

## II

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

## DÉCISIONS

## COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 26 novembre 2008

**concernant l'aide d'État C 3/08 (ex NN 102/05) — République tchèque relative à la compensation de service public accordée à des compagnies d'autobus de Moravie du Sud**

[notifiée sous le numéro C(2008) 7032]

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

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

(2009/325/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

aurait été accordée par les autorités régionales à différents concurrents du plaignant entre 2003 et 2005.

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

- (2) Par lettres datées du 20 juillet 2005, du 14 mars 2006 et du 7 décembre 2006, la Commission a invité les autorités tchèques à lui fournir des informations complémentaires concernant les points soulevés par le plaignant.

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

vu le règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE <sup>(1)</sup>, et notamment son article 6, paragraphe 1, et son article 14,

- (3) Les autorités tchèques ont répondu à ces demandes les 14 septembre 2005, 2 juin 2006, 6 février 2007 et 18 octobre 2007.

après avoir invité les tiers intéressés à présenter leurs observations conformément aux articles susvisés <sup>(2)</sup>,

- (4) Par lettre datée du 15 janvier 2008, la Commission a fait part aux autorités tchèques de sa décision d'engager au sujet de l'aide la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE. La République tchèque a présenté ses observations concernant l'aide par lettre datée du 18 février 2008.

considérant ce qui suit:

### 1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre datée du 28 juin 2005, la Commission a reçu une plainte de la société tchèque ČAS-SERVICE a.s. (le «plaignant»). Cette plainte concernait une aide d'État qui

- (5) La décision de la Commission d'engager la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* le 16 février 2008 <sup>(3)</sup>. La Commission a invité les parties intéressées à lui présenter leurs observations concernant l'aide en question.

<sup>(1)</sup> JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO C 43 du 16.2.2008, p. 19.

<sup>(3)</sup> Voir note 2 de bas de page.

- (6) Le 14 mars 2008, la Commission a reçu les observations du plaignant constitué en tierce partie. Le 17 avril 2008, ces observations ont été transmises aux autorités tchèques, qui ont été invitées à commenter les points de vue exprimés par la tierce partie. Le 13 mai 2008, les autorités tchèques ont demandé une prolongation du délai prévu pour présenter leurs commentaires, laquelle leur a été accordée par la Commission. Le 17 juin 2008, les autorités tchèques ont soumis leurs commentaires sur les observations de la tierce partie.

## 2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

- (7) Le plaignant est une société de capitaux active dans le transport régulier par autobus, le transport affrété, le transport urbain par autobus dans le district de Znojmo, et le transport international.
- (8) Jusqu'en septembre 2004, l'activité du plaignant était centrée sur le transport public régional par autobus en Moravie du Sud, notamment dans le cadre de contrats conclus avec les autorités régionales. Les services étaient fournis dans la région de Moravie du Sud (districts de Znojmo et de Moravský Krumlov).
- (9) Le plaignant soutient que les autorités de Moravie du Sud ont accordé, pendant la période 2003-2005, une aide d'État illégale aux sociétés Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. («Bítešská»), BK Bus s.r.o. («BK Bus»), Břežanská dopravní společnost s.r.o. («Břežanská společnost»), Znojemská dopravní společnost — PSOTA s.r.o. («PSOTA») et TREDOS, spol. s.r.o. («TREDOS»). Ce bénéfice découlerait de licences octroyées dans des conditions qui n'auraient été ni transparentes ni objectives.
- (10) Selon les autorités tchèques, la licence est une autorisation accordée par les autorités pour l'exploitation d'un service régulier de transport public. Le but de la licence est de garantir que le transport par autobus sera uniquement réalisé par des transporteurs répondant à certaines exigences de qualité. À cet égard, l'article 18 de la loi n° 111/1994 Rec. relative au transport routier (ci-après la «loi sur le transport routier») <sup>(4)</sup> prévoit que ces exigences comprennent en particulier l'obligation de fournir les services selon l'horaire convenu, d'assurer un certain niveau de sécurité pour les passagers, de publier des horaires et de faire figurer le nom des lignes sur les bus.
- (11) Aux termes de l'article 19 de la loi sur le transport routier, une obligation de service public est «une obligation imposée dans l'intérêt public au transporteur et que celui-ci n'aurait pas ou aurait seulement en partie

assumée de lui-même en raison du préjudice économique qu'elle suppose. L'obligation de service public est assumée par le transporteur d'un commun accord avec l'État, lequel convient également de compenser les pertes justifiées résultant du respect de cette obligation. L'obligation de service public comprend l'obligation d'exploiter [...], l'obligation de transporter [...] et l'obligation tarifaire [...]. L'obligation de service public dans le transport public de ligne se fonde sur un contrat écrit» (conclu entre les autorités compétentes et l'exploitant) <sup>(5)</sup>.

