

## II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

## HATÁROZATOK

## BIZOTTSÁG

## A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. november 26.)

**a Postbus Lienz körzetében érvényes közszolgáltatási szerződésére vonatkozó C 16/07 (ex NN 55/06) számú állami támogatásról – Ausztria**

(az értesítés a C(2008) 7034. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/845/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

az osztrák kormánytól. 2005. október 3-i levelében <sup>(5)</sup> Ausztria benyújtotta a Bizottságnak a kért tájékoztatást.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

(2) 2007. május 30-i levelében <sup>(6)</sup> a Bizottság arról értesítette Ausztriát, hogy a szóban forgó intézkedést érintően határozott az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárás megindításáról.

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

(3) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában – amelyet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* tettek közzé – felhívta az érdekelteket észrevételeik megtételére <sup>(7)</sup>.

miután felhívta az érdekelt feleket, hogy az említett rendelkezéseknek megfelelően nyújtsák be észrevételeiket <sup>(1)</sup>,

mivel:

(4) Ausztria 2007. július 18-i levelében <sup>(8)</sup> nyújtotta be észrevételeit.

## 1. ELJÁRÁS

(1) A Bizottsághoz 2002. augusztus 2-án <sup>(2)</sup> és 2003. augusztus 23-án <sup>(3)</sup> kelt levelekben egy magántulajdonban levő osztrák autóbusz-társaságtól panasz érkezett olyan feltételezett állami támogatás tárgyában, amelyet 2002-ben a tiroli közlekedési vállalat (*Verkehrsverbund Tyrol GmbH*, a továbbiakban: *Verkehrsverbund Tyrol*) ítélte oda állami tulajdonú versenytársa, a *Postbus AG* (a továbbiakban: *Postbus*) számára. 2005. július 14-i levelében <sup>(4)</sup> a Bizottság e panasz kapcsán tájékoztatást kért

(5) 2007. július 24-i levelében <sup>(9)</sup> a panaszos arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy tovább nem érdekelt az ügy továbbvitelében.

(6) A Bizottsághoz más érdekelt féltől nem érkezett be észrevétel.

<sup>(1)</sup> HL C 162., 2007.7.14., 19. o.

<sup>(2)</sup> Nyilvántartásba véve a TREN (2002) A/63803. szám alatt.

<sup>(3)</sup> Nyilvántartásba véve a TREN (2002) A/68846. szám alatt.

<sup>(4)</sup> Nyilvántartásba véve a TREN (2005) D/113701. szám alatt.

<sup>(5)</sup> Nyilvántartásba véve a TREN (2006) A/15295. szám alatt.

<sup>(6)</sup> Nyilvántartásba véve a C (2007) 2209 végleges szám alatt.

<sup>(7)</sup> Lásd: 1. lábjegyzet.

<sup>(8)</sup> Nyilvántartásba véve a TREN (2007) A/38864. szám alatt.

<sup>(9)</sup> Nyilvántartásba véve a TREN (2007) A/39395. szám alatt.

## 2. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES ISMERTETÉSE

### 2.1. A vizsgált intézkedés

#### 2.1.1. Háttér

- (7) A *Verkehrsbund Tirol* állami tulajdonú társaság, amelyre a magánjog szabályai vonatkoznak. Hasonló társaságok az összes többi régióban is működnek, összefoglaló nevük *Verkehrsbundgesellschaften*. E társaságok felelnek az autóbussz-közlekedés megtervezéséért és összehangolásáért az adott régióban. A *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (Szövetségi törvény a tömegközlekedés szervezéséről – a továbbiakban: ÖPNRV-G) alapján e társaságok az adott szövetségi tartománytól éves támogatást kapnak a tömegközlekedésnek az adott régióban történő megfelelő biztosításáért.
- (8) 2002. július 12-én a *Verkehrsbund Tirol* közszolgáltatási szerződést kötött a *Postbus*szal az utasoknak az 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 és 5052 számú autóbusszvonalakon *Lienz* körzetében történő szállítására.
- (9) Az osztrák közigazgatási törvény értelmében egy autóbusszvonal üzemeltetéséhez az autóbussz-üzemeltetőnek engedéllyel kell rendelkeznie. Ezt az engedélyt a közszolgáltatási szerződés megkötésétől függetlenül adják meg.
- (10) A *Postbus* már a közszolgáltatási szerződés megkötése előtt rendelkezett a szerződés hatálya alá tartozó hét autóbusszvonal üzemeltetésére vonatkozó engedéllyel. A *Postbus* saját elhatározásából nyújtott be kérelmet az engedélyekre, anélkül, hogy az ellentételezés megítéléséről megbizonyosodott volna. Ezért a szóban forgó autóbusszvonalak üzemeltetése az osztrák jogszabályok értelmében *eigenwirtschaftlich* (üzleti célú). Az osztrák közbeszerzési jogszabályban az *eigenwirtschaftlich* és a *gemeinwirtschaftlich* (közérdekű) fogalmak megkülönböztetése lényeges, mivel a közbeszerzési szabályok hatálya alá kizárólag a *gemeinwirtschaftlich* üzemeltetésű vonalakra vonatkozó közszolgáltatási szerződések tartoznak. Ezért az e határozat hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződést közbeszerzési eljárás nélkül ítélték oda.

#### 2.1.2. A vizsgált közszolgáltatási szerződés részletes ismertetése

- (11) A szerződés tárgya tömegközlekedési autóbussz-szolgáltatások díjazás ellenében, a *Postbus* által történő nyújtása. A szerződés visszamenőleges jelleggel 2002. január 1-jén lépett hatályba, határozatlan időre. 2006 decemberétől a két fél bármelyikének jogában áll a szerződést hat hónapos felmondási idővel megszüntetni.
- (12) A díjazás kiszámításához a szerződés megkülönbözteti a *Bestelleistungen* és a *Bestandsleistungen* fogalmakat.
- (13) A *Bestelleistungen* fogalom alatt a szerződés értelmében olyan autóbussz tömegközlekedési szolgáltatások nyújtása értendő, amelyekért rögzített összegű ellentételezést kell fizetni. A szerződés IV. részének (3) bekezdése előírja, hogy a *Bestelleistungen* körébe 204 807 km

tartozik. A szerződés XIII. része előírja, hogy a *Postbus* 527 000 EUR összegű éves támogatást kap, amihez hozzáadódik a forgalmi adó összege. A kifizetésre tizenkét részletben került sor az év egyenlő szakaszaira lebontva.

- (14) A *Bestandsleistungen* fogalma a szerződés értelmezésében olyan autóbussz tömegközlekedési szolgáltatások nyújtását takarja, amelyek után három összetevőből álló ellentételezést kell fizetni. A szerződés IV. részének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a *Bestandsleistungen* körébe 952 761 km tartozik. A szerződés X. részének (2) bekezdése a *Bestandsleistungen* után 2002-ben fizetendő díjazás összegét 1 690 000 euróban határozza meg. A X. rész (3) bekezdése előírja, hogy ez a díjazás az alábbiak szerint áll össze:
- a) az összeköttetési díj (*Verbundabgeltung*), amelynek összegét évente és vonalanként az utasok számának megfelelően rögzítik;
- b) a menetjegyek értékesítéséből származó, forgalmi adózás utáni és a *Postbus*nak visszaszármatott bevétel;
- c) a Szövetségi Környezetvédelmi, Ifjúsági és Családügyi Minisztérium által – az ÖPNRV-G 29. paragrafusa, valamint a minisztérium és a *Postbus* között a családi kiadások fedezéséről szóló törvény (Familien Lasten Ausgleichs Gesetz – FLAG) 30f. és 30j. paragrafusa szerint kötött szerződések értelmében – a tanulók és szakképzésben résztvevők számára kedvezményes menetdíj bevezetése okán megítélt ellentételezésből származó bevétel.
- (15) A szerződés első évében a *Verbundabgeltung* összege 1 690 000 EUR, mínusz a menetjegyek értékesítéséből származó bevétel, illetve a menetdíj megállapítására vonatkozó kötelezettségek okán folyósított ellentételezések. A szerződés megkötésekor a felek előtt még nem volt ismeretes a menetdíj megállapítására vonatkozó kötelezettségek okán folyósított ellentételezések összege. A szerződés tehát nem rögzíti a *Verbundabgeltung* abszolút összegét.
- (16) A *Verkehrsbund Tirol* által a *Postbus*nak fizetett összeg 2002-ben összesen 2 217 000 EUR volt (beleértve a visszaszármatott menetjegy-értékesítéseket is). Ennek fejében a *Postbus* 1 157 568 km-nyi autóbussz-szolgáltatást volt köteles nyújtani a szerződésben meghatározott menetrend szerint és autóbusszvonalakon. A kilométerenkénti átlagár 1,92 EUR volt.
- 2.1.3. Az osztrák rendszer kialakulásának történeti háttere
- (17) A *Bestelleistungen* és a *Bestandsleistungen* fogalmak megkülönböztetését elsősorban történelmi okok magyarázzák, nevezetesen az, hogy az ÖPNRV-G Ausztria vidéki területein előírja a tömegközlekedés szervezését és finanszírozását.

