

STÁTNÍ PODPORY – RAKOUSKO

Státní podpora C 16/07 (ex NN 55/06) – Státní podpora pro podnik *Postbus* v okrese *Lienz*

Výzva k předložení připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 162/11)

Dopisem ze dne 30. května 2007 přeepsaném v závazné jazykové verzi na stránkách, které následují po tomto shrnutí, sdělila Komise Spolkové republice Rakousko rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES týkající se výše uvedeného opatření.

Zúčastněné strany mohou zaslat své připomínky k opatřením, ve kterých Komise zahajuje řízení, a to do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a připojeného dopisu, na adresu:

Commission européenne
Direction générale de l'Energie et des Transports
Direction A Affaires générales
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 41 04

Tyto připomínky budou sděleny Spolkové republice Rakousko. Zúčastněná strana, která předloží připomínky, může formou řádně odůvodněné písemné žádosti požádat o utajení své totožnosti.

SHRNUTÍ

VVT uzavřela s podnikem *Postbus* dne 12. června 2002 smlouvu o závazku veřejné služby na veřejnou přepravu cestujících na autobusových linkách číslo 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 a 5052 v tyrolském okrese *Lienz*. V průběhu uzavírání smlouvy už byl *Postbus* držitelem licencí na provozování těchto linek.

ŘÍZENÍ

Dne 2. srpna 2002 a 23. srpna 2002 obdržela Komise písemnou stížnost rakouské autobusové dopravní společnosti týkající se státní podpory, kterou údajně v roce 2002 poskytl veřejnoprávní subjekt pro tyrolskou dopravu (*Verkehrsverbund Tyrol GmbH*) podniku *Postbus AG* (dále jen: *Postbus*), provozujícímu dopravu v okrese *Lienz*, Tyrolsko. V dopise ze dne 14. července 2005 Komise požádala rakouskou vládu o doplňující informace týkající se tohoto financování. Odpověď rakouské vlády byla doručena dne 3. října 2005.

Z důvodu, že *Postbus* předložil žádost o licenci na provozování těchto linek z vlastní iniciativy, se uvedené linky pokládají podle rakouských právních předpisů za linky provozované „*eigenwirtschaftlich*“. V důsledku toho nebylo na uvedenou smlouvu vypsáno nabídkového řízení, neboť rakouský zákon nestanovuje takovou povinnost v případě linek provozovaných „*eigenwirtschaftlich*“.

Postbus byl vybrán především proto, že byl jediným podnikem, který měl nezbytnou koncesi pro provozování těchto dopravních služeb v regionu *Lienz*.

POPIS OPATŘENÍ/PODPORY, VŮČI KTERÉMU/KTERÉ KOMISE ZAHÁJÍ ŘÍZENÍ

Spolkový stát, země Tyrolsko, *Postbus* a další autobusové dopravní společnosti uzavřely dne 16. dubna 1997 a 20. června 1997 „smlouvu o dodání služeb pro *Verkehrsverbund Tyrol*“ o založení *Verkehrsverbund Tyrol* na základě odškodnění společností provozujících autobusovou dopravu podle *Alteinnahmegarantie*. *Verkehrsverbund Tirol GmbH*, dále jen „VVT“, je soukromá organizace pověřená plánováním a koordinací autobusové dopravy v regionu východního Tyrolska. Podle *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* dostává VVT každoročně zaplacenou od spolkového státu za organizaci hromadné dopravy ve svém regionu.

Protože § 19 (1) zákona ÖPNRV-G zavazuje *Verkehrsverbundgesellschaften* nahradit systém *Alteinnahmegarantie* do pěti let od roku 1999 systémem smluv o závazcích veřejné služby, VVT a *Postbus* začaly jednat, mimo jiné, o takové smlouvě pro okres *Lienz*.

HODNOCENÍ OPATŘENÍ/PODPORY

Existence podpory. Smlouva je smlouvou o závazku veřejné služby, proto je možné na ni použít rozsudek Soudního dvora *Altmark* (¹). Vyšetřování Komise ukázalo, že první kritérium judikatury *Altmark*, tj. pověření podniku *Postbus* jasně definovaným závazkem veřejné služby, bylo splněno, neboť smlouva o dodání služeb jasně stanovuje závazky veřejné služby společnosti *Postbus*. Komise však došla k názoru, že druhé kritérium judikatury *Altmark* není v tomto případě splněno z toho důvodu, že ukazatele pro výpočet vyrovnávacích plateb nebyly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem. Protože byla ostatní kritéria podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES splněna, Komise došla k názoru, že předmětná opatření představují podporu.

(¹) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00, *Altmark Trans* 2003, s. I-7747.

Právní základ pro zhodnocení slučitelnosti: Komise je toho názoru, že případná podpora by mohla být částečně nebo úplně slučitelná se společným trhem na základě článku 14 nařízení Rady (EHS) č. 1191/69. Komise však pochybuje, zda jsou splněné podmínky uvedeného článku. Tato pochybnost se týká nepřítomnosti nadměrné náhrady.

Z informací předaných rakouskou vládou na jedné straně vyplývá, že poskytování služeb *Postbus* stojí celkově 2 217 000 EUR, což v průměru činí 1,92 EUR za kilometr; na druhé straně informace rovněž uvádějí, že *VTT* platí za poskytování služeb 2 217 000 EUR, tj. 1,92 EUR. *A priori* tedy náhrady, které získal podnik *Postbus*, přesně odpovídají nákladům.

Rakouské orgány informovaly Komisi, že před uzavřením smlouvy *VVT* zkontroloval náklady podniku *Postbus* na provedení zakázky třemi odlišnými metodami. Tyto tři metody jsou náklady na kilometr (*Prüfung nach Kilometersätzen*), náhrady nákladů (*Prüfung nach Kostensätzen*) a nákladů na jednotlivé nákladové položky (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

Komise se domnívá, že rakouské orgány tak poskytly informace, které by mohly prokázat, že výše náhrad podniku *Postbus* nepřesahuje výši nezbytnou na pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazku veřejné služby s ohledem na související příjmy, jokož i přiměřený zisk spojený s vykonáváním těchto povinností. Platby, které dostává *Postbus* podle smlouvy o závazku veřejné služby s *VVT*, a které představují státní podporu, by proto mohly být slučitelné se společným trhem podle článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69.

Komise je však toho názoru, že vzhledem ke skutečnosti, že neproběhlo nabídkové řízení a že jeden přímý konkurent společnosti *Postbus* uvádí, že *Postbus* dostává nadměrnou náhradu, je odůvodněné v tomto případě poskytnout příležitost uvedenému konkurentovi i všem třetím zainteresovaným stranám vyjádřit se k metodám kontroly nákladů, které uplatnilo Rakousko, než budou možné s jistotou usoudit, že *Postbus* nadměrnou náhradu nedostává. Komise má tedy v tomto stadiu pochyby o tom, zda *Postbus* nedostává nadměrnou náhradu za své dopravní služby.