- (12) En outre, l'article 19 b, paragraphes 2 et 4, de la loi sur le transport routier dispose que «l'expertise préliminaire des pertes justifiées pour l'ensemble de la période durant laquelle s'impose l'obligation de service public constitue un volet obligatoire du contrat de service public». Les autorités compétentes «compensent les pertes justifiées à concurrence du montant de cette expertise préliminaire, un supplément ne pouvant être versé que pour couvrir des coûts imprévisibles. [...] Si le transporteur fournit des services de transport non compris dans l'obligation de service public ou s'il exerce d'autres activités, il doit tenir une comptabilité séparée des obligations de service public».
- (13) Aux termes de l'article 19 b, paragraphe 5, de la loi sur le transport routier, «la réglementation d'application fixe les limites des pertes justifiées, la méthode de calcul pour l'expertise préliminaire des pertes justifiées, les règles de répartition des fonds provenant des budgets concernés, la documentation sur laquelle les calculs des pertes justifiées doivent être basés et les modalités du contrôle de l'État sur le financement des services de transport». Cette réglementation — le décret n° 50/1998 du ministère des transports et des communications du 13 mars 1998 relative aux pertes justifiées dans le transport public de passagers par des véhicules de ligne (ci-après le «décret») — définit les «pertes justifiées» dans ce secteur (ci-après les «pertes») comme «la différence entre la somme des coûts économiquement fondés et des bénéfices proportionnés relatifs à ces coûts, d'une part, et les recettes et produits perçus, d'autre part».
- (14) Au sens de ce décret, on entend par «bénéfices proportionnés» «le montant qui, après impôt, n'excède pas 1/8<sup>e</sup> du prix des autobus généralement utilisés pour le transport public de passagers avec des véhicules de ligne dans le cadre de l'obligation de service public, diminué du total de l'amortissement réel de ces autobus et du montant des investissements réalisés en lien avec cette activité de transport, pour autant que l'autorité compétente ait autorisé la prise en compte de cet investissement dans le calcul des pertes justifiées».

<sup>(4)</sup> Aux fins de la présente décision, les renvois aux dispositions de la loi concernent la version applicable à la présente espèce.

<sup>(5)</sup> En droit tchèque, la compensation de service public est équivalente à la notion de pertes justifiées. Pour un cas similaire, voir également la décision de la Commission N 495/07 — République tchèque, «Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel» (JO C 152 du 18.6.2008, p. 21).

- (15) Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003, la responsabilité de la conclusion de contrats avec des exploitants de transport pour la prestation de services publics a été transférée aux autorités régionales, y compris celles de la Moravie du Sud. Les autorités de Moravie du Sud ont comparé les coûts supportés par le plaignant pour la prestation de services publics de transport au coût moyen de l'exploitation d'autobus en République tchèque tel qu'il ressortait d'enquêtes statistiques. Elles ont conclu que les coûts du plaignant étaient supérieurs à la moyenne.
- (16) Le 24 mars 2003, compte tenu de l'estimation mentionnée plus haut et de l'échec des négociations menées avec le plaignant, les autorités de la région de Moravie du Sud ont décidé d'ouvrir des négociations avec d'autres exploitants en vue de la prestation de services de transport. Elles ont pris contact avec des transporteurs connus de la région pour leur demander de soumettre des offres de prestation de services de transport public dans le district de Znojmo. L'invitation à soumissionner a été adressée à 41 transporteurs, dont le plaignant. Il y était stipulé que les autorités régionales étaient disposées à payer aux exploitants un prix n'excédant pas 26 CZK/km pour la prestation. En outre, l'invitation à soumissionner exigeait des exploitants qu'ils disposent d'un système de traitement électronique et qu'ils jouissent d'une bonne réputation auprès de l'administration.
- (17) Les autorités régionales ont reçu les réponses de 9 transporteurs, qu'elles ont par la suite conviés à un entretien. Un comité de sélection désigné par le Conseil régional de Moravie méridional a évalué et noté les offres. Il a recommandé que les contrats de prestation de services de transport soient conclus avec 6 transporteurs, à savoir: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS et le plaignant (ČAS-Service a.s.).
- (18) Les critères pris en compte par le comité de sélection pour l'évaluation des offres étaient la clarté et l'exhaustivité. En outre, les autorités régionales ont pris en compte, entre autres critères, la limitation au minimum du nombre de kilomètres techniques d'exploitation et la cohérence du territoire desservi.
- (19) Selon les autorités tchèques, s'il était estimé que le plaignant remplissait les critères de sélection, c'était avec la réserve qu'il n'avait pas indiqué clairement le prix de ses prestations de transport. Lors d'entretiens ultérieurs, le plaignant a signalé qu'il ne pouvait accepter le montant de la compensation proposé par les autorités de Moravie du Sud dans l'invitation à soumissionner.
- (20) Dès lors, les autorités régionales ont jugé que le plaignant ne satisfaisait pas aux conditions de la procédure de sélection et qu'un contrat pour la fourniture de services de transport public ne pouvait être conclu avec lui.
- (21) Des contrats ont été conclus avec les exploitants qui avaient accepté que le prix maximum à payer en compensation de la prestation de services de transport public soit de 26 CZK/km. D'après le calcul des autorités tchèques, cela signifiait qu'une entreprise bien gérée et bien équipée, dont les coûts s'élevaient à 23 959 CZK/km, pouvait dégager un bénéfice de 2 041 CZK/km. Ce chiffre de 23 959 CZK/km provenait d'enquêtes statistiques menées en application de la loi n° 89/1995 Rec. relative au service national des statistiques. Ces enquêtes concernaient la prestation de services de transport public par autobus sur le territoire de la République tchèque pendant l'année 2002.
- (22) Le prix estimé par kilomètre (26 CZK au maximum) était précisé dans le contrat conclu avec chaque exploitant. Il servait de base au calcul du montant global de la rémunération (le prix au kilomètre multiplié par le nombre de kilomètres parcourus) qui serait versée au transporteur pour les services fournis. On déduisait de ce montant les produits réellement perçus, afin de déterminer les pertes <sup>(6)</sup>.
- (23) L'exploitant devait fournir aux autorités les pièces justificatives des produits réellement perçus après la prestation de services. Ensuite seulement le montant final des pertes serait établi et le paiement de la compensation serait effectué.
- (24) Outre les exigences générales énoncées dans la loi sur le transport routier à l'adresse des transporteurs en raison du fait qu'ils détenaient une licence, chaque contrat stipulait des obligations plus spécifiques pour chacun des exploitants (obligation de desservir des itinéraires spécifiques à des heures précises) ainsi que les conditions applicables en cas de modification des contrats et les sanctions prévues en cas de non-respect des contrats.
- (25) Les autorités tchèques ont informé la Commission qu'après 2003 les autorités de Moravie du Sud sont convenues de conclure avec les mêmes exploitants d'autres contrats pour la prestation de services de transport en 2004 et 2005.
- (26) Les autorités tchèques ont reconnu qu'aucune procédure spécifique n'avait été suivie pour la sélection des exploitants qui assureraient les services de transport en 2004 et 2005.
- <sup>(6)</sup> Au sens de la législation tchèque, les pertes sont définies comme la différence entre la somme des coûts économiquement fondés et des bénéfices proportionnés relatifs à ces coûts, d'une part, et les recettes et produits perçus, d'autre part.