- (18) Az ÖPNRV-G 10. paragrafusának (1) bekezdése előírja, hogy az osztrák állami tulajdonú autóbusz-közlekedési vállalatok – ilyen a *Postbus* is – 1999. június 1-jéig jogosultak arra, hogy a szövetségi államtól kérjék tömegközlekedési üzemeltetési veszteségeik kompenzációját (*Alteinnahmegarantie*).
- (19) 1999. június 1-jétől a szövetségi állam az *Alteinnahmegarantie* értelmében évente kifizetett összegnek megfelelő összeget folyósít a tömegközlekedés szervezéséért felelős regionális szervezeteknek (*Verkehrsverbundgesellschaften*). E szervezetek az említett összegeket arra fordítják, hogy az autóbusz-vállalatoktól autóbusz-szolgáltatásokat rendeljenek meg. E szolgáltatások megrendelése előtt a *Verkehrsverbundgesellschaften* – az ÖPNRV-G-nek a tömegközlekedés területén betartandó gazdasági és minőségi paraméterek meghatározásáról szóló 11., 20. és 31. paragrafusa szerint – az adott régióban megtervezik a tömegközlekedést (ÖPNRV-G 10. paragrafus (2) bekezdés).
- (20) 2001-től a szövetségi állam évente egyötödével csökkenti a *Verkehrsverbundgesellschaften* számára folyósított összeget (az ÖPNRV-G 10. paragrafusának (3) bekezdése).
- (21) Az ÖPNRV-G 14. és azt követő paragrafusai meghatározzák a *Verkehrsverbundgesellschaften* létrehozásának és szervezésének feltételeit. Különösen az ÖPNRV-G 19. paragrafusának (1) bekezdése kötelezi a *Verkehrsverbundgesellschaften* arra, hogy az *Alteinnahmegarantie* helyébe 1999-től számított öt éven belül új, közszolgáltatási szerződéseken alapuló rendszert léptessen.

#### 2.1.4. A közszolgáltatási szerződésben meghatározott ár indokolása

- (22) A közszolgáltatási szerződés aláírása előtt a *Verkehrsverbund Tirol* három különböző módszert alkalmazott annak ellenőrzésére, hogy a szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségért járó ellentételezés indokolt-e. E három módszer: a kilométerenkénti költségek (*Prüfung nach Kilometersätzen*), a költségtételenkénti költségek (*Prüfung nach Kostensätzen*) és a költségek különböző kategóriái szerinti költségek (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

#### 2.2. A Bizottság első vizsgálata

- (23) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kétségbe vonta azt, hogy a *Verkehrsverbund Tirol* és a *Postbus* között kötött közszolgáltatási szerződés megfelelt a második, úgynevezett *Altmark*-kritériumnak<sup>(10)</sup>. Tekintve, hogy a négy kritérium egyszerre teljesítendő, azt nem vizsgálták, hogy a harmadik és a negyedik kritérium teljesül-e, csak az nyert megállapítást, hogy az állami támogatás megléte nem zárható ki.
- (24) Az említett állami támogatás és a közös piac esetleges összeegyeztethetősége tekintetében az eljárás megindítá-

sáról szóló határozat úgy ítéli meg, hogy a támogatás az EK-Szerződés 73. cikke és a Tanács 1191/69/EGK a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i rendelete<sup>(11)</sup> 14. cikke értelmében összeegyeztethető lehet a közös piaccal. A Bizottság különösen úgy ítélte meg, hogy az ellentételezés *Postbus*nak fizetett összege vélhetően nem haladja meg a szerződésben foglalt közszolgálati kötelezettségek teljesítése révén felmerülő költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket, valamint a kötelezettségek teljesítéséért járó méltányos hasznot.

- (25) Mindazonáltal a Bizottság úgy vélte, hogy mivel közbeszerzési eljárás nem volt, és mivel a *Postbus* egy közvetlen versenytársa azt állította, hogy a *Postbus* túlkompensációban részesült, a szóban forgó versenytárs és valamennyi többi érdekelt fél számára lehetőséget kell adni, hogy véleményt mondjanak az Ausztria által a költségek ellenőrzése és a túlkompensáció elkerülése érdekében végzett vizsgálat módszereiről, mielőtt bizonyossággal el lehetne dönteni, hogy a *Postbus* túlkompensációban részesült-e vagy sem. A fentiek alapján a Bizottság kétségbe vonta azt, hogy a *Postbus* túlkompensációban részesült a közszolgáltatási szerződésben meghatározott közszolgáltatás nyújtásáért.

#### 3. AUSZTRIA ÉSZREVÉTELEI

- (26) Ausztria észrevételei az alábbiakra vonatkoznak:
- a) az *Altmark*-kritériumok és az 1191/69/EGK tanácsi rendelet közötti kapcsolat;
  - b) a második *Altmark*-kritérium alkalmazása a jelen esetben;
  - c) a harmadik és negyedik *Altmark*-kritérium alkalmazása a jelen esetre, különösen a költségek ellenőrzésére és a túlkompensáció elkerülésére használt módszerek;
  - d) a közszolgáltatási szerződés és az 1191/69/EGK tanácsi rendelet összeegyeztethetősége.

Az *Altmark*-kritériumok és az 1191/69/EGK tanácsi rendelet közötti kapcsolat

- (27) Ausztria megítélése szerint az EK-Szerződés 73. cikke és az azt alapul vevő 1191/69/EGK tanácsi rendelet *lex specialis*-nak minősül az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének vonatkozásában. Ezért valahányszor a közszolgáltatási szerződés teljesíti az 1191/69/EGK tanácsi rendelet 14. cikkében meghatározott kritériumokat, nincs szó állami támogatásról, ezért nincs szükség arra sem, hogy a szóban forgó közszolgáltatási szerződést az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése és az *Altmark*-kritériumok vonatkozásában értékelni kelljen. Ausztria ezt az értelmezést az *Altmark* ítélet 37. pontjára alapozza, amely kimondja, hogy:

<sup>(10)</sup> E kritériumokat az Európai Közösségek Bírósága 2003. július 24-i ítéletében határozta meg (*Altmark*, C-280/00 sz. ügy, EBHT I-7747) annak megállapítására, hogy egy közszolgálati ellentételezés állami támogatásnak minősül-e.

<sup>(11)</sup> HL L 156., 1969.6.28., 1. o.

„Először azt kell megvizsgálni, hogy az 1191/69/EGK rendelet alkalmazandó-e a szóban forgó, alapjárásban szereplő közlekedési szolgáltatásokra. Csak amennyiben a válasz nemleges, akkor kell mérlegelni a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó általános rendelkezéseinek a szóban forgó, alapjárásban szereplő támogatásokra való alkalmazását.”