V souladu s článkem 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 může být po příjemci požadováno vrácení jakékoli protiprávní podpory.

ZNĚNÍ DOPISU

„Die Europäische Kommission (nachfolgend ‚die Kommission‘) teilt Österreich mit, dass sie nach Prüfung der von den österreichischen Behörden über die vorerwähnte Maßnahme übermittelten Angaben beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags einzuleiten.

1. VERFAHREN

1. Mit Schreiben vom 2.8.2002 und 23.8.2002, registriert unter den Nummern TREN (2002) A/63803 und TREN (2002) A/68846, hat ein österreichisches Busunternehmen

bei der Kommission Beschwerde wegen mutmaßlicher staatlicher Beihilfen eingereicht, die das öffentliche Beförderungsunternehmen Verkehrsverbund Tirol GmbH 2002 dem im Bezirk Lienz (Tirol) tätigen Unternehmen *Postbus AG* (nachstehend *Postbus*) gewährt haben soll.

2. In der Zwischenzeit wurde das Unternehmen *Postbus AG* durch ÖBB-*Postbus* ersetzt, das dessen sämtliche rechtliche Verpflichtungen, einschließlich des in diesem Beschluss behandelten öffentlichen Dienstleistungsvertrags, übernommen hat.
3. Mit Schreiben vom 14.7.2005, registriert unter der Nummer TREN (2005) D/113701, forderte die Kommission von der österreichischen Regierung ergänzende Informationen an. Die Antwort ging am 3.10.2005 bei der Kommission ein und wurde unter der Nummer TREN (2006) A/15295 registriert.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

2.1. Österreichische Rechtsvorschriften zur Organisation des öffentlichen Busnahverkehrs

4. In Österreich ist der öffentliche Busnahverkehr im Wesentlichen in drei Gesetzen geregelt, dem Kraftfahrlineiengesetz (KfLG) ⁽²⁾, dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G) ⁽³⁾ und dem Familienlastenausgleichsgesetz (FLAG) ⁽⁴⁾.

Kraftfahrlineiengesetz

5. Im Kraftfahrlineiengesetz (KfLG) sind die Bedingungen festgelegt, die für die Erteilung von Konzessionen zum Betrieb einer Busverbindung gelten. Die Konzessionen werden von der zuständigen Aufsichtsbehörde erteilt, die zu prüfen hat, ob das antragstellende Unternehmen die gesetzlich vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit und finanzielle Leistungsfähigkeit.
6. Beantragt ein Unternehmen von sich aus eine Konzession für eine Strecke und erfolgt deren Bedienung aufgrund dieser Konzession, so wird die Strecke definitionsgemäß ‚eigenwirtschaftlich‘ bedient.
7. Bei der Konzessionserteilung muss die Aufsichtsbehörde, d. h. der Landeshauptmann, außerdem die Konzessionen berücksichtigen, die in der betreffenden Region bereits erteilt wurden. Wenn durch die Erteilung einer neuen Konzession die wirtschaftliche Tragfähigkeit einer bereits erteilten Konzession gefährdet werden könnte, kann die Aufsichtsbehörde die Konzession verweigern (vgl. § 7 KfLG).
8. In der Regel beträgt die Konzessionsdauer 10 Jahre (§ 15 KfLG).

⁽²⁾ Bundesgesetzblatt I 1999/203 in der Fassung Bundesgesetzblatt I 2002/77, 2003/62 und 2004/151.

⁽³⁾ Bundesgesetzblatt I 2002/32.

⁽⁴⁾ Bundesgesetzblatt I 1972/284.

9. Die Unternehmen, denen eine Konzession erteilt wird, sind verpflichtet, die betreffende Strecke während der gesamten Konzessionsdauer zu bedienen. Sie müssen die vom österreichischen Gesetzgeber vorgesehenen Tarife einhalten, insbesondere für Schüler, Lehrlinge und kinderreiche Familien.
10. Für die Erteilung der Konzessionen sind keine Ausschreibungen notwendig. Laut Gesetz sind allerdings Ausschreibungen vorgesehen, wenn die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einen Busdienst auf einer Strecke anzubieten beabsichtigt, für die kein Unternehmen eine Konzession beantragt hat (§ 23(2) KfLG). Eine solche Strecke wird dann ‚gemeinwirtschaftlich‘ betrieben.

Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs

11. Das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G) legt die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum Österreichs fest (6 1 ÖPNRV-G).
12. Die Finanzierungsstrukturen des öffentlichen Nahverkehrs in Österreich gemäß § 20 Abs. 3 und 4 des Finanzausgleichsgesetzes 1997 werden vom ÖPNRV-G nicht berührt (§ 6 ÖPNRV-G). Diese Bestimmungen sehen vor, dass Verluste im öffentlichen Nahverkehr vom Bund abgedeckt werden.
13. Gemäß § 10(1) ÖPNRV-G werden Forderungen zur Abdeckung von Verlusten im Eigentum des Bundes befindlicher Kraftfahrlinienunternehmen, z. B. Postbus, sofern sie bis zum 1. Juni 1999 geltend gemacht wurden, durch den Bund abgedeckt (Alteinnahmegarantie).
14. Für die Zeit nach dem 1. Juni 1999 überweist der Bund einen Betrag, der dem Betrag entspricht, der gemäß der Alteinnahmegarantie jährlich an die für die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs zuständigen Regionalorgane, die Verkehrsverbundgesellschaften, gezahlt wird. Diese verwenden die Mittel für die Bestellung von Verkehrsdiensten bei Busunternehmen. Vor Bestellung dieser Verkehrsdienste müssen die Verkehrsverbundgesellschaften die Verkehrsleistungen in ihrer Region gemäß §§ 11, 20 und 31 ÖPNRV-G planen (§ 10(2) ÖPNRV-G). Diese Paragraphen enthalten betriebswirtschaftliche und qualitätsbezogene Kriterien, die im öffentlichen Nahverkehr zu erfüllen sind.
15. Ab dem Jahr 2001 werden die Zahlungen des Bundes an die Verkehrsverbundgesellschaften jährlich um ein Fünftel reduziert (§ 10(3) ÖPNRV-G).
16. In den §§ 14 ff ÖPNRV-G sind die Bedingungen für die Bildung und Organisation der Verkehrsverbundgesellschaften festgelegt. Die Verkehrsverbundgesellschaften sind laut § 19(1) ÖPNRV-G verpflichtet, das System der Alteinnahmegarantie innerhalb einer Frist von fünf Jahren ab 1999 durch ein neues System öffentlicher Dienstleistungsverträge zu ersetzen.

Familienlastenausgleichsgesetz

17. Gemäß §§ 30 f und 30 j FLAG ist das Bundesministerium für Gesundheit, Familie und Jugend ermächtigt, mit

Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs Verträge abzuschließen, wonach der Bund den Verkehrsunternehmen einen entsprechenden Ausgleich leistet, wenn die Unternehmen Schüler und Lehrlinge zu einem ermäßigten Fahrpreis oder unentgeltlich befördern.