- (27) Dans le tableau suivant (tableau 1) figure le montant des compensations prévues par les contrats pour 2004:

Nom de l'exploitant	Date du contrat	Montant maximal de la compensation prévue par le contrat
TREDOS	21/01/2004	7 364 733
	Modifié le: 31/08/2004	7 399 733 CZK
BK Bus	22/01/2004	4 349 779 CZK
Bítešská	21/01/2004	4 780 000 CZK
PSOTA	20/01/2004	18 924 849 CZK
	Modifié le: 31/08/2004	18 956 769 CZK
	17/09/2004	18 979 733 CZK
Břežanská společnost	26/01/2004	10 615 611 CZK

- (28) Qui plus est, les contrats conclus pour 2004 ont été prorogés pour 2005 (tableau 2):

Nom de l'exploitant	Date du contrat	Montant maximal de la compensation prévue par le contrat
TREDOS	04/03/2005	11 457 527 CZK
	Modifié le: 31/03/2005	11 593 799 CZK
BK Bus	04/03/2005	5 244 124 CZK
Bítešská	04/03/2005	6 000 000 CZK
PSOTA	04/03/2005	20 999 640 CZK
Břežanská společnost	04/03/2005	11 953 423 CZK

- (29) Les autorités tchèques affirment que, en ce qui concerne les services de transport dans la région de la Moravie du Sud, les entreprises susmentionnées n'ont obtenu au cours de la période 2004-2005 aucun autre financement accordé par l'État ou au moyen de ressources d'État.

### 3. MOTIFS JUSTIFIANT L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

- (30) La Commission a décidé d'engager la procédure pour les motifs invoqués aux considérants 31 à 38 ci-dessous.

#### 3.1. Présence d'une aide

- (31) La Commission doutait que la troisième condition stipulée dans l'arrêt Altmark <sup>(7)</sup> fût satisfaite.
- (32) Étant donné que la compensation avait été calculée sur la base d'un paramètre préétabli (26 CZK/km) et que la rémunération finale était fondée sur la preuve des pertes réellement encourues, sans possibilité de dépassement par rapport aux montants prévus à l'avance dans les contrats, la Commission a considéré dans un premier temps que le montant de la compensation ne pouvait pas excéder les pertes réelles. En outre, la Commission a jugé que le bénéfice pris en compte dans le prix de 26 CZK/km était raisonnable.
- (33) Néanmoins, la Commission a émis des doutes sur la notion de «coûts imprévisibles» utilisée par la législation tchèque, qui pouvait servir de prétexte à un relèvement anormal du plafond de la compensation.
- (34) En outre, la Commission est venue à la conclusion que la quatrième condition stipulée dans l'arrêt Altmark n'avait pas non plus été satisfaite. La Commission a estimé que la procédure suivie par les autorités tchèques ne pouvait être considérée comme une procédure de marché public ou comme une procédure garantissant que le niveau de la compensation avait été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport aurait encourus, comme l'exige l'arrêt Altmark.

- (35) Dès lors, la Commission a estimé que rien ne démontrait avec certitude que la compensation n'avait pas accordé un avantage sélectif et donc constitué une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, étant donné que les autres conditions énoncées à cet article étaient remplies.