### 3.1. A második *Altmark*-kritérium alkalmazása a jelen esetben

- (28) Ausztria érvelése szerint a *Verkehrsverbund Tirol* és a *Postbus* közötti közszolgáltatási szerződés még akkor is minden körülmények között teljesíti a négy *Altmark*-kritériumot, ha az 1191/69/EGK tanácsi rendelet az állami támogatás meglétét nem, csupán annak közös piaccal való összeegyeztethetőségét említi.
- (29) A második *Altmark*-kritérium vonatkozásában Ausztria magyarázata szerint a *Bestelleistungen* és a *Bestandsleistungen* után járó díjazás mértékét egyaránt előzetesen, tárgyilagos és átlátható módon állapították meg. A *Bestelleistungen* tekintetében Ausztria indoklása szerint a szerződés olyan nettó összegű szerződés, amelynek értelmében a *Postbus* levezetett kilométerenként 2,57 EUR/km rögzített árban részesül<sup>(12)</sup>. Ezért az árat előzetesen az „levezetett kilométerenkénti ár” tárgyilagos és átlátható kritériuma alapján állapították meg.
- (30) A *Bestandsleistungen* vonatkozásában Ausztria indoklása szerint az árban a felek szintén előzetesen, fix árként – azaz 1 690 000 EUR a levezetendő 952 761 km után – állapodtak meg. Az előzetesen nem egyeztetett tényező a fizetés három összetevőjének – a menetjegyek értékesítéséből származó bevétel, a menetdíjra vonatkozó kötelezettség és az integrált menetdíjrendszer után járó kompenzáció – pontos megoszlása. Ausztria indoklása szerint ennek oka a három összetevő jellegében rejlik: az első két komponens a szállított utaslétszám függvénye, míg a harmadik a teljes megállapodott ár és az első két komponens összege közötti különbözet.
- (31) Ebben a tekintetben Ausztria következtetése szerint a szerződés olyan világos szerződés, amelynek értelmében a *Postbus* levezetett autóbusz-kilométerenként 1,77 EUR rögzített árban részesül, és ezért az árat előzetesen az „levezetett kilométerenkénti ár” tárgyilagos és átlátható kritériuma alapján állapították meg.

### 3.2. A harmadik és negyedik *Altmark*-kritérium alkalmazása a jelen esetben, különösen a költségek ellenőrzésére és a túlkompenzáció elkerülésére használt módszerek

- (32) Ausztria érvelése szerint a *Verkehrsverbund Tirol* kizárta a túlkompenzációt azáltal, hogy – három különböző módszerrel – az iparági átlaghoz mérten ellenőrzi a *Postbus*nak kifizetett kilométeralapú díjat; e három módszer: a kilométerenkénti költségek ellenőrzése, a költségtételenkénti költségellenőrzés és a költségek különböző kategóriái szerinti költségellenőrzés.
- (33) Az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában Ausztria további információkat nyújtott be a Bizottsághoz a közlekedési szolgáltatások nyújtásával járó költségek ellenőrzésére és a túlkompenzáció elkerülésére szolgáló két módszerrel – nevezetesen a költségtételenkénti költségellenőrzéssel és a költségek különböző kategóriái szerinti költségellenőrzéssel – kapcsolatosan. Úgy ítélik meg, hogy további indoklás nem szükséges az egy kilométerre jutó költségek ellenőrzése tekintetében<sup>(13)</sup>.
- (34) Ausztria véleménye szerint e három költségellenőrzés mind a harmadik (túlkompenzáció hiánya), mind a negyedik (átlagos, jól működtetett vállalkozás) *Altmark*-kritériummal való megfelelést biztosítja.

#### 3.2.1. Költségtételenkénti költségellenőrzés

- (35) A *Verkehrsverbund Tirol* a „költségtételenkénti költségellenőrzés” módszer segítségével összehasonlította a *Postbus* költségtételenkénti költségeit az iparági átlaggal.
- (36) Az iparági átlag alapján a *Postbus*nak az alábbi költségcélakat kell teljesítenie a *Lienz* körzetében érvényes közszolgáltatási szerződés keretében:

Költségtétel	Költség
Személyi jellegű ráfordítások	[...] EUR (*)
Üzemanyag- és karbantartási költségek	[...] EUR
Járműköltség (értékvesztés)	[...] EUR
Adminisztratív költségek	[...] EUR
Összesen	[...] EUR

(\*) Bizalmas információ.

- (37) E költségelemekre Ausztria az alábbi részletes magyarázattal szolgál.

<sup>(13)</sup> Az Ausztria által e tekintetben az előzetes vizsgálati szakaszban nyújtott indoklásért lásd az eljárás megindításáról szóló határozat 98. és 99. pontját.

<sup>(12)</sup> 527 000 EUR: 204 807 km = 2,57 EUR/km.



## 3.2.1.1. Személyi jellegű ráfordítások

- (38) A személyi jellegű ráfordítások kiszámításához Ausztria az autóbuszvonalak üzemeltetése tekintetében 54 290 vezetési órát (*Lenkerstunden*) vett alapul. Ausztria pontosította, hogy ez a szám a menetrend szerinti üzemeltetéshez szükséges kilométerek számán alapul, magában foglalja a tartózkodási időt, de nem tartalmazza a végállomásra/garázsba vezető utat, a pihenőidőt stb. Ausztria szerint a *Verkehrsverbund Tirol* által biztosított 21 km/óra<sup>(14)</sup> szolgáltatási szint viszonylag magasnak számít, mivel az osztrák átlag 16–18 km/óra körül van.
- (39) Ausztria szerint egy vezetési óra bruttó órabér-költsége (beleértve valamennyi adót, illetéket, szervizelést, karbantartást, adminisztrációt és további személyi jellegű ráfordításokat is) [...] EUR. Ez az összeg a következőkből tevődik össze: A magánjog hatálya alá tartozó autóbusz-vállalkozások munkavállalóira vonatkozó 2002-es osztrák kollektív szerződés 7,55 EUR-ban állapította meg a nettó átlag órabért. Ehhez az összeghez először hozzá kell adni a vasárnapi és ünnepnap pótlékot, a túlóradíjat, adókat és társadalombiztosítási járulékokat. E további költségelemek figyelembevételével az átlag órabér 16,30 EUR.
- (40) Az említett órabérhez további kb. [...] %-os terhet kell hozzáadni a szervizelési, rendelkezésre állási és adminisztrációs költségekre. Ezen üzemi költségek figyelembevételével egy autóbusz egy órányi üzemeltetésének költsége [...] EUR.
- (41) Az éves vezetési óraszám és az átlag órabér szorzata adja a személyi jellegű ráfordításokat, amely [...] EUR<sup>(15)</sup>.

## 3.2.1.2. Üzemanyag- és karbantartási költségek

- (42) Az üzemanyag- és karbantartási költségek tekintetében a *Verkehrsverbund Tirol* költsége minden menetrendi kilométer (1 157 568 km) után [...] EUR, amely összesen [...] EUR-t tesz ki. Ez az összeg a finanszírozási, az értékvesztési és az ellenőrzési költségek kivételével a gépjárművel kapcsolatos minden költséget tartalmaz.
- (43) Ausztria részletes magyarázattal szolgált a kalkulációhoz. Ennek alapjául az a feltételezés szolgált, hogy a *Lienz* körzetében működő vonalakon 4 db, 15 méter hosszúságú, és 100 kilométerenként 45 l/100 km üzemanyag-fogyasztású autóbuszra, illetve 21 db, 12 méter hosszúságú és 36 l/100 km fogyasztású autóbuszra lenne szükség. E buszpark becslült üzemanyag-fogyasztása

összesen 478 000 liter. A gázolaj literenkénti [...] EUR árának alapján ezért a teljes üzemanyagköltség [...] EUR.

- (44) A karbantartási költségek (személyzet és anyagköltség) becslült összege autóbuszonként [...] EUR, ami 25 autóbusz esetében összesen [...] EUR. Az üzemanyag- és a karbantartási költségek összege [...] EUR.
- (45) Ez már meghaladja a(z) [...] EUR-ban megállapított referenciaértéket. Ezért az osztrák hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy az „üzemanyag- és karbantartási” költségelem rendkívül óvatos becslés.

## 3.2.1.3. A járművek beszerzésének és értékvesztésének költsége

- (46) A járművek beszerzésének és értékvesztésének [...] EUR költségét az alábbi feltételezések alapján állapították meg:
- a) Az autóbuszvonalak működtetéséhez 4 db 15 méter, és 21 db 12 méter hosszú autóbuszra van szükség.
- b) A közszolgáltatási szerződés kiköti, hogy az autóbuszpark átlagéletkora nem haladhatja meg a 6 évet, és hogy a flotta legkevesebb 10 %-át évente fel kell újítani.
- c) Egy 12 méteres autóbusz beszerzési ára [...] EUR; az átlag éves tőkemegtérülés 5 %, az amortizációs időszak pedig 8 év. Ezért az egy járműre jutó annuitás [...] EUR.

d) Ugyanakkor mivel a szerződés lehetővé teszi a járművek 12 éves üzemeltetését, a járműpark egyharmadát annak teljes amortizálódása ellenére üzemben tartják. Ezért a járművek beszerzési és értékvesztési költségei csak a járműpark kétharmadára, azaz 16 db autóbuszra vonatkoznak.

