 2008.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

([24]) Förstainstansrättens dom av den 16 mars 2004 i mål T-157/01, *Danske Busvognmænd*, REG 2004, s. II-917, punkterna 77–79.