#### 3.2. Compatibilité

- (36) La Commission a noté que la compatibilité de cette aide d'État avec le marché commun devrait être appréciée au regard des principes généraux découlant du traité CE, de la jurisprudence de la Cour de justice et du Tribunal de première instance, ainsi que de la pratique décisionnelle de la Commission dans d'autres domaines que le transport public <sup>(8)</sup>.

<sup>(7)</sup> Arrêt du 24 juillet 2003 dans l'affaire C-280/00, Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, en présence de Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, Rec. 2003, p. I-07747, points 88 à 93.

<sup>(8)</sup> Voir les décisions de la Commission: C 16/07 — Autriche — Soutien public pour Postbus dans le district de Lienz (JO C 162 du 14.7.2007, p. 19); C 31/07 — Irlande — Aide d'État à Compagnies de bus de Córas Iompair Éireann (Dublin Bus et Irish Bus) (JO C 217 du 15.9.2007, p. 44); C 47/07 — Allemagne — Contrat de service public entre la Deutsche Bahn Regio et les Länder de Berlin et Brandebourg (JO C 35 du 8.2.2008, p. 13); C 41/08 — Danemark — Contrat de service public entre le ministère des transports et Danske Statsbaner (pas encore publiée).

(37) Après avoir examiné les informations à sa disposition, la Commission a estimé que les principes généraux régissant l'évaluation de la compatibilité de l'aide étaient respectés dans le cas d'espèce. La fixation préalable dans la procédure de sélection d'un prix maximum pour la compensation de service public, calculé sur la base d'une analyse statistique nationale, garantissait l'absence d'une surcompensation au profit des exploitants.

(38) Cependant, étant donné que, dans le cas présent, aucune procédure de marché public n'avait été suivie et que le plaignant affirmait que les sociétés Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA et TREDOS avaient perçu une aide d'État illégale, la Commission a considéré qu'elle devait donner la possibilité au plaignant et aux tierces parties de commenter la méthode appliquée par les autorités de Moravie du Sud pour fixer le montant des compensations, avant de pouvoir conclure avec certitude à la compatibilité de l'aide avec l'article 73 du traité CE en vertu de l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil.

#### 4. COMMENTAIRES DES AUTORITÉS TCHÈQUES

(39) La République tchèque a indiqué que la notion de «coûts imprévisibles» était régie par la loi sur le transport routier en rapport avec l'expertise préliminaire des pertes justifiées pour l'ensemble de la période à laquelle s'applique le contrat de service public. Cette expertise, qui est présentée par le transporteur, constitue un volet obligatoire du contrat de service public.

(40) L'article 19 b, paragraphe 3, de la loi précitée dispose que la région doit ensuite rembourser les pertes justifiées à concurrence du montant de l'expertise, un supplément ne pouvant être versé que pour couvrir des coûts imprévisibles justifiés. Cependant, la loi sur le transport routier ne fournit pas de définition plus détaillée des coûts imprévisibles justifiés, ce qui laisse les acquéreurs de services de transport libres d'interpréter cette notion à leur guise.

(41) La République tchèque a rappelé que les contrats de service public conclus par la région de Moravie du Sud prévoyaient une expertise préliminaire des pertes. Même si le montant des pertes réelles justifiées pour la période considérée s'avérait supérieur au montant de l'expertise préliminaire, les autorités régionales ne remboursaient les pertes justifiées qu'à concurrence du montant déterminé par l'expertise préliminaire. Dans ce contexte, c'était aux exploitants d'assumer le risque que les coûts réels soient supérieurs et les produits réellement perçus inférieurs à l'expertise préliminaire des pertes justifiées, à l'exception des coûts imprévisibles justifiés.

(42) La notion de coûts imprévisibles a été davantage développée dans les contrats de service public conclus par la région de Moravie du Sud avec les transporteurs. Les coûts imprévisibles surviennent dans des circonstances

indépendantes de la gestion des entreprises, telles que catastrophes naturelles, interventions de l'État sur les prix, détournements d'itinéraire, modifications des droits d'accise, de la TVA, etc. La République tchèque a fourni à la Commission les extraits pertinents des contrats de service public.

#### 5. OBSERVATIONS DES TIERCES PARTIES ET COMMENTAIRES DES AUTORITÉS TCHÈQUES

(43) Le plaignant était la seule tierce partie à soumettre des commentaires à la suite de la décision de la Commission d'engager la procédure.

(44) Les commentaires du plaignant se rapportaient aux aspects suivants:

— il affirmait que les services de transport n'étaient pas commandés dans le cadre de contrats de service public mais dans le cadre d'une obligation de service public découlant de la loi sur le transport routier,

— il soutenait que l'arrêt Altmark ne devait pas être appliqué en l'espèce,

— il refusait de considérer la somme de 26 CZK/km comme le prix maximum servant de base de calcul pour la compensation. Le plaignant estimait en effet que cette somme ne représentait plutôt qu'une partie de l'expertise préliminaire sur la base de laquelle les pertes justifiées du transporteur devaient être indemnisées conformément à la loi sur le transport routier,

— il prétendait que les conditions locales des opérations de transport public régulier n'avaient pas été prises en compte dans la fixation du prix de 26 CZK/km pour la prestation de ce service. Si cela avait été le cas, l'indemnité aurait été supérieure,

— selon lui, la compensation de service public avait été utilisée par les autres transporteurs pour remplacer leur parc,

— selon lui, la Commission aurait également dû examiner la plainte pour la période antérieure au 1<sup>er</sup> mai 2004,

— il soutenait que les contrats de service public avaient mis en concurrence des activités de transport subventionnées et non subventionnées, créant une distorsion de la concurrence.