18. Aufgrund dieser Bestimmungen hat das Ministerium am 11. Juni 1979, am 8. Februar 1980 und am 22. Oktober 1993 mit Postbus Verträge geschlossen, in denen die an Postbus geleisteten Ausgleichszahlungen genau geregelt sind.

2.2. Organisation des öffentlichen Nahverkehrs im Bezirk Lienz

19. Am 16.4.1997 und 20.6.1997 haben der Bund, das Land Tirol, Postbus sowie weitere Busunternehmen einen Vertrag über die Erbringung von Verkehrsdiensten für den Verkehrsverbund Tirol geschlossen. Gegenstand dieses Vertrags war die Bildung des Verkehrsverbunds Tirol auf der Grundlage von Ausgleichsleistungen, die den Busunternehmen gemäß der Alteinnahmegarantie gezahlt werden. Der Verkehrsverbund Tirol GmbH (VVT) ist eine privatrechtliche Einrichtung, die für die Planung und Organisation des Busverkehrs in Osttirol zuständig ist. Wie oben im Abschnitt Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs erläutert, erhält der VVT vom Bund jährliche Zahlungen für die Organisation des Nahverkehrs in seiner Region.
20. Da die Verkehrsverbundgesellschaften gemäß § 19(1) ÖPNRV-G verpflichtet sind, das System der Alteinnahmegarantie innerhalb einer Frist von fünf Jahren ab 1999 durch ein System öffentlicher Dienstleistungsverträge zu ersetzen, haben der VVT und Postbus entsprechende Vertragsverhandlungen für den Bezirk Lienz aufgenommen.
21. Am 12.7.2002 hat der VVT mit Postbus für die Buslinien 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 und 5052 im Tiroler Bezirk Lienz einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag für die Personenbeförderung geschlossen. Zu jenem Zeitpunkt verfügte Postbus bereits über eine Konzession für diese Linien.
22. Da Postbus die Konzession für diese Strecken aus eigenem Antrieb beantragt hatte, wird nach österreichischem Recht davon ausgegangen, dass die Strecken ‚eigenwirtschaftlich‘ bedient werden. Demzufolge wurde besagter Vertrag ohne Ausschreibung geschlossen, da dies nach österreichischem Recht für ‚eigenwirtschaftlich‘ bediente Strecken nicht vorgeschrieben ist.
23. Das Unternehmen Postbus wurde auch deshalb ausgewählt, weil es als einziges über die erforderliche Konzession für den betreffenden Verkehrsdienst im Bezirk Lienz verfügte.
24. Mit Schreiben vom 22.5.2002 hat ein konkurrierendes Busunternehmen sein Interesse an der Bedienung der fraglichen Strecken bekundet. Mit Schreiben vom 28.5.2002 stellte der VVT unter Bezugnahme auf Artikel 23(1) KfLG fest, dass eine Ausschreibung nicht notwendig ist, da laut diesem Artikel jene Unternehmen Vorrang besitzen, die bereits über eine Konzession für die betreffenden Strecken verfügen.

25. Mit Schreiben vom 3.10.2005 teilten die österreichischen Behörden der Kommission ferner mit, dass es sich nach ihrer Ansicht um kein ernsthaftes Interesse des Mitbewerbers handelte, da er weder über die nötige Konzession noch über das erforderliche Material verfügte. Angesichts der langen Verfahrensdauer zur Erlangung einer Berechtigung und der Dringlichkeit, einen funktionierenden öffentlichen Nahverkehr zu gewährleisten, halten die österreichischen Behörden eine direkten Vertragsabschluss mit Postbus für gerechtfertigt.
26. Gegenstand des Vertrags ist die Erbringung öffentlicher Busverkehrsdienste durch *Postbus* gegen Entgelt. Er trat am 1. Januar 2002 rückwirkend in Kraft und gilt auf unbestimmte Dauer. Die Parteien können den Vertrag unter Einhaltung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist erstmals zum Dezember 2006 kündigen.

Bestimmung des Begriffs öffentlicher Busverkehrsdienste durch Postbus

27. In dem Vertrag (Teil IV) verpflichtet sich Postbus, auf den vorerwähnten Strecken, für die es eine Konzession besitzt, Busverkehrsdienste zu erbringen. Für das Jahr 2002 verpflichtet sich Postbus zur Erbringung von Verkehrsdiensten auf nachstehenden Strecken (Teil IV Nummer (2)):

KFL	Strecke	Fahrplan km
5002	Lienz — Nußdorf Debant — Zell am See	79 356
5008	Lienz — Huben i.O. — Kals — Taurer	167 811
5010	Lienz — Matrei i.O. — Kitzbühel	148 769
5012	Lienz Bf. — Matrei i.O. — Ströden	312 436
5014	Lienz Bf. — Huben i.O. — Staller-sattel	199 982
5050	Sillian — Maria Luggau — Mauthen	112 054
5052/5004	Lienz Bf. — Oberdrauburg — Nöbling/Lavant Peggetz — Lienz Bf. — Peggetz — Nußdorf Ort	137 160
	Gesamtkilometer	1 157 568

28. Für die Folgejahre wird in dem Vertrag zwischen Bestelleistungen und Bestandsleistungen unterschieden. Diese Unterscheidung ist zum für die Vergütung von Bedeutung (siehe unten), und zum anderen für die Bedingungen einer Änderung der Dienstleistung (siehe folgende Absätze). Bestelleistungen sind laut Vertrag ein bestimmter Umfang an Busverkehrsdiensten, der von dem Unternehmen nicht verändert werden darf. Unter Bestandsleistungen werden Dienstleistungen verstanden, deren Umfang das Unternehmen unter bestimmten Bedingungen verändern kann.

29. **Bestelleistungen:** Laut Teil IV(3) des Vertrags bestehen 204 807 km aus Bestelleistungen. Gemäß Teil IV(4) ist es Postbus untersagt, die im Rahmen der Bestelleistungen erbrachten Kilometer ohne vorherige schriftliche Genehmigung des VVT zu verringern. Daher muss Postbus ab 2003 auf den 7 Strecken, die Gegenstand des Vertrags sind, mindestens 204 807 km erbringen.
30. **Bestandsleistungen:** Laut Teil IV(3) des Vertrags bestehen 952 761 km aus Bestandsleistungen. Gemäß Teil IV(4) ist es Postbus erlaubt, die im Rahmen der Bestandsleistungen erbrachten Kilometer ohne vorherige Zustimmung des VVT zu verringern. Allerdings muss Postbus den VVT mindestens drei Monate vorher über die Verringerung des Angebots in Kenntnis setzen.
31. In Teil V ist die Qualität der zu erbringenden Verkehrsdienste festgelegt. Danach muss Postbus für die Verkehrsdienste über 25 Busse mit einem Durchschnittsalter von höchstens 6 Jahren verfügen, von denen jährlich rund 10 % durch neue Busse zu ersetzen sind. Ferner müssen die Fahrer über ausreichende Deutschkenntnisse verfügen, um sich mit den Kunden angemessen verständigen zu können.
32. In Teil V(2) wird die Qualität neu angeschaffter Busse genau geregelt. Die Fahrzeuge müssen demnach über eine Klimaanlage, bequeme Sitze, eine Funkverbindung mit der Betriebszentrale und einen Fahrscheinautomat verfügen. Ferner muss es sich bei einem Teil der Fahrzeuge um Niederflrbusse handeln.
33. Im Fall der Nichterfüllung der Qualitätskriterien sind Vertragsstrafen vorgesehen.