- (47) A fenti feltételezések alapján a járművek éves beszerzési és értékvesztési költsége [...] EUR<sup>(16)</sup>.

## 3.2.1.4. Adminisztratív költségek

- (48) Az [...] EUR adminisztratív költségek tekintetében a *Verkehrsverbund Tirol* számításai során a többi költségelemenkénti költség [...] %-át vette figyelembe<sup>(17)</sup>. Ez az összeg fedezi az irodák bérleti díját és az irodai berendezések költségét.

<sup>(14)</sup> A 21 km/óra a teljes kilométerszám és a vezetési órák számának hányadosa: 1 157 568 km: 54 290 óra = 21,32 km/óra.

<sup>(15)</sup> 54 290 óra × [...] EUR/óra = [...] EUR.

<sup>(16)</sup> [...] EUR.

<sup>(17)</sup> [...] EUR (darabonkénti költség) × [...] % = [...] EUR.

### 3.2.2. Különböző költségkategóriák szerinti költségellenőrzés

- (49) A különböző költségkategóriák szerinti költségellenőrzés azok valószínűségét hivatott megállapítani. A *Verkehrsverbund Tirol* a következő költségeket állapította meg referenciaként:

Költségkategóriák	Költség
Sofőrköltéség	[...] EUR
Személyi jellegű ráfordítások (a sofőr-költség nélkül)	[...] EUR
Járműköltéség (értékvesztés)	[...] EUR
Üzemanyagköltéség	[...] EUR
Gumiabroncsköltéség	[...] EUR
Egyéb költségek (javítás, karbantartás stb.)	[...] EUR
Adminisztratív költségek	[...] EUR
Összesen	[...] EUR

- (50) E referenciaértékek részletes magyarázata az alábbiakban olvasható.

#### 3.2.2.1. Sofőrköltéség

- (51) A *Verkehrsverbund Tirol* sofőrköltéség-számításai 28 fős sofőrállományon alapulnak, amely Ausztria szerint 25 autóbushoz kevés, figyelembe véve a szabadságolásokat, betegállomány miatti inaktív időszakokat stb. Noha a magánjog hatálya alá tartozó autóbushoz tartozó munkavállalóira vonatkozó osztrák kollektív szerződés szerint az éves bruttó munkabér (pótlékok és adók nélkül) [...] EUR, a *Verkehrsverbund Tirol* csupán [...] euróval számolt. Így a személyi jellegű ráfordítások összege [...] EUR.

#### 3.2.2.2. Személyi jellegű ráfordítások

- (52) A többi személyi jellegű ráfordítás (adminisztratív személyzet, rendelkezésre állás, műhely-szerviz) vonatkozásában a *Verkehrsverbund Tirol* munkavállalónként bruttó [...] EUR éves bérköltéssel számolt. A munkavállalói létszámot 8 főben állapították meg. Ily módon az egyéb személyi jellegű ráfordítások összege [...] EUR.

#### 3.2.2.3. Gépjárműköltéségek

- (53) A gépjárműköltéségek kalkulációjához ugyanazt a feltételezést vették alapul, mint a költségételenkénti költségellenőrzésnél.

#### 3.2.2.4. Üzemanyagköltéség

- (54) Az üzemanyagköltéség esetében a *Verkehrsverbund Tirol* 465 000 liter üzemanyag-fogyasztással számolt. A

becsült átlag üzemanyagárat literenként [...] EUR-ban állapították meg. Ezért a teljes üzemanyagköltéség [...] EUR (17).

#### 3.2.2.5. Gumiabroncsköltéség

- (55) A gumiabroncsköltéségek tekintetében a *Verkehrsverbund Tirol* abból a feltételezésből indult ki, hogy 2 pár abroncs évenkénti beszerzése 25 autóbushoz esetében [...] EUR, azaz összesen [...] EUR.

#### 3.2.2.6. Egyéb költségek

- (56) A gépjárművek anyag-, karbantartási, biztosítási, illetékestb. költségeinek becsült összege [...] EUR/év. Ez minden autóbushoz esetében magában foglalja az éves biztosítás díját kb. [...] EUR és a levezetett kilométerenkénti anyagköltéséget [...] EUR. 25 autóbushoz karbantartási költsége összesen évi [...] EUR. Egy 1 500 négyzetméter alapterületű garázs bérleti díja évi [...] EUR.

#### 3.2.2.7. Adminisztratív költségek

- (57) Az adminisztratív költségek a becslések szerint havi [...] EUR-t, azaz éves szinten [...] EUR-t tesznek ki.

### 3.2.3. Ausztria következtetése a harmadik és negyedik Altmárk-kritériummal kapcsolatban

- (58) Ausztria arra a következtetésre jutott, hogy a *Verkehrsverbund Tirol* megfelelő, valószerű és óvatos becslések alapján mérte fel, hogy egy átlagos autóbushoz tartozó vállalat mennyit fordítana egy hasonló szerződés végrehajtására, és ennek megfelelően állapította meg a *Postbus*nak kifizetett árat. Ausztria hangsúlyozza, hogy a *Postbus*nak kifizetett ár (azaz 2 217 000 EUR) jóval a sorrendben 2 224 965 EUR, illetve 2 205 619 EUR eredménnyel végződött két költségellenőrzés közötti tartományban marad.

- (59) Ezért Ausztria úgy ítéli meg, hogy a túlkompenzáció a *Postbus* esetében kizárható, és a cégnek kifizetett ár megfelel annak, amit egy átlagos, jól működtetett, járművekkel megfelelően felszerelt vállalkozás igényelt volna a szóban forgó szolgáltatások teljesítéséhez.

### 3.3. A közszolgáltatási szerződés és az 1191/69/EGK rendelet összeegyeztethetősége

- (60) A 3.3 szakaszban ismertetett okok miatt Ausztria úgy ítéli meg, hogy a közszolgáltatási szerződés az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének is maradéktalanul megfelel.

## 4. JOGI ÉRTÉKELÉS

- (61) A Bizottság mindenekelőtt elveti Ausztria érvelését, miszerint az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése nem vonatkozik az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződésre.

- (62) Az 1191/69/EGK rendelet többek között lehetővé teszi bizonyos, a tagállamok által közszolgáltatási kötelezettség előírásáért nyújtott ellentételezés formájában megítélt támogatások közös piaccal való összeegyeztethetőségét, és mentességet nyújt a tagállamoknak az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése által előírt kötelezettség alól, amely szerint a támogatásokról azok végrehajtása előtt értesíteniük kell a Bizottságot.
- (63) Ugyanakkor az 1191/69/EGK rendelet által előírt, az állami támogatásokra vonatkozó szabályok kizárólag az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében meghatározott állami támogatásokat alkotó intézkedésekre vonatkoznak. Másképpen fogalmazva az 1191/69/EGK rendelet összeegyeztethetőségi rendelet.
- (64) Ezért először azt kell elemezni, hogy a *Postbus* és a *Verkehrsverbund Tirol* között kötött szerződésben előírt kifizetések az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek-e. Ha igen, akkor második lépésben azt kell elemezni, hogy e támogatások összeegyeztethetőek-e a közös piaccal.

#### 4.1. A támogatás megléte

- (65) A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint: „Ha e szerződés másként nem rendelkezik, a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.”
- (66) A *Postbus*hoz hasonló autóbusz-üzemeltetők gazdasági tevékenységet (azaz díjazás ellenében történő utasszállítást) is végeznek, ezért e társaságok az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében meghatározott vállalkozásoknak minősülnek.
- (67) A *Postbus*nak juttatott támogatásokat a Tirol szövetségi állam és a szövetségi kormány által finanszírozott *Verkehrsverbund Tirol* fizette ki. Vagyis ezen összegek kifizetése állami források bevonásával történt.
- (68) A következő kérdés, hogy a *Postbus* az e határozat hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződés révén szelektív gazdasági előnyt élvez-e. A Bíróság az *Altmark Trans*-ügyben hozott ítéletében<sup>(18)</sup> részletesen ismertette azokat a kritériumokat, amelyek alapján megállapítható,

hogy közszolgáltatásért fizetett állami támogatásról van-e szó.