- (45) Par contre, le plaignant n'a fait aucun commentaire sur la notion de coûts imprévisibles. Pas plus qu'il n'a réagi au fait que la fixation préalable d'un prix maximum pour la compensation de service public, calculé sur la base d'une analyse statistique nationale, pouvait garantir l'absence d'une surcompensation au profit des exploitants. Au contraire, le plaignant a avancé que ce montant de référence de 26 CZK/km n'aurait pas dû être considéré par les autorités tchèques comme un prix maximum pour le service de transport.
- (46) Les commentaires du plaignant ne concernaient donc pas spécifiquement les doutes émis par la Commission dans sa décision d'engager la procédure. De son côté, la République tchèque a soumis à la Commission ses observations sur les commentaires du plaignant. Ces observations ont confirmé l'appréciation de la Commission sur les questions spécifiques soulevées par le plaignant.
- (47) Par conséquent, les commentaires du plaignant n'entament en rien l'appréciation juridique exposée par la Commission dans sa décision d'engager la procédure.

## 6. APPRÉCIATION JURIDIQUE

### 6.1. Compétence de la Commission pour examiner des mesures accordées par les pays adhérant à l'Union européenne le 1<sup>er</sup> mai 2004

- (48) Les dispositions de l'annexe IV, chapitre 3, de l'acte d'adhésion de 2003 ménagent un cadre juridique pour l'évaluation des mesures mises à exécution par les États candidats avant leur adhésion à l'Union européenne et toujours applicables après l'adhésion.
- (49) Dans le cas particulier du secteur des transports, l'annexe IV stipule que «les régimes d'aides et aides individuelles mis à exécution dans un nouvel État membre avant la date de l'adhésion et toujours applicables après cette date sont considérés comme aide existante au sens de l'article 88, paragraphe 1, du traité CE [...], à condition d'être communiquées à la Commission dans les quatre mois suivant la date de l'adhésion».
- (50) Selon la pratique établie en matière décisionnelle<sup>(9)</sup>, «les mesures d'aide qui ont été accordées avant l'adhésion et qui sont inapplicables après l'adhésion ne sauraient être examinées par la Commission dans le cadre des procédures prévues à l'article 88 du traité CE, ni dans le cadre du mécanisme provisoire. Seules les aides pouvant encore donner lieu, après l'adhésion, à l'octroi d'aides supplémentaires ou à une majoration du montant d'aide déjà accordé pourraient constituer des aides existantes au sens du mécanisme provisoire — pour autant qu'elles remplis-

sent les conditions fixées — et pourraient, partant, tomber sous le coup de celui-ci. Par ailleurs, ce mécanisme ne s'applique pas aux aides qui ont été accordées, pour un montant donné, de manière définitive et inconditionnelle avant l'adhésion. [...] Le critère déterminant dans ce cas est l'acte juridiquement contraignant par lequel les autorités nationales compétentes s'engagent à accorder l'aide. À défaut d'un tel acte, la mesure n'a pas été accordée avant l'adhésion et constitue une aide nouvelle dont la compatibilité avec le marché commun doit être appréciée par la Commission sur la base des articles 87 et 88 du traité CE. Une nouvelle mesure doit être appréciée à compter du moment où l'aide est accordée: c'est l'engagement juridique de l'État qui marque l'octroi de l'aide et non le versement de l'aide en lui-même. Tout versement, qu'il soit actuel ou futur, n'est rien d'autre que l'exécution d'un engagement juridique et ne saurait donc être considéré comme une aide nouvelle ou supplémentaire. Par conséquent, la Commission ne considère une aide comme applicable après l'adhésion que s'il est prouvé qu'elle pourrait donner lieu à un avantage supplémentaire qui n'était pas connu ou pas connu avec précision à la date de son octroi.»

- (51) Le Commission note tout d'abord que les autorités tchèques ne lui ont pas communiqué les contrats visés dans le tableau 1 (qui ont tous pris effet avant le 1<sup>er</sup> mai 2004) dans le cadre de la procédure établie par l'annexe IV, chapitre 3, de l'acte d'adhésion de 2003.
- (52) En outre, la Commission relève que, au vu de la définition des coûts imprévisibles donnée après l'adoption de la décision d'engager la procédure, les mesures étaient susceptibles de produire un avantage supplémentaire qui n'était pas précisément connu lorsque l'aide a été octroyée.
- (53) Par conséquent, tous les contrats énumérés dans le tableau 1, dans la mesure où ils incluent une aide d'État, concernent une aide d'État applicable après l'adhésion qui n'est pas une aide existante et pour l'examen de laquelle la Commission est compétente.
- (54) S'agissant des contrats énumérés dans le tableau 2, la Commission est compétente pour les examiner puisqu'ils ont tous été conclus après le 1<sup>er</sup> mai 2004.