Berechnung der an Postbus gezahlten Vergütung

34. Für die Berechnung der Vergütung wird in dem Vertrag zwischen Bestelleistungen und Bestandsleistungen unterschieden.
35. **Bestelleistungen:** In Teil XIII(1) des Vertrags ist vorgesehen, dass Postbus jährlich 527 000 EUR zuzüglich Umsatzsteuer erhält. Gemäß Nummer (2) werden die Zahlungen in zwölf über das Jahr verteilte Raten geleistet.
36. In Teil XIII(3) ist vorgesehen, dass die Parteien für die Zeit ab 2007 ein Übereinkommen treffen.
37. **Bestandsleistungen:** Die Teile X bis XII betreffen die Berechnung des Preises für die Bestandsleistungen.
38. In Teil X(2) wird die Vergütung für die Bestandsleistungen des Jahres 2002 auf 1 690 000 EUR festgelegt. Gemäß Teil X(3) setzt sich diese Vergütung aus folgenden Beträgen zusammen:
- der Verbundabgeltung, deren Höhe jedes Jahr für jede Strecke entsprechend dem Fahrgastaufkommen festgesetzt wird;
 - den Erträgen aus dem Fahrscheinverkauf ohne Umsatzsteuer;

- den Zahlungen des Bundesministeriums für Gesundheit, Familie und Jugend, die als Ausgleich für die Schülern und Lehrlingen gemäß § 29 ÖPNRV-G gewährten Fahrpreisermäßigungen sowie aufgrund der nach §§ 30 f und 30 j FLAG zwischen dem Ministerium und Postbus geschlossenen Verträge geleistet werden.
39. Für das erste Vertragsjahr wurde festgelegt, dass die Verbundabgeltung 1 690 000 EUR abzüglich der Erträge aus dem Fahrscheinverkauf und den für die Erfüllung der Tarifpflichten geleisteten Ausgleichszahlungen beträgt. Zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses war den Parteien weder die Höhe der Erträge aus dem Fahrscheinverkauf noch die der Ausgleichszahlungen bekannt. Der Gesamtbetrag der Verbundabgeltung ist somit im Vertrag nicht festgelegt.
40. Die österreichische Regierung teilte der Kommission mit, dass im Jahr 2002 die Erträge aus dem Fahrscheinverkauf sich auf 386 961,85 EUR beliefen und die für die Erfüllung der Tarifpflichten geleisteten Ausgleichszahlungen auf 914 216,82 EUR. Die Verbundabgeltung wurde somit auf 388 821,33 EUR festgesetzt.
41. In den Folgejahren setzen sich die Zahlungen aus den jeweiligen Erträgen aus dem Fahrscheinverkauf, dem für die Erfüllung der Tarifpflichten geleisteten Ausgleich und der Verbundabgeltung zusammen, deren Höhe gemäß den Bestimmungen in Teil XI des Vertrags angepasst wird.
42. In Teil XI(2) des Vertrags heißt es zunächst, dass die für 2002 berechnete Verbundabgeltung anteilig zu den auf den einzelnen Strecken erzielten Erträgen aus dem Fahrscheinverkauf hinzugerechnet wird.
43. Für 2003 und die Jahre danach wird die Verbundabgeltung einzeln für jede Strecke berechnet. Ist in einem Jahr der Dienstleistungsumfang genauso groß oder noch größer als 2002, so wird für die betreffende Strecke dieselbe Verbundabgeltung geleistet wie 2002.
44. Wird der Dienstleistungsumfang verringert, so wird die Verbundabgeltung in demselben Maße verringert wie die Dienste. Sollte Postbus anschließend die Zahl der Fahrten wieder erhöhen, so bleibt die Verbundabgeltung unverändert auf dem niedrigeren Stand.
45. Aufgrund dieses Berechnungsverfahrens beläuft sich somit der vom VVT an Postbus zu zahlende Gesamtbetrag auf 2 217 000 EUR.

3. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

3.1. Position des Beschwerdeführers

46. Der Beschwerdeführer ist der Auffassung, dass der zwischen Postbus und dem VVT geschlossene Vertrag Gegenstand einer Ausschreibung hätte sein müssen, da der Vertrag einen unter die Richtlinie 92/50/EG fallenden Verkehrsvertrag darstelle.
47. Der Beschwerdeführer ist auch der Auffassung, dass die vertraglich vorgesehene jährliche Zahlung eine staatliche

Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstelle, die Österreich der Kommission vorab hätte melden müssen und erst nach Genehmigung durch die Kommission hätte gewähren dürfen.

48. Der Beschwerdeführer führt insbesondere aus, dass der Vertrag einen Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne von Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung 1191/69/EG und nicht eine Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne von Artikel 1 Absatz 5 der Verordnung 1191/69/EG darstelle. Folglich seien die vertraglich vereinbarten Zahlungen nicht von der in Artikel 16 der Verordnung 1191/69/EG vorgesehenen Befreiung von der Anmeldepflicht abgedeckt.
49. Der Beschwerdeführer ist der Auffassung, dass die vertraglich vorgesehenen Zahlungen eine Überkompensation für Postbus umfassten, da sie nicht Ergebnis einer Ausschreibung gewesen seien.

3.2. Position der österreichischen Regierung

50. Die österreichische Regierung ist der Auffassung, dass der fragliche Vertrag ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sei, der von der Verordnung 1191/69/EG erfasst werde, und folglich Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags auf diesen Vertrag keine Anwendung finde.

3.3. Rechtliche Würdigung durch die Kommission

51. Die Kommission weist als erstes das Argument der österreichischen Regierung zurück, wonach Artikel 87 Absatz 1 nicht auf einen Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes anwendbar sei, der von der Verordnung 1191/69/EG erfasst wird.
52. Bei der Verordnung 1191/69/EG handelt es sich um eine Verordnung, die es unter anderem erlaubt, bestimmte Beihilfen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären, die von den Mitgliedstaaten in Form eines Ausgleichs für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden, was die Mitgliedstaaten von der in Artikel 88 Absatz 3 vorgesehenen Pflicht zur Anmeldung der Beihilfen vor ihrer Gewährung bei der Kommission befreit.
53. Die in der Verordnung 1191/69/EG festgelegten Regeln für staatliche Beihilfen gelten jedoch ausschließlich für Maßnahmen, die eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen. Mit anderen Worten handelt es sich bei der Verordnung 1191/69/EG um eine Verordnung zur Vereinbarkeit.
54. Es ist daher an erster Stelle zu prüfen, ob die im Vertrag zwischen Postbus und dem VVT vorgesehenen Zahlungen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen. Ist dies der Fall, muss anschließend geprüft werden, ob sie mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

3.3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

55. Gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags sind, *soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen*.