„A menetrendszerinti, városi, elővárosi és regionális tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére fordított állami támogatásokra e rendelkezés nem vonatkozik, amennyiben e támogatások a kedvezményezett vállalkozások által közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése érdekében nyújtott szolgáltatás ellentételezésének minősülnek. [...]”

A Bíróság szerint ez az eset áll fenn, amennyiben az alábbi négy kritérium teljesül:

- először is, a kedvezményezett vállalkozásnak közszolgáltatási kötelezettséggel kell rendelkeznie, és e kötelezettségeket világosan meg kell határozni,
- másodsor, az ellentételezés kiszámításához alapul vett paramétereket objektív és átlátható módon előre meg kell határozni,
- harmadszor, az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek biztosításához szükséges költség egy része vagy egésze fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a kapcsolódó elismervényeket és az ésszerű nyereséget,
- negyedszer, ha a közszolgáltatási kötelezettséget biztosító vállalkozást nem közbeszerzési eljárásón választották ki, [...] a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell meghatározni, amelyeket egy átlagos, jól vezetett és az előírt közszolgáltatási követelmények teljesítéséhez megfelelő közlekedési eszközökkel felszerelt vállalkozás vállalt volna e kötelezettségek teljesítése érdekében, figyelembe véve az ezzel kapcsolatos bevételeket, valamint az említett kötelezettségek teljesítéséhez szükséges ésszerű nyereséget.”

##### 4.1.1. A világosan meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével megbízott kedvezményezett vállalkozás

- (69) Az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (1) bekezdése a következőképpen határozza meg a közszolgáltatási kötelezettségeket: „A »közszolgáltatási kötelezettség« olyan kötelezettségeket jelent, amelyeket a kérdéses fuvarozási vállalkozás nem vállalna, vagy nem ugyanilyen mértékben, illetve nem azonos feltételekkel vállalna, ha saját üzleti érdekeit tartaná szem előtt.”

<sup>(18)</sup> Bírósági ítélet, *Altmark Trans*.

(70) A *Postbus* és a *Verkehrsverbund Tirol* közötti szerződés a kiegyensúlyozott közlekedési hálózat biztosítása érdekében különleges követelményeket határoz meg a szolgáltató tekintetében, tekintettel a vidéki lakosság alacsony népsűrűségére és a kiszolgált területek földrajzi adottságaira. Ezek a szempontok könnyen eltéríthetik ezeket az üzemeltetőket attól, hogy szolgáltatásukat szigorúan üzleti alapon kínálják. A *Postbus* vállalat köteles e szolgáltatások nyújtására; a betartandó menetrend és a szolgáltatás által lefedett autóbuszvonalak rögzítése szerződéses úton történt, a szerződés 2. pontjában foglaltak szerint.

(71) Ebből következően a *Postbus* és a *Verkehrsverbund Tirol* közötti szerződésből az következik, hogy a *Postbus* feladata ténylegesen tömegközlekedési közszolgáltatás ellátása *Lienz* körzetében. Ennél fogva az első Altmark-kritérium teljesül.

#### 4.1.2. Az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló, előzetesen objektív és átlátható módon megállapított paraméterek

(72) Másodszor helyénvaló annak megállapítása, hogy az ellentételezés kiszámításához alapul vett paraméterek megállapítása előzetesen, objektív és átlátható módon történt-e.

(73) A szerződés megkülönbözteti a *Bestelleistungen* és a *Bestandsleistungen* céljára folyósított kifizetéseket. Amint azt Ausztria a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában pontosította, a szerződés a nyújtandó közlekedési szolgáltatások mindkét kategóriájának esetében a biztosított szolgáltatás kilométeralapú díjazását írja elő. A kilométerdíj a *Bestelleistungen* esetében 2,57 EUR/km, míg a *Bestandsleistungen* esetében 1,77 EUR/km. A *Bestandsleistungen* és a *Bestelleistungen* közötti egyetlen különbség, hogy az ellentételezés egyik komponense kiigazításra szorul annak érdekében, hogy az 1,77 EUR/km díjszabás módszeresen betartható legyen.

(74) Megállapítható, hogy az autóbusz-közlekedés területén kötött szerződések elfogadott gyakorlata, hogy az ellentételezés összegét a szolgáltatás keretében futott kilométerek alapján megállapított egységár és a szolgáltatás keretében futott összes kilométer alapján rögzítik, amennyiben a menetjegyek értékesítéséből származó bevétel kockázatát a tömegközlekedés szervezéséért felelős állami hatóság vállalja. Míután a Bizottság Ausztria kiegészítő magyarázatának fényében ismét megvizsgálta a szerződések tartalmát, arra a megállapításra jutott, hogy előzetes vizsgálatának a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat 64–71. pontjában leírt eredményével szemben a *Postbus* és a *Verkehrsverbund Tirol* között kötött szerződés a fent említett típusba tartozik.

(75) Az ellentételezés összegének a szolgáltatás keretében futott kilométerek alapján megállapított egységár és a

szolgáltatás keretében futott összes kilométer alapján történő rögzítése teljesíti a második Altmark-kritériumot, mivel az ár/km és a szolgáltatás keretében futott összes kilométer megállapítása előzetesen, objektív és átlátható módon történt.

(76) Így tehát a második Altmark-kritérium is teljesül.

#### 4.1.3. Túlkompenzáció hiánya

(77) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat 96–102. pontjából következően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a *Verkehrsverbund Tirol* által a túlkompensáció elkerülése érdekében választott módszer – azaz egy autóbuszvállalat által kérelmezett ár és a szóban forgó iparágban megfigyelhető átlagár három különböző módszerrel való összehasonlítása – elfogadható bizonyíték a túlkompensáció hiányára.

(78) Jelen esetben a Bizottság mégis úgy ítélte meg, hogy – tekintve, hogy nem volt ajánlattételi felhívás és hogy a *Postbus* egy közvetlen versenytársa azt állította, hogy a *Postbus* túlkompensációban részesült – célszerű e versenytárs és minden más érdekelt harmadik fél számára lehetőséget biztosítani arra, hogy kifejtseik véleményüket az Ausztria által a költségek ellenőrzésére használt módszerekről, mielőtt bizonyossággal megállapítható, hogy a *Postbus* nem részesül túlkompensációban.

(79) A Bizottság mindenekelőtt megállapítja, hogy a panaszos arról értesítette, hogy a többé nem érdekelt a szóban forgó ügyben. Ezt követően a Bizottság megállapítja, hogy a túlkompensáció hiányát egyetlen harmadik fél sem vitatta.

(80) A Bizottság ezenkívül úgy ítéli meg, hogy az Ausztria által benyújtott kiegészítő magyarázat azt támasztja alá, hogy a *Verkehrsverbund Tirol* által a *Postbus*nak fizetett ár a szóban forgó iparágban megfigyelt átlagos költségek és az államigazgatás tapasztalatai fényében elfogadható és megfelelő ár. A fenti 3.3.1–3.3.3. szakasz összefoglalja a számítási módszereket és összehasonlításokat, valamint az azokból levonható következtetéseket. Általánosabban fogalmazva: egy ilyen módszer, amely módszeresen és utólagosan három különböző módszer szerint végez összehasonlítást az ágazat költségeivel, elegendő biztosítéknak tekinthető a túlkompensáció hiányára. Amennyiben ez az összehasonlítás túlkompensáció megállapításához vezetne, Ausztriának követelnie kellene annak visszafizetését.

(81) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a *Postbus* nem részesül túlkompensációban az e határozat tárgyát képező közszolgáltatási szerződés végrehajtásáért, azaz a harmadik Altmark-kritérium is teljesül.



4.1.4. Átlagos, jól vezetett és közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás költségeinek megfelelő ár

- (82) Már csak azt kell ellenőrizni, hogy a *Verkehrsverbund Tirol* által a *Postbus*nak fizetett ár megfelel-e egy jól vezetett és közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás költségeinek. Annak ellenőrzése érdekében, hogy e kritérium teljesül-e, annak három komponensét külön-külön kell elemezni.