### 6.2. Présence d'une aide

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

<sup>(9)</sup> Décision de la Commission C 3/05 — Pologne — Aide à la restructuration de Daewoo-FSO (JO C 100 du 26.4.2005, p. 2, paragraphes 40 à 43).

#### 6.2.1. Ressources d'État

- (56) La Commission note que les compensations ont été payées par les autorités de Moravie du Sud à partir du budget public, donc à l'aide de ressources d'État.

#### 6.2.2. Avantage économique sélectif

- (57) Il convient de déterminer si la mesure confère un avantage économique sélectif.
- (58) Il découle de l'arrêt Altmark que, «dans la mesure où une intervention étatique doit être considérée comme une compensation représentant la contrepartie des prestations effectuées par les entreprises bénéficiaires pour exécuter des obligations de service public, de sorte que ces entreprises ne profitent pas, en réalité, d'un avantage financier et que ladite intervention n'a donc pas pour effet de mettre ces entreprises dans une position concurrentielle plus favorable par rapport aux entreprises qui leur font concurrence, une telle intervention ne tombe pas sous le coup de l'article 92, paragraphe 1, du traité. Cependant, pour que, dans un cas concret, une telle compensation puisse échapper à la qualification d'aide d'État, un certain nombre de conditions doivent être réunies»<sup>(10)</sup>.
- (59) Premièrement, aux termes de l'arrêt précité, il convient d'établir si «l'entreprise bénéficiaire a effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et [si] ces obligations ont été clairement définies».
- (60) La Commission n'a émis aucun doute quant au respect de cette condition dans sa décision d'engager la procédure.
- (61) Au regard de cette exigence, la Commission note que la loi sur le transport routier donne une définition de l'obligation de service public et stipule que cette obligation naît, dans le cas du transport public de ligne, du contrat écrit passé entre les autorités et les transporteurs. Les autorités tchèques ont fourni à la Commission les copies des contrats et des avenants conclus avec les exploitants de transport.
- (62) La Commission note également que l'obligation de service public était clairement et spécifiquement définie dans les contrats puisque les liaisons et les périodes pour lesquelles les services de transport devaient être fournis étaient clairement indiquées pour chaque exploitant.
- (63) Deuxièmement, il convient de démontrer que «les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente».

- (64) La Commission n'a émis aucun doute quant au respect de cette condition dans sa décision d'engager la procédure.
- (65) La Commission a observé que le prix maximum pour les services de transport avait été fixé par les autorités à 26 CZK/km sur la base des critères indiqués à l'article 19 b de la loi sur le transport routier, et du décret d'application. Ce prix était indiqué dans l'invitation à soumissionner qui a été envoyée à tous les exploitants candidats potentiels en 2003. La Commission a pris note que ce prix avait été établi sur la base de données statistiques.
- (66) Dès lors, le prix a été établi par avance, c'est-à-dire avant la sélection des exploitants, de façon objective et transparente. Le paramètre n'a pas été modifié dans les annexes aux contrats établies après l'adhésion de la République tchèque à l'Union européenne.
- (67) La troisième condition stipulée dans l'arrêt Altmark consiste en ce que «la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations».
- (68) Dans sa décision d'engager la procédure, la Commission a noté que les autorités régionales avaient indiqué dans leur invitation à soumissionner que le prix de 26 CZK/km était le maximum qu'elles étaient prêtes à payer aux transporteurs pour la prestation des services de transport.
- (69) Elle a également noté que tous les contrats contenaient une estimation des pertes que chaque exploitant d'autobus subirait en fournissant les services de transport prévus dans le contrat. L'estimation des pertes est réalisée de la façon suivante. Tout d'abord, les pertes sont calculées dans l'hypothèse où l'entreprise reçoit 26 CZK/km, auxquels s'ajoute le produit de la vente des titres de transport. Ensuite, les pertes sont calculées en tenant uniquement compte du produit de la vente des billets. Le prix de 26 CZK/km inclut également un bénéfice raisonnable, calculé sur la base de paramètres objectifs établis dans le décret en lien avec la valeur des actifs des entreprises. Les derniers règlements et versements de la compensation ne sont effectués qu'après que l'exploitant d'autobus concerné a fourni les justificatifs de ses pertes réelles. Si les pertes réelles s'avèrent inférieures aux prévisions, seules les pertes réelles sont compensées. Si les pertes réelles s'avèrent supérieures aux prévisions, le niveau maximal de la compensation est équivalent à l'estimation préliminaire. Un relèvement de ce plafond n'est possible qu'en cas de coûts imprévisibles.

<sup>(10)</sup> Affaire C-280/00, Altmark, points 87 et 88.