56. Postbus erhält die Beihilfen vom VTT, der durch das Land Tirol und den Bund finanziert wird. Die Zahlung erfolgt also aus **staatlichen Mitteln**.

57. Die Busbetreiber üben eine wirtschaftliche Tätigkeit aus: die Personenbeförderung gegen Entgelt; sie sind demnach **Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1** des EG-Vertrags.

58. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob die Busbetreiber einen wirtschaftlichen Vorteil erlangen. Der Gerichtshof hat die Kriterien, anhand deren beurteilt wird, ob es sich um einen gerechten Ausgleich für eine öffentliche Dienstleistung handelt, in seinem Urteil „Altmark Trans“⁽⁵⁾ dargelegt:

Öffentliche Zuschüsse, die den Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ermöglichen sollen, fallen jedoch nicht unter diese Bestimmung, soweit sie als Ausgleich anzusehen sind, der die Gegenleistung für Leistungen darstellt, die von den begünstigten Unternehmen zur Erfüllung gemeinschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden. [...]:

59. Dies ist dem EuGH zufolge dann der Fall, wenn folgende vier Kriterien erfüllt sind:

— *erstens ist das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinschaftlicher Verpflichtungen betraut worden, und diese Verpflichtungen sind klar definiert worden,*

— *zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden,*

— *drittens geht der Ausgleich nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken,*

— *viertens ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs, wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt worden, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.*

3.3.1.1. Tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinschaftlicher Verpflichtungen betrautes Unternehmen

60. In Anhang 1 des Weißbuches zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse⁽⁶⁾ werden gemeinschaftliche Verpflichtungen wie folgt definiert: *„Besondere Anforderungen staatlicher Behörden an den Anbieter des betreffenden Dienstes, mit denen sichergestellt werden soll, dass bestimmte Gemeinwohlinteressen erfüllt werden [...]“*.

61. Die zwischen Postbus und dem Bundesministerium für Gesundheit, Familie und Jugend geschlossenen Verträge schreiben die unentgeltliche Beförderung von Schülern und Lehrlingen vor und entsprechen insofern einem Ziel der öffentlichen Ordnung, als solche Verträge mit sämtlichen Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs der Republik Österreich bestehen.

62. Die zwischen Postbus und dem VVT geschlossenen Verträge enthalten für den Dienstleister spezifische Anforderungen, um angesichts des ländlichen Charakters, der geringen Bevölkerungsdichte und der geografischen Gegebenheiten der bedienten Gebiete für die Schaffung eines ausgewogenen Beförderungsnetzes zu sorgen. Diese Faktoren bilden für die Unternehmen keinen Anreiz, diese Dienste auf rein kommerzieller Basis anzubieten. Das Unternehmen Postbus muss diese Dienste und Fahrzeiten anbieten, und die entsprechenden Strecken sind, wie in Nummer 2 dieses Beschlusses erläutert, vertraglich festgelegt.

63. Somit ist Postbus aufgrund dieser öffentlichen Dienstleistungsverträge mit der Erbringung eines öffentlichen Verkehrsdienstes im Bezirk Lienz beauftragt. Das erste Altmark-Kriterium ist daher erfüllt.

3.3.1.2. Zuvor objektiv und transparent aufgestellte Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird

64. Zweitens sollte festgestellt werden, ob zuvor die Parameter zur Berechnung des Ausgleichs objektiv und transparent aufgestellt worden sind.

65. Im Vertrag wird zwischen Zahlungen für Bestelleistungen und Zahlungen für Bestandsleistungen differenziert.

66. Für die Bestelleistungen sieht der Vertrag einen Pauschalpreis von 527 000 EUR vor. Daher ist davon auszugehen, dass dieser Preis im Voraus festgelegt worden ist.

⁽⁵⁾ Urteil des EuGH vom 24. Juli 2003, Altmark Trans, Rechtssache C-280/00.

⁽⁶⁾ Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2004 an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen — Weißbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, KOM(2004) 374 endg.

67. Anschließend stellt sich die Frage, ob die Festlegung objektiv und transparent erfolgte. Der Vertrag enthält keinerlei Bestimmung, aus der sich erschließen ließe, wie die Parteien diesen Preis ermittelt haben. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Parameter zur Berechnung des Ausgleichs für die *Bestelleleistungen* zwar im Voraus, jedoch nicht objektiv und transparent aufgestellt worden sind. Damit ist nach Ansicht der Kommission das zweite Altmark-Kriterium nicht erfüllt.

68. Für die *Bestandsleistungen* ist im Vertrag für 2002 eine Gesamtvergütung von 1 690 000 EUR für 952 761 Kilometer vorgesehen. Ferner legt der Vertrag die drei Bestandteile der Vergütung fest, nämlich die Erträge aus dem Fahrcheinverkauf, die Ausgleichszahlungen des Bundes für die unentgeltliche Beförderung von Schülern und Lehrlingen sowie die *Verbundabgeltung*, die dem Differenzbetrag zwischen 1 690 000 EUR und der Summe der beiden ersten Bestandteile entspricht.

69. Zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses war den Parteien allerdings weder die Höhe der Erträge aus dem Fahrcheinverkauf noch die der Ausgleichszahlungen des Bundes bekannt. Somit wurden die drei Bestandteile, aus denen sich der Ausgleich zusammensetzt, nicht vor dem Abschluss des Vertrags festgelegt. Damit ist auch für die *Bestandsleistungen* das zweite Altmark-Kriterium nicht erfüllt.

70. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass im vorliegenden Fall das zweite Altmark-Kriterium nicht erfüllt ist.

71. Da es sich um vier kumulative Kriterien handelt und eines dieser Kriterien nicht erfüllt ist, gelangt die Kommission unmittelbar zu dem Schluss, dass die betreffenden Zahlungen für das Unternehmen *Postbus* als ein wirtschaftlicher Vorteil anzusehen sind.

3.3.1.3. Wettbewerbsverfälschungen und Auswirkungen auf den Handel

72. Das Unternehmen *ÖBB Postbus* ist auf dem Markt für Verkehrsleistungen mit Kraftomnibussen in ganz Österreich tätig und verfügt über einen großen Marktanteil. Die Gewährung eines wirtschaftlichen Vorteils zugunsten dieses Unternehmens kann daher zu Wettbewerbsverfälschungen führen.

73. Im vorliegenden Fall können sich Wettbewerbsverfälschungen insbesondere dadurch ergeben, dass die öffentliche Finanzierung dem Unternehmen gewährt wird, das die Genehmigung für den Busverkehr in dem betreffenden Bezirk innehat. Diese öffentliche Finanzierung kann daher möglicherweise andere Unternehmen daran hindern, Betriebsgenehmigungen für Nahverkehrslinien zu erhalten, da sie die Stellung der begünstigten Unternehmen stärkt und es ihnen ermöglicht, zum Zeitpunkt der Erneuerung der Genehmigungen attraktivere kommerzielle Bedingungen zu bieten.