4.1.4.1. Egy átlagos vállalkozás költségei

- (83) A Bizottság mindenekelőtt megállapítja, hogy ellenőrző számításaihoz Ausztria a szóban forgó iparági átlagot tükröző előírászerű paraméterekre támaszkodott. E paraméterek ezért a szóban forgó iparági átlagot tükröző paramétereknek tekinthetők.
- (84) Következésképpen a *Postbus* költségei megfelelnek egy átlagos osztrák vállalkozás költségeinek.

4.1.4.2. Egy jól vezetett vállalkozás költségei

- (85) A második megválaszolendő kérdés, hogy a *Postbus* költségei egy jól vezetett vállalkozás költségeinek is megfelelnek-e. A hosszú ideig monopóliumok által uralt és ajánlattételi felhívások nélkül odaítélt szerződésekkel jellemzett autóbusz-közlekedési ágazatban nem feltétlenül mondható el minden aktív piaci szereplőről, hogy jól vezetett vállalkozás lenne.
- (86) A Bizottság első megállapítása szerint Ausztria nem nyújtott be olyan magyarázatot, amely szerint e paraméterek egy jól vezetett vállalkozás átlagos költségeit tükrözték volna. A Bizottság szerint Ausztria például olyan vállalkozások átlagos költségeire is támaszkodhatott volna, amelyek az utóbbi években nagy számban nyertek el ajánlattételi felhívásokat az ágazatban.
- (87) A Bizottság ezt követően megállapítja, hogy a *Bestellleistungen* és a *Bestandsleistungen* esetében megállapított kilométerenkénti egységár között 0,80 EUR/km különbség van. A *Postbus* vélhetően emiatt egy bizonyos árrésszel tud kalkulálni, amelyet a *Bestellleistungen* hatékonyságának javítására fordíthat.
- (88) A Bizottság következtetése szerint Ausztria nem bizonyította, hogy a *Verkehrsverbund Tirol* által a *Postbus*nak fizetett ár megfelel egy jól vezetett vállalkozás költségeinek, ezért a negyedik Altmark-kritérium nem teljesül.

4.1.4.3. Következtetések az Altmark-kritériumok tiszteletben tartásával kapcsolatban

- (89) Mivel a négy, együttesen teljesítendő kritérium közül az egyik nem teljesül, a Bizottság automatikusan arra a

következtetésre jut, hogy a szóban forgó kifizetések a *Postbus* vállalkozást szelektív gazdasági előnyhöz juttatják.

4.1.5. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (90) A *Postbus* vállalat a teljes osztrák autóbusz-közlekedési piacon jelen van, és azon jelentős szerepet tölt be. E vállalat gazdasági előnyhöz juttatása tehát a verseny torzulásához vezethet.

- (91) Ebben a konkrét esetben a verseny amiatt torzulhat, hogy olyan vállalkozás részesül állami finanszírozásban, amely a szóban forgó körzetben autóbusz-közlekedésre vonatkozó engedéllyel rendelkezik. Ezért az említett állami finanszírozás megakadályozhatja, hogy a tömegközlekedési vonalakra más vállalkozások is kapjanak üzemeltetési engedélyt, mivel a támogatás erősíti a kedvezményezett vállalkozások pozícióját, amelyek így az engedélyek megújításakor vonzóbb üzleti feltételeket kínálhatnak.

- (92) A szóban forgó intézkedés által a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt esetleges hatás tekintetében a Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a helyi, illetve regionális tömegközlekedés Ausztriában és más tagállamokban is versenyre nyitott piac, mivel ezen a piacon egy vagy több vállalkozásnak nincs nemzeti monopóliuma.

- (93) Ebben az összefüggésben a Bizottság emlékeztet az *Altmark Trans* ügyben hozott ítélet 77. és azt követő pontjaira, amelyek szerint a Bíróság úgy határozott, hogy:

„[...] Egyáltalán nem kizárt, hogy egy olyan állami támogatás, amelyben csak a helyi és regionális szállítási szolgáltatásokat bonyolító vállalat részesül, az eredeti tagállam területén kívül nemzetközi szállításokat bonyolító vállalat nem, hatással lehet a tagállamok közti kereskedelemre.

Mindenesetre, amikor egy tagállam egy vállalatnak állami támogatást nyújt, az adott vállalat részéről a szállítási szolgáltatások nyújtása változatlan maradhat vagy növekedhet, azzal a következménnyel, hogy a többi tagállamból származó vállalatoknak kevesebb lehetősége van saját szállítási szolgáltatásuk nyújtására e tagállam piacán (lásd e tekintetben a 102/87. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet [1988. július 13., EBHT 1988., 4067. o.] 19. pontját; a C-305/89. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet [1991. március 21., EBHT 1991., I-1603. o.] 26. pontját; és a Spanyolország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 40. pontját).

[...]

A Szerződés 92. cikke (1) bekezdése alkalmazásának második feltétele, vagyis az, hogy a támogatás befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet, nem függ tehát a nyújtott szállítási szolgáltatások helyi vagy regionális jellegétől, illetve a tevékenységgel érintett terület méretétől.”

- (94) Nem zárható tehát ki, hogy a más tagállamokban székhellyel rendelkező vállalkozásoknak a tárgyban intézkedés folytán kisebb lesz az esélyük arra, hogy az osztrák piacon szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak.
- (95) Következésképpen a *Verkehrsverbund Tirol* által a *Postbus*-nak kifizetett állami finanszírozás a verseny torzulásához vezethet és befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet.

#### 4.1.6. Következtetés

- (96) Mivel a negyedik *Altmark*-kritérium nem teljesül, viszont az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében szereplő valamennyi egyéb feltétel adott, a Bizottság megállapítja, hogy a tárgyban kifizetések az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdés értelmében állami támogatásnak minősülnek.
- (97) Ezért meg kell vizsgálni, hogy ezek a támogatások a közös piaccal összeegyeztethetőnek nevezhetőek-e.

#### 4.2. A támogatás összeegyeztethetősége

- (98) Az EK-Szerződés 73. cikke a szárazföldi közlekedés vonatkozásában előírja, hogy „e szerződéssel összeegyeztethetőek azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják.”

##### 4.2.1. Az *Altmark* ítélkezési gyakorlat hatása a 73. cikk alkalmazhatóságára

- (99) A Bíróság szerint „a Szerződés 77. (később 73.) cikke előírja, hogy e szerződéssel összeegyeztethetőek azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják [...]. A vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1107/70/EGK rendelet elfogadása után a tagállamok – a másodlagos közösségi jog által említett eseteken kívül – nem hivatkozhatnak a Szerződés 77. cikkében említett támogatásokra, mely cikk előírja, hogy e szerződéssel összeegyeztethetőek azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják. Így amennyiben a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló 1191/69/EK rendelet jelen esetben nem alkalmazandó, és az alapeljárásban kérdéses támogatások az EK-Szerződés 92. cikke (1) bekezdésének (a módosítást követően: 87. cikk (1) bekezdés) hatálya alá esnek, az 1107/70/EK rendelet kimerítően felsorolja azokat a felté-

teleket, amelyekkel a tagállami hatóságok a EK-szerződés 77. cikkére hivatkozással támogatást ítélnének meg.”<sup>(19)</sup>

- (100) Felmerül tehát a kérdés, hogy az 1191/69/EGK rendelet, vagy az 1107/70/EGK rendelet tartalmaz-e ebben az esetben alkalmazandó, az állami támogatásokra vonatkozó összeegyeztethetőségi szabályokat.

##### 4.2.2. Összeegyeztethetőség az 1191/69/EGK rendelet alapján

###### 4.2.2.1. Az 1191/69/EGK rendelet alkalmazási köre

- (101) Az 1191/69/EGK rendelet alkalmazási körét az 1. cikk (1) és (2) bekezdése határozza meg az alábbiak szerint:

„(1) E rendelet a vasúti, közúti és belvízi szállítási szolgáltatásokat nyújtó fuvarozási vállalkozásokra vonatkozik. A tagállamok kivonhatják a rendelet alkalmazási köréből azokat a vállalkozásokat, amelyek tevékenysége kizárólag a városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatásokat foglalja magában.