- (70) Il convient de mentionner que cette notion de coûts imprévisibles, à propos de laquelle la Commission a émis des doutes dans sa décision d'engager la procédure, est régie par la loi sur le transport routier. Elle a été développée dans les contrats de service public conclus par la région de Moravie du Sud avec les transporteurs. Les coûts imprévisibles surviennent dans des circonstances indépendantes de la gestion des entreprises, telles que catastrophes naturelles, interventions de l'État sur les prix, détournements d'itinéraire, modifications des droits d'accise, de la TVA, etc. Les exploitants doivent prouver la réalité de ces coûts imprévisibles. Cette exception au plafonnement du prix du transport n'empêche par le mécanisme de compensation de garantir que la compensation n'excède pas les pertes réelles <sup>(1)</sup>.
- (71) Dès lors, étant donné que la compensation avait été calculée sur la base d'un paramètre préétabli (26 CZK/km) et que la rémunération finale était fondée sur la preuve des pertes réellement encourues, et donc des coûts réellement subis, y compris les coûts imprévisibles, la Commission estime que le montant de la compensation ne saurait excéder les pertes réelles, et donc les coûts réels. En outre, la Commission juge que le bénéfice de 2 041 CZK/km pris en compte dans le prix de 26 CZK/km est raisonnable, puisqu'il représente une marge de 7,85 %.
- (72) La Commission est donc venue à la conclusion que la troisième condition stipulée dans l'arrêt Altmark était satisfaite.
- (73) Enfin, l'arrêt Altmark prévoit que «lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations».
- (74) La Commission doit avant tout examiner si la procédure appliquée par les autorités tchèques pourrait être considérée comme une procédure de marché public. Dans sa décision d'engager la procédure, la Commission a relevé que la région de Moravie du Sud a adressé aux transporteurs connus localement (au nombre de 41) une invitation à soumissionner pour la prestation de services de transport dans le district de Znojmo.
- (75) Dès lors, la procédure excluait la possibilité que les exploitants d'autres régions ou districts soient informés et aient une chance de soumettre une offre. En outre, cette procédure s'opposait à ce que des transporteurs d'autres États membres puissent être pris en considération dans le choix de l'exploitant chargé de fournir les services. La Commission a noté que les autorités tchèques n'avaient prévu aucune procédure pour sélectionner des transporteurs pour la période 2004-2005, mais s'étaient contentées de prolonger les contrats passés avec les transporteurs choisis pour la prestation de services en 2003.
- (76) Ces constatations restent valables. La Commission peut donc conclure que la procédure appliquée par les autorités tchèques ne peut être considérée comme une procédure de marché public, comme l'exige l'arrêt Altmark.
- (77) Cette conclusion ne préjuge pas de l'avis que la Commission pourrait émettre sur la compatibilité des mesures en cause avec les règles relatives aux marchés publics.
- (78) Dès lors, la Commission doit examiner la deuxième option envisagée dans la quatrième condition stipulée par l'arrêt Altmark.
- (79) Le niveau de compensation doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts d'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, à défaut d'une analyse du niveau de compensation établi par voie d'offres. Comme indiqué dans la décision d'engager la procédure, d'après les autorités tchèques, le prix proposé dans les contrats pour la prestation de services avait été calculé sur la base de coûts statistiques, ce qui signifiait qu'une entreprise bien gérée et bien équipée dont les coûts s'élevaient à 23 959 CZK/km (0,87 EUR/km) pouvait dégager un bénéfice de 2 041 CZK/km (0,08 EUR/km).
- (80) À cet égard, la Commission a observé, premièrement, que le recours à des données statistiques visait à garantir que le prix soit fixé par référence aux coûts d'une entreprise moyenne.
- (81) Deuxièmement, étant donné que tous les exploitants prenant part à la procédure devaient obtenir une licence pour exercer leur activité et qu'ils devaient remplir certaines conditions stipulées dans l'invitation à soumissionner, ils devaient être adéquatement équipés en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de qualité requises.
- (82) Cependant, comme signalé dans la décision d'engager la procédure, le recours à des données statistiques sur les coûts de transport ne saurait en soi mener à la conclusion que les exploitants qui ont accepté de fournir des services moyennant 26 CZK/km doivent être considérés comme des entreprises de transport bien gérées. Les données statistiques qui ont servi de base pour la fixation de ce montant ne concernaient que les coûts réels des services de transport en République tchèque au cours de l'année 2002. Il n'y a donc aucune preuve que la moyenne de ces coûts soit représentative des coûts supportés par une entreprise rentable. Les autorités tchèques n'ont pas fourni d'informations suffisantes sur ce point, même après que la Commission a pris la décision d'engager la procédure.

<sup>(1)</sup> Rappelons que les pertes sont définies comme la différence entre la somme des coûts économiquement fondés et des bénéfices proportionnés, d'une part, et les recettes perçues, d'autre part.



- (83) Par conséquent, dans la mesure où toutes les exigences de la deuxième option envisagée dans la quatrième condition stipulée par l'arrêt *Altmark* ne sont pas satisfaites, la Commission ne peut conclure que la procédure appliquée par les autorités régionales puisse être considérée comme garantissant un niveau de compensation équivalent au niveau qui aurait été obtenu dans le cadre d'un appel d'offres public.
- (84) En d'autres termes, la Commission ne peut exclure que, dans le cadre d'un appel d'offres public, les autorités régionales auraient été en mesure de trouver des exploitants supportant des coûts moindres et donc offrant de fournir les services en échange d'une rémunération inférieure. Enfin, la Commission ne peut conclure que le montant de la compensation ait été fixé à un niveau garantissant qu'aucun avantage n'a été accordé à certains exploitants.
- (85) C'est pourquoi la Commission considère que la compensation a accordé un avantage à certains exploitants de transport public. En conséquence, la deuxième condition pour l'application de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE est remplie en l'espèce.