74. Was die Möglichkeit angeht, dass die verfahrensgegenständliche Maßnahme den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt, stellt die Kommission als erstes fest, dass der Markt für Beförderungsleistungen im örtlichen oder regionalen öffentlichen Verkehr in Österreich und anderen

Mitgliedstaaten dem Wettbewerb offen steht, da kein nationales Monopol für ein oder mehrere Unternehmen auf diesem Markt besteht.

75. In diesem Zusammenhang weist die Kommission Österreich auf die Randnummern 77 ff. des Urteils in der Rechtssache *Altmark Trans* hin, in denen der Gerichtshof Folgendes befunden hat:

Es ist keineswegs ausgeschlossen, dass sich ein öffentlicher Zuschuss, der einem Unternehmen gewährt wird, das ausschließlich örtliche oder regionale Verkehrsdienste und keine Verkehrsdienste außerhalb seines Heimatstaats leistet, gleichwohl auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirken kann.

Gewährt nämlich ein Mitgliedstaat einem Unternehmen einen öffentlichen Zuschuss, so kann dadurch die Erbringung von Verkehrsdiensten durch dieses Unternehmen beibehalten oder ausgeweitet werden, so dass sich die Chancen der in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, ihre Verkehrsdienste auf dem Markt dieses Staates zu erbringen, verringern (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 13. Juli 1988 in der Rechtssache 102/87, Frankreich/Kommission, Slg. 1988, 4067, Randnr. 19, vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-305/89, Italien/Kommission, Slg. 1991, I-1603, Randnr. 26, und Spanien/Kommission, Randnr. 40).

Im vorliegenden Fall ist diese Feststellung nicht nur hypothetischer Natur; wie sich insbesondere aus den Erklärungen der Kommission ergibt, haben nämlich mehrere Mitgliedstaaten bereits 1995 begonnen, einzelne Verkehrsmärkte dem Wettbewerb durch in anderen Mitgliedstaaten ansässige Unternehmen zu öffnen, so dass mehrere Unternehmen bereits ihre Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehrsdienste in anderen Mitgliedstaaten als ihrem Heimatstaat anbieten.

Sodann gilt die Mitteilung der Kommission vom 6. März 1996 über „De minimis“-Beihilfen (Abl. C 68, S. 9) nicht für den Verkehrssektor, wie sich aus ihrem vierten Absatz ergibt. Auch die Verordnung (EG) Nr. 69/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf „De-minimis“-Beihilfen (Abl. L 10, S. 30) gilt nach ihrer dritten Begründungserwägung und ihrem Artikel 1 Buchstabe a nicht für diesen Sektor.

*Schließlich gibt es nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes keine Schwelle und keinen Prozentsatz, bis zu der oder dem man davon ausgehen könnte, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt wäre. Weder der verhältnismäßig geringe Umfang einer Beihilfe noch die verhältnismäßig geringe Größe des begünstigten Unternehmens schließt nämlich von vornherein die Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten aus (Urteile *Tubemeuse*, Randnr. 43, und *Spanien/Kommission*, Randnr. 42).*

Die zweite Anwendungsvoraussetzung von Artikel 92 Absatz 1 des EG-Vertrags, wonach die Beihilfe geeignet sein muss, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, hängt daher nicht ab vom örtlichen oder regionalen Charakter der erbrachten Verkehrsdienste oder von der Größe des betreffenden Tätigkeitsgebiets.

76. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass die Chancen in anderen Mitgliedstaaten niedergelassener Unternehmen, Verkehrsdienste auf dem österreichischen Markt zu erbringen, durch die fragliche Maßnahme verringert werden.

77. Folglich birgt die öffentliche Finanzierung zugunsten von Postbus durch den VVT die Gefahr der Schaffung von Wettbewerbsverfälschungen und Beeinträchtigungen des Handels zwischen Mitgliedstaaten.

3.3.1.4. Schlussfolgerung

78. Da das zweite Altmark-Kriterium nicht erfüllt wird und alle anderen Bedingungen von Artikel 87 Absatz 1 erfüllt sind, ist die Kommission der Auffassung, dass die fraglichen Zahlungen eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen. Es ist daher zu prüfen, ob diese Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.

3.3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt

79. Artikel 73 des EG-Vertrags sieht für den Landverkehr vor: *„Mit diesem Vertrag vereinbar sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen.“*

3.3.2.1. Die Rechtsprechung in der Rechtssache Altmark zur Anwendbarkeit von Artikel 73

80. Dem Gerichtshof zufolge sind *„nach Artikel 77 (nunmehr Artikel 73) des EG-Vertrags (...) Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem des EG-Vertrags vereinbar. [...] Nach dem Erlass der Verordnung Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr sind die Mitgliedstaaten nicht mehr befugt, sich außerhalb der im abgeleiteten Gemeinschaftsrecht genannten Fälle auf Artikel 77 des EG-Vertrags zu berufen, wonach Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem EG-Vertrag vereinbar sind. Soweit die Verordnung Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist und die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse unter Artikel 92 Absatz 1 (nach der Änderung Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags fallen, legt die Verordnung Nr. 1107/70 infolgedessen abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen die Behörden der Mitgliedstaaten Beihilfen im Sinne von Artikel 77 des EG-Vertrags gewähren können.“* (7)

81. Es stellt sich somit die Frage, ob die Verordnung Nr. 1191/69/EG oder die Verordnung Nr. 1107/70/EG Regeln über die Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen enthält, die im vorliegenden Fall anwendbar sind.

3.3.2.2. Vereinbarkeit auf der Grundlage der Verordnung 1191/69/EG

Anwendungsbereich der Verordnung 1191/69/EG

82. Der Anwendungsbereich der Verordnung 1191/69/EG ist in Artikel 1 Absatz 1 und 2 wie folgt bestimmt:

1. *Diese Verordnung gilt für Verkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs betreiben. Die Mitgliedstaaten können die Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen.*

2. *Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:*

— *„Stadt- und Vorortverkehrsdienste“ den Betrieb von Verkehrsdiensten, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum und seinem Umland befriedigen,*

— *„Regionalverkehrsdienste“ den Betrieb von Verkehrsdiensten, um die Verkehrsbedürfnisse in einer Region zu befriedigen.*

83. Österreich hat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, bestimmte Unternehmen aus dem Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen: Nach Artikel 2 des *Privatbahnunterstützungsgesetzes 1998* (8) sind Unternehmen vom Anwendungsbereich der Verordnung 1191/69/EG ausgenommen, die ausschließlich Dienste im Stadt- und Vorortverkehr betreiben.

84. Im vorliegenden Fall handelt es sich bei den fraglichen Diensten jedoch um regionale Dienste. Folglich findet die Verordnung 1191/69/EG Anwendung.

Von Österreich gewählte Regelung

85. In Artikel 1 Absatz 3 bis 5 der Verordnung 1191/69/EG sind die beiden unterschiedlichen Regelungen beschrieben, nämlich die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und die Vertragsvergabe, zwischen denen die Mitgliedstaaten bei der Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wählen können.