(2) E rendelet alkalmazásában:

— »városi és elővárosi szolgáltatások«: olyan szállítási szolgáltatások, amelyek egy városközpont vagy agglomeráció igényeit, valamint a városközpont vagy agglomeráció és a környező területek között fölmerülő szállítási igényeket elégítik ki,

— »regionális szolgáltatások«: olyan szállítási szolgáltatások, amelyek egy régióban felmerülő szállítási igényeket elégítenek ki.”

- (102) Ausztria élt annak lehetőségével, hogy néhány vállalkozást kizárt a rendelet alkalmazási köréből: a *Privatbahunterstützungsgesetz 1998*<sup>(20)</sup> 2. cikke értelmében ugyanis a kizárólag a városi és elővárosi szolgáltatások terén tevékenykedő vállalkozásokat az 1191/69/EGK rendelet alkalmazási köréből ki kell zárni.

- (103) Ebben az esetben a szóban forgó szolgáltatások azonban regionális szolgáltatások. Következésképpen azokra az 1191/69/EGK rendelet vonatkozik.

###### 4.2.2.2. Az Ausztria által választott rendszer

- (104) Az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (3)–(5) bekezdése ismerteti azt a két különböző rendszert – azaz a közszolgáltatással kapcsolatos kötelezettség kiszabásának rendszerét és a szerződéses rendszert –, amelyek egyikének kiválasztásával a tagállamok biztosíthatják a tömegközlekedés szervezését és finanszírozását:

<sup>(19)</sup> A Bíróság 2003. július 24-én hozott ítélete, *Altmark Trans*, C 280/00 sz. ügy, 101., 106. és 107. pont. A Tanács 1107/70/EGK rendelete (HL L 130., 1970.6.15., 1. o.).

<sup>(20)</sup> Bundesgesetzblatt I 1994/519.

„(3) A tagállamok illetékes hatóságai eltörölnek minden, e rendelet szerint meghatározott, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettséget, amely a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre vonatkozik.

(4) Annak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat biztosítsanak, amelyek különösen figyelembe veszik a szociális, környezeti és területrendezési szempontokat, vagy amelyek az utasok bizonyos rétegei számára egyedi jegyárakat biztosítanak, a tagállamok illetékes hatóságai közszolgáltatási szerződést köthetnek egy szállítási vállalkozással. Az ilyen jellegű szerződések feltételeit és alkalmazásuk részleteit az V. szakasz állapítja meg.

(5) A tagállamok illetékes hatóságai azonban fenntarthatják vagy előírhatják azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket a városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatások esetében, amelyeket a 2. cikk állapít meg. Ennek feltételeit, valamint alkalmazásának részleteit, beleértve a kompenzáció módjait, a II., III. és IV. szakasz szabályozza. Amennyiben egy fuvarozási vállalkozás nemcsak közszolgáltatási kötelezettségekkel járó szolgáltatást működtet, hanem egyéb tevékenységeket is folytat, a közszolgáltatási jellegű szolgáltatásait külön részlegek keretében kell megszerveznie, amelyeknek meg kell felelniük a következő feltételeknek:

- a) az egyes tevékenységek üzemi számláit el kell különíteni, és az egyes tevékenységekre jutó eszközhiányadot az érvényes számviteli szabályoknak megfelelően kell felhasználni;
- b) a kiadási oldalt az üzleti bevételnek és a hatóságoktól befolyt összegeknek kell kiegyenlíteniük anélkül, hogy fennállna az átvitel lehetősége a vállalkozás bármely más tevékenységéből vagy tevékenységéhez.”

(105) Ausztria szerződéses rendszer mellett döntött (az ÖPNRV-G 19. paragrafus). Következésképpen a tárgybani intézkedésekre vonatkozó szabályokat az 1191/69/EGK rendelet V. szakasza tartalmazza.

#### 4.2.2.3. Az 1191/69/EGK rendelet V. szakaszának alkalmazása

(106) Az 1191/69/EGK rendelet V. szakasza egyetlen cikkből, a 14. cikkből áll, amely a következőkről rendelkezik:

„(1) A »közszolgáltatási szerződés« olyan szerződés, amelyet egy tagállam illetékes hatóságai és egy fuvarozási vállalkozás köt annak érdekében, hogy a lakosságnak megfelelő szállítási szolgáltatás álljon rendelkezésére.

A közszolgáltatási szerződés kiterjedhet a következőkre:

— meghatározott folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásoknak megfelelő szállítási szolgáltatások,

— egyéb szállítási szolgáltatások,

— meghatározott díjszabással és meghatározott feltételekkel végzett szállítási szolgáltatások, bizonyos utaskategóriákra és útvonalakra,

— a szolgáltatások hozzáigazítása a konkrét előírásokhoz.

(2) A közszolgáltatási szerződés többek között tartalmazza:

a) a nyújtandó szolgáltatás jellegének meghatározását, nevezetesen a folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásokat;

b) a szerződésben meghatározott szolgáltatások ellenértékét, amelyet vagy hozzáadnak a tarifabevételhez, vagy tartalmazza azt, továbbá a felek közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit;

c) a szerződés módosításának és kiegészítésének szabályait, különös tekintettel az előre nem látható változások figyelembevételére;

d) a szerződés érvényességi idejét;

e) a szerződéses feltételeknek való meg nem felelés esetén fizetendő kötbért.

(3) Azok az eszközök, amelyeket egy közszolgáltatási szerződés által szabályozott szállítási szolgáltatásban használnak, képezhetik a vállalkozás tulajdonát, illetve a vállalkozás rendelkezésére lehet bocsátani azokat.

(4) Bármely vállalkozásnak, amely megszüntetni vagy jelentős mértékben módosítani szándékozik egy olyan szállítási szolgáltatást, amelyet folyamatosan és rendszeresen nyújt a lakosság számára, és amely nem tartozik a szerződéses rendszer vagy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá, erről a szándékáról legalább három hónappal korábban tájékoztatnia kell a tagállam illetékes hatóságait. Az illetékes hatóságoknak jogukban áll, hogy lemondjanak erről az értesítésről. Ennek a rendelkezésnek a hatálya nem terjed ki a tagállamban a szállítási szolgáltatások megszüntetésére vagy módosítására történő feljogosítás egyéb eljárásaira.