(3) *Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten heben die auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten, in dieser Verordnung definierten Verpflichtungen auf, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind.*

(4) *Um insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten, können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten mit einem Verkehrsunternehmen Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes abschließen. Die Bedingungen und Einzelheiten dieser Verträge sind in Abschnitt V festgelegt.*

(7) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Rechtsache C-280/00, *Altmark Trans*, Randnrn. 101, 106, 107.

(8) Bundesgesetzblatt I 1994/519.

(5) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch im Stadt-, Vorort- und Regionalpersonenverkehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne des Artikels 2 beibehalten oder auferlegen. Die diesbezüglichen Bedingungen und Einzelheiten, einschließlich der Ausgleichsmethoden, sind in den Abschnitten II, III und IV festgelegt. Ist ein Verkehrsunternehmen außer auf dem Gebiet der Verkehrsdienste, für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gelten, noch in anderen Bereichen tätig, so sind die Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in einem gesonderten Unternehmensbereich zu erbringen, der mindestens folgende Anforderungen erfüllt:

- a) getrennte Rechnungsführung für jeden dieser Tätigkeitsbereiche und entsprechende Zuordnung der Aktiva nach den geltenden Buchungsregeln;
- b) Ausgleich der Ausgaben durch die Betriebseinnahmen und durch die Zahlungen der öffentlichen Hand ohne die Möglichkeit von Transfers von oder zu anderen Unternehmensbereichen.

(6) Ferner haben die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats die Möglichkeit, im Bereich der Personenbeförderung die Absätze 3 und 4 nicht auf die im Interesse einer oder mehrerer besonderer sozialer Gruppen festgelegten Beförderungstarife und -bedingungen anzuwenden.

86. Österreich hat sich für die Vertragsvergabe entschieden. So sieht § 19 ÖPNRV-G vor, dass die Verkehrsverbünde das System der Alteinnahmegarantie innerhalb von fünf Jahren durch ein Vertragssystem ersetzen (siehe die obige Darlegung). Folglich sind für die in Frage stehenden Maßnahmen die Regeln in Abschnitt V der Verordnung 1191/69/EG anwendbar.

Anwendung von Abschnitt V der Verordnung 1191/69/EG

87. Abschnitt V der Verordnung 1191/69/EG umfasst einen einzigen Artikel, Artikel 14, mit folgendem Wortlaut:

(1) Ein ‚Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes‘ ist ein Vertrag, der zwischen den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen wird, um der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten.

Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes kann insbesondere folgendes umfassen:

- Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität genügen;
- zusätzliche Verkehrsdienste;
- Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen;
- eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf.

(2) In einem Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes werden unter anderem folgende Punkte geregelt:

- a) die Einzelheiten des Verkehrsdienstes, vor allem die Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität;
- b) der Preis für die vertraglich vereinbarten Dienstleistungen, der die Tarifeinnahmen ergänzt oder die Einnahmen miteinschließt, sowie die Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien;
- c) Vertragszusätze und Vertragsänderungen, um insbesondere unvorhersehbare Veränderungen zu berücksichtigen;
- d) die Geltungsdauer des Vertrages;
- e) die Sanktionen bei Nichterfüllung des Vertrages.

(3) Das Sachanlagevermögen, das für die Erbringung von Verkehrsdiensten eingesetzt wird, die Gegenstand eines Vertrages über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sind, kann sich im Besitz des Unternehmens befinden oder ihm zur Verfügung gestellt werden.

(4) Ein Unternehmen, das einen Verkehrsdienst, den es der Allgemeinheit kontinuierlich und regelmäßig bietet und der nicht unter die Vertragsregelung oder das System der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fällt, einstellen oder wesentlich ändern möchte, teilt dies den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von mindestens drei Monaten mit. Die zuständigen Behörden können darauf verzichten, unterrichtet zu werden. Durch diese Bestimmung bleiben die einschlägigen anderen einzelstaatlichen Verfahren betreffend das Recht auf Einstellung oder Änderung von Verkehrsdiensten unberührt.

(5) Nach Eingang der Mitteilung nach Absatz 4 können die zuständigen Behörden vorschreiben, dass der betreffende Verkehrsdienst noch höchstens ein Jahr lang, gerechnet vom Zeitpunkt der Kündigung an, aufrechterhalten wird; sie teilen diese Entscheidung dem Unternehmen mindestens einen Monat vor Ablauf der Kündigungsfrist mit. Die Behörden können ferner von sich aus die Einrichtung oder die Änderung eines solchen Verkehrsdienstes aushandeln.

(6) Für die Kosten, die den Verkehrsunternehmen aus den Verpflichtungen im Sinne des Absatzes 5 erwachsen, erhalten diese einen Ausgleich nach den in den Abschnitten II, III und IV genannten gemeinsamen Methoden.

88. Der zwischen Postbus und dem VVT geschlossene Vertrag ist ein Vertrag zwischen der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats und einem Verkehrsunternehmen mit dem Zweck, der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten.

89. Der Vertrag umfasst insbesondere Folgendes: Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität genügen; Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen; eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf.

90. Der Vertrag kann somit als Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne von Artikel 14 der Verordnung 1191/69/EG angesehen werden.