- (5) Mivel a (4) bekezdésben említett információt kézhez kapták, az illetékes hatóságok előírhatják a szolgáltatás folytatását legfeljebb az értesítés keltétől számított egyéves időtartamra, és erről a vállalkozást legalább az értesítés lejáratá előtt egy hónappal tájékoztatják. Maguk az illetékes hatóságok is kezdeményezhetnek tárgyalásokat ilyen jellegű szállítási szolgáltatás létrehozásáról vagy módosításáról.
- (6) A fuvarozási vállalkozások számára az (5) bekezdésben említett kötelezettségek következtében felmerülő költségek ellentételezése a II., III. és IV. szakaszban megállapított közös eljárásoknak megfelelően történik.”
- (107) A *Postbus* és a *Verkehrsverbund Tirol* között kötött szerződés egy tagállam illetékes hatósága és egy közlekedési vállalat közötti szerződés, amelynek célja a megfelelő közlekedési közszolgáltatás nyújtása.
- (108) E szerződés különösen a következőket tartalmazza: a folyamatosságra, a menetrendszerűsége, a kapacitásra és a minőségre vonatkozó rögzített előírások szerinti szállítási szolgáltatások; az utasok bizonyos kategóriái vonatkozásában meghatározott feltételek mellett és meghatározott áron nyújtott szállítási szolgáltatások; a szolgáltatások tényleges szükségletekhez való igazítása.
- (109) E szerződés tehát az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében közszolgáltatási szerződésnek minősül.
- (110) A Bizottság megállapítja, hogy közszolgáltatási szerződések célja („az utazóközönség számára megfelelő közlekedési szolgáltatások nyújtása”) és tartalma („a folyamatosságra, a menetrendszerűsége, a kapacitásra és a minőségre vonatkozó rögzített előírások”; „az utasok bizonyos kategóriáira és bizonyos viszonylatokra” vonatkozó szolgáltatási feltételek, és „a szolgáltatások tényleges szükségletekhez való igazítása” stb.) egyaránt közel áll a tagállam vagy az önkormányzatok által kiszabható közszolgáltatási kötelezettségek tárgyához. Másfelől, amint arról a fentiekben már szó esett, e szolgáltatások után járó ellentételezés a szolgáltató részére nyújtott támogatás.
- (111) E jogcímen a Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy az 1191/69/EGK rendelet elfogadásával a jogalkotó célja az volt, hogy meghatározza, mely feltételek fennállása esetén egyeztethetők össze a közös piaccal az EK-Szerződés 73. cikkében említett azon „támogatások [...] amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják.” Ugyanakkor a 73. cikk és így az 1191/69/EGK rendelet alkalmazása is előfeltételezi az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésében vett állami támogatás meglétét. Márpedig ha a szerződések tartalmára igaz a 73. cikkben említett „közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek” megfogalmazás, akkor a jogi eszköz formája (szerződés, nem pedig egyoldalúan kirótt kötelezettség) önmagában nem lehet akadálya annak, hogy az árban esetlegesen benne foglalt támogatások összeegyeztethetősége megállapítást nyerjen. Abban, hogy egy szolgáltatás – függetlenül attól, hogy az államilag előírt vagy a felek között szerződésben lefektetett – közszolgáltatási kötelezett-ségűnek minősül-e, a szolgáltatás tartalmaé, nem pedig formájáé a döntő szerep<sup>(21)</sup>. A Bizottság mindebből azt a következtetést vonja le, hogy jogi értelemben semmi sem szól az ellen, hogy a szolgáltatások közszolgáltatási szerződésben meghatározott árban foglalt támogatást a Bizottság a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítsa. A Bizottság megjegyzi, hogy ezt a megoldást az új, az Európai Parlament és a Tanács 2007. október 23-i, a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásokról szóló 1307/2007/EK rendeletének<sup>(22)</sup> társjogalkotói is átvették. Ugyanakkor e rendelet 12. cikke értelmében csak 2009. december 3-án lép hatályba. Ezért az nem vonatkozik a szóban forgó szerződésre, amelyet az említett rendelet hatálybalépése előtt kötöttek.
- (112) Az 1191/69/EGK rendeletben meghatározott összeegyeztethetőségi feltételek hiányában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ilyen támogatások összeegyeztethetőségének meghatározása szempontjából az EK-Szerződésből következő általános elvek, az ítélezési gyakorlat és a Bizottságnak az ettől eltérő területeken alkalmazott határozathozatali gyakorlata a mérvadó.
- (113) Ezeket az elveket a Bizottság a közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály<sup>(23)</sup> 2.4. pontjában foglalta össze. A közszolgáltatást nyújtó vállalkozásnak egy állami hatóság által fizetett árban foglalt támogatás összeegyeztethetőségéről a keretszabály a 14. pontban a következőképpen rendelkezik:
- „Az ellentételezés mértéke nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek biztosításával összefüggő költségeket, figyelembe véve az ehhez kapcsolódó bevételeket és a kötelezettségek biztosításából származó ésszerű nyereséget. Az ellentételezés összege tartalmazza az állam által vagy az állami erőforrásokból bármilyen formában odaítélt kedvezményeket.”
- (114) A *Verkehrsverbund Tirol* által a *Postbus*-nak juttatott kifizetéseket – amennyiben azok teljesítik e feltételeket – a közös piaccal összeegyeztethetőnek kell tekinteni.
- (115) E feltételek nagyon pontosan megfelelnek a harmadik *Altmark*-kritériumnak, amelynek jelen esetben való teljesülését a Bizottság a fentiekben állapította meg.

<sup>(21)</sup> Lásd: e tekintetben a Bíróság 2003. július 24-én a C 280/00 sz. ügyben (*Altmark Trans*) hozott ítéletét, amelynek tárgya egy német közszolgáltatási szerződés volt; ami azonban nem akadályozta meg a Bíróságot abban, hogy a jogi aktus formája helyett annak tartalmára alapozva elemezze, hogy a szóban forgó támogatás annak minősül-e vagy sem; lásd továbbá: a Bizottság 2005. november 28-i 2005/842/EK határozata az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról (HL L 312., 2005.11.29., 67. o.), amely szintén eltekintett a jogi aktus formájától.

<sup>(22)</sup> 1370/2007/EK rendelet a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásokról, HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

<sup>(23)</sup> HL C 297., 2005.11.29., 4. o.



(116) A Bizottság tehát arra a következtetésre jut, hogy a *Verkehrsverbund Tirol* által a *Postbus*nak a közszolgáltatási szerződés keretében juttatott állami támogatás az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében összeegyeztethető a közös piaccal.

#### 4.3. A tájékoztatási kötelezettség alóli felmentés hiánya

(117) Ausztria megítélése szerint az 1191/69/EGK rendelet 17. cikke (2) bekezdéséből az következik, hogy a *Verkehrsverbund Tirol* és a *Postbus* közötti közszolgáltatási szerződésre nem vonatkozik az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében előírt tájékoztatási kötelezettség.

(118) A 1191/69/EGK rendelet 17. cikke (2) bekezdése előírja, hogy „az e rendelkezés alapján fizetett ellentételezés mentes az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 93. cikkének (3) bekezdésében megállapított előzetes tájékoztatási eljárás alól.”

(119) Felmerül a kérdés, hogy a *Verkehrsverbund Tirol* által a közszolgáltatási szerződés keretében a *Postbus*nak folyósított kifizetések a 1191/69/EGK rendelet 17. cikke (2) bekezdése értelmében vett ellentételezésnek minősülnek-e.

A fent említett *Danske Busvognmænd* ítéletben az Európai Közösségek Elsőfokú Bírósága úgy ítélte meg, hogy „... egy közlekedési vállalkozás és egy illetékes hatóság között ajánlattételi eljárás eredményeképpen fennálló szerződéses viszony az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében olyan különleges finanszírozási rendszert jelent, amely nem enged teret az említett rendelet II., III. és IV. szakaszában meghatározott módszerekkel megállapított ellentételezéseknek.”<sup>(24)</sup>

(120) Ebből az ítéletből az következik, hogy az 1191/69/EGK rendelet 17. cikke (2) bekezdésének értelmében vett „közszolgáltatási ellentételezés” kifejezés értelmezése rendkívül korlátozó. E kifejezés kizárólag egy vállalatra egyoldalúan kirótt, a rendelet 2. cikke szerinti közszolgáltatási kötelezettségek után járó ellentételezéseket takarja, amelyek kiszámítása a rendelet 10–13. cikkében meghatározott módszer alapján történik, és amelyekről nem kell tájékoztatni a Bizottságot az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdésében meghatározott eljárás szerint.

(121) Ezzel szemben az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében vett közszolgáltatási szerződésben meghatározott kifizetések ugyanezen rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében nem jelentenek ellentételezést.

(122) Következésképpen az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében vett közlekedési közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződésben – ilyen a *Verkehrsverbund Tirol* és a *Postbus* közötti szerződés is – előírt kifizetések nem mentesek az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség alól. Ezek összeegyeztethetőségét tehát a Bizottság vizsgálja.

#### 5. KÖVETKEZTETÉS

(123) A Bizottság megállapítja, hogy Ausztria jogszerűtlenül hajtotta végre a *Verkehrsverbund Tirol* és a *Postbus* között kötött, e határozat tárgyát képező közszolgáltatási szerződést, megsértve ezzel a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdését. Ugyanakkor az említett szerződés által előírt állami támogatás az EK-Szerződés 73. cikke alapján a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

##### 1. cikk

Az Ausztria által a *Postbus*nak a 2002. július 12-én a *Verkehrsverbund Tirol*-vel kötött szerződés útján juttatott állami támogatás, figyelemmel a 2. cikkben foglalt feltételekre és kikötésekre, összeegyeztethető a közös piaccal.

##### 2. cikk

Ausztria évente a jelen határozat 3.3. pontjában ismertetett három módszer segítségével az ellentételezést összehasonlítja az ágazatban megfigyelt átlagköltségekkel, és az esetleges túlkompenzációt visszafizeteti.

##### 3. cikk

E határozat címzettje az Osztrák Szövetségi Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2008. november 26-án.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

alelnök

<sup>(24)</sup> Az Elsőfokú Bíróság 2004. március 16-i ítélete a T-157/01 számú *Danske Busvognmænd* ügyben, 77–79. pont.