91. Die Kommission stellt fest, dass sowohl der Zweck (der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten) als auch der Inhalt der öffentlichen Dienstleistungsverträge (Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität, Festlegung der Tarife und Bedingungen ‚für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen‘, ‚Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf‘ usw.) nicht von denen abweichen, die Gegenstand gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die vom Staat oder seinen Körperschaften auferlegt werden, sein können. Andererseits ist nicht auszuschließen, dass der im Vertrag festgelegte Preis für solche Leistungen nicht dem Marktpreis entspricht und somit als staatliche Beihilfe zugunsten des Vertragspartners angesehen werden kann.
92. Diesbezüglich stellt die Kommission als erstes fest, dass der Gesetzgeber mit der Annahme der Verordnung 1191/69 festzulegen bezweckte, unter welchen Bedingungen ‚Beihilfen, die [...] der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen‘, die in Artikel 73 des EG-Vertrags genannt werden, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind. Die Anwendung von Artikel 73, somit auch die Anwendung der Verordnung 1191/69, setzt jedoch das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 des EG-Vertrags voraus. Wenn der Inhalt des Vertrags durch den Begriff des Artikels 73, ‚mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängende Leistungen‘, erfasst werden kann, sollte die Form des Instruments, ein Vertrag statt einseitig auferlegter Verpflichtungen, für sich genommen kein Hindernis dafür sein, möglicherweise im Preis enthaltene Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklären zu können. Der für die Bewertung einer Leistung, sei sie vom Staat auferlegt oder von den Parteien in einem Vertrag vereinbart, als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ausschlaggebende Faktor ergibt sich aus der Substanz der Leistung und nicht aus der Form, die ihrer Entstehung zugrunde liegt⁽⁹⁾. Die Kommission schließt daraus, dass rechtlich nichts dagegen spricht, dass eine Beihilfe, die im Preis von Leistungen enthalten ist, der in einem öffentlichen Dienstleistungsvertrag vorgesehen ist, von der Kommission als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.
93. In Ermangelung genauer Bedingungen für die Vereinbarkeit in der Verordnung 1191/69 ist die Kommission der Auffassung, dass die sich aus dem EG-Vertrag, der Rechtsprechung und der Entscheidungspraxis der Kommission in anderen Bereichen ergebenden allgemeinen Grundsätze zur Beurteilung der Vereinbarkeit solcher Beihilfen herangezogen werden können.
94. Diese Grundsätze wurden von der Kommission im Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden⁽¹⁰⁾, allgemein zusammengefasst. Bezüglich der Vereinbarkeit von Beihilfen, die in dem Preis
- enthalten sind, den eine öffentliche Stelle einem Erbringer einer öffentlichen Dienstleistung zahlt, sieht dieser Gemeinschaftsrahmen folgendes vor:
- Die Höhe des Ausgleichs darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtung verursachten Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und einer angemessenen Rendite aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen abzudecken. Darin enthalten sind sämtliche vom Staat oder aus staatlichen Mittel in jedweder Form gewährten Vorteile. Die angemessene Rendite kann ganz oder teilweise die Produktivitätsgewinne mit einschließen, die von den betreffenden Unternehmen über einen ganz bestimmten, zuvor festgelegten Zeitraum ohne Reduzierung der vom Staat vorgegebenen Qualität erzielt wurden.*
95. Die Zahlungen des VVT an Postbus sind daher als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären, falls die ‚Höhe des Ausgleichs [...] nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtung verursachten Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und einer angemessenen Rendite aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen abzudecken‘.
96. Aus den von der österreichischen Regierung übermittelten Informationen ergibt sich, dass sich die Kosten der Leistungen von Postbus auf insgesamt 2 217 000 EUR belaufen, was einem Durchschnittspreis von 1,92 EUR/km entspricht. Zum anderen geht aus den Informationen hervor, dass der vom VVT für die erbrachten Leistungen gezahlte Preis insgesamt 2 217 000 EUR oder 1,92 EUR/km beträgt.. Die Postbus gewährten Ausgleichszahlungen entsprechen somit genau den Kosten.
97. Die österreichischen Behörden haben der Kommission mitgeteilt, dass die Postbus bei der Erfüllung des Vertrags entstehenden Kosten vor Vertragsschluss vom VVT mit drei unterschiedlichen Methoden überprüft wurden. Bei diesen drei Methoden handelt es sich um die Prüfung nach Kilometersätzen, die Prüfung nach Kostensätzen und die Prüfung nach Einzelkostenpositionen.
98. *Prüfung nach Kilometersätzen.* Der an Postbus gezahlte Kilometersatz beträgt 1,92 EUR. Die österreichischen Behörden sehen einen solchen Satz als verhältnismäßig niedrig an, insbesondere angesichts der Tatsache, dass es sich beim Bezirk Lienz um eine Gebirgsregion handelt, was im Vergleich zu einer durchschnittlichen Region besonders im Winter höhere Kosten pro Kilometer zur Folge hat.
99. Für vollkommen annehmbar halten die österreichischen Behörden einen solchen Kilometersatz auch im Lichte des Vorschlags der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen vom 26. Juli 2000⁽¹¹⁾. In diesem Verordnungsvorschlag wird in Ziffer 2.2.3 der Begründung Bezug genommen auf eine Isotope-Studie von 1997, wonach die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer für den Kraftomnibusverkehr in Märkten mit geregelttem Wettbewerb 2,26 EUR betragen.

⁽⁹⁾ Vgl. in diesem Sinne das Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Rs. C-280/00, *Altmark Trans*, das einen deutschen öffentlichen Dienstleistungsvertrag betraf. Dies hat den Gerichtshof nicht daran gehindert zu beurteilen, ob es sich um eine Beihilfe handelt oder nicht, und sich dabei auf den Inhalt und nicht die Form des Instruments zu stützen. Vgl. Artikel 4 der Entscheidung der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden (Abl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67), in der ebenfalls von der Form des Instruments abgesehen wird.

⁽¹⁰⁾ Abl. C 297 vom 29.11.2005, S. 4.

⁽¹¹⁾ KOM(2000) 7 endg.

100. *Prüfung nach Kostensätzen.* Für die Prüfung nach Kostensätzen hat Österreich Standardparameter für Personalkosten, Sachkosten ohne Fahrzeugkosten, Fahrzeugkosten (Abschreibungen) und Verwaltungskosten verwendet. Die Kosten für Leistungen, die den von Postbus erbrachten vergleichbar sind, belaufen sich nach dieser Methode auf 2 425 495,16 EUR. Bei einer zu erbringenden Kilometerleistung von 1 157 568 km ergeben sich mit dieser Methode somit Kosten von 2,09 EUR/km.
101. *Prüfung nach Einzelpositionen.* Zur Prüfung nach Einzelpositionen hat Österreich Standardparameter für Personalkosten, Fahrzeugkosten, Kosten für Kraftstoffe, Reifen und Instandhaltung der Busse, Versicherungskosten und Verwaltungskosten verwendet. Nach dieser Methode entstünden Postbus Kosten von insgesamt 2 207 000 EUR oder 1,90 EUR/km.
102. Die Kommission ist der Auffassung, dass die österreichischen Behörden somit Informationen vorgelegt haben, mit denen belegt werden kann, dass die Höhe des an Postbus gezahlten Ausgleichs nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und einer angemessenen Rendite aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen abzudecken. Folglich könnten die Zahlungen, die Postbus aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit dem VVT erhält und die staatliche Beihilfen darstellen, auf der Grundlage von Artikel 14 der Verordnung 1191/69/EG als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.
103. Angesichts der Tatsache, dass keine Ausschreibung stattgefunden hat und ein unmittelbarer Wettbewerber von Postbus behauptet, Postbus habe eine Überkompensation

erhalten, ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass es im vorliegenden Fall angezeigt ist, diesem Wettbewerber sowie allen betroffenen Dritten die Möglichkeit zu geben, sich zu den Methoden der von Österreich vorgenommenen Kostenprüfung zu äußern, bevor mit Sicherheit geschlossen werden kann, dass Postbus keine Überkompensation erhält. Die Kommission äußert daher zum gegenwärtigen Stadium Zweifel, ob Postbus nicht eine Überkompensation für Verkehrsleistungen erhält.

4. BESCHLUSS

104. Aus den dargelegten Gründen fordert die Kommission daher Österreich im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags auf, sich innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens zu dem Sachverhalt zu äußern und alle für die Beurteilung der betreffenden Maßnahmen sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Sie bittet die österreichischen Behörden, dem Empfänger der etwaigen Beihilfe unmittelbar eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.
105. Die Kommission teilt Österreich mit, dass sie die Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer Zusammenfassung dieses Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben.“