#### 6.2.3. Distorsion de la concurrence et répercussions sur les échanges entre États membres

- (86) S'agissant de cette condition, il importe de vérifier si l'avantage accordé à l'aide de ressources d'État est susceptible de fausser la concurrence au point d'altérer les échanges entre les États membres.
- (87) Dans sa décision d'engager la procédure, la Commission a observé à cet égard qu'aux termes de l'arrêt *Altmark*: «Il n'est nullement exclu qu'une subvention publique accordée à une entreprise qui ne fournit que des services de transport local ou régional et ne fournit pas de services de transport en dehors de son État d'origine puisse, néanmoins, avoir une incidence sur les échanges entre États membres. En effet, lorsqu'un État membre accorde une subvention publique à une entreprise, la fourniture de services de transport par ladite entreprise peut s'en trouver maintenue ou augmentée, avec cette conséquence que les chances des entreprises établies dans d'autres États membres de fournir leurs services de transport sur le marché de cet État en sont diminuées (voir, en ce sens, arrêts du 13 juillet 1988, *France/Commission*, 102/87, Rec. p. 4067, point 19; du 21 mars 1991, *Italie/Commission*, C-305/89, Rec. p. I-1603, point 26, et *Espagne/Commission*, précité, point 40). En l'occurrence, cette constatation n'est pas seulement de nature hypothétique, car, ainsi qu'il ressort notamment des observations de la Commission, plusieurs États membres ont commencé dès 1995 à ouvrir certains marchés de transport à la concurrence d'entreprises établies dans d'autres États membres, de sorte que plusieurs entreprises offrent déjà leurs services de transports urbains, suburbains ou régionaux dans des États membres autres que leur État d'origine. Enfin, selon la jurisprudence de la Cour, il n'existe pas de seuil ou de pourcentage en dessous duquel on peut considérer que

les échanges entre États membres ne sont pas affectés. En effet, l'importance relativement faible d'une aide ou la taille relativement modeste de l'entreprise bénéficiaire n'excluent pas a priori l'éventualité que les échanges entre États membres soient affectés (voir arrêts précités *Tubemeuse*, point 43, et *Espagne/Commission*, point 42). Dès lors, la deuxième condition d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité, selon laquelle l'aide doit être de nature à affecter les échanges entre États membres, ne dépend pas de la nature locale ou régionale des services de transport fournis ou de l'importance du domaine d'activité concerné»<sup>(12)</sup>.

- (88) La Commission en vient donc à la conclusion que la condition selon laquelle l'aide doit fausser la concurrence et altérer les échanges entre les États membres est remplie en l'espèce.
- (89) Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission conclut également que les mesures mises à exécution constituent une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

#### 6.3. Compatibilité de l'aide

- (90) L'article 73 du traité CE détermine les conditions de la compatibilité de l'aide accordée dans le domaine de la coordination des transports avec l'obligation de service public. Cet article constitue une «lex specialis» par rapport à l'article 86, paragraphe 2, et à l'article 87, paragraphes 2 et 3, du traité CE.
- (91) Selon l'arrêt *Altmark*<sup>(13)</sup>, l'article 73 du traité CE ne peut pas être appliqué directement, mais seulement en vertu de règlements du Conseil, et plus particulièrement le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable<sup>(14)</sup>.
- (92) Aux termes de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 1191/69, celui-ci s'applique uniquement aux aides d'État accordées à des exploitants dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.
- (93) Cependant, les États membres peuvent exclure du champ d'application du règlement les entreprises dont l'activité est limitée exclusivement à l'exploitation de services urbains, suburbains ou régionaux.
- (94) Dans sa décision d'engager la procédure, la Commission a déjà observé que les autorités tchèques n'ont pas fait usage de cette possibilité. Dès lors, les dispositions pertinentes du règlement (CEE) n° 1191/69 sont applicables.

<sup>(12)</sup> Affaire C-280/00, *Altmark*, points 77 à 82.

<sup>(13)</sup> Affaire C-280/00, *Altmark*, précitée.

<sup>(14)</sup> JO L 156 du 28.6.1969, p. 1.

- (95) Aux termes de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 1191/69, pour garantir des services de transport suffisants, les autorités compétentes des États membres peuvent conclure des contrats de service public avec une entreprise de transport.
- (96) L'article 14 du règlement (CEE) n° 1191/69 dispose que par «contrat de service public» on entend un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et une entreprise de transport dans le but de fournir au public des services de transport suffisants.
- (97) En vertu de l'article 14, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1191/69, un contrat de service public comprend, entre autres, les points suivants:
- a) les caractéristiques des services offerts, notamment les normes de continuité, de régularité, de capacité et de qualité;
  - b) le prix des prestations faisant l'objet du contrat, qui soit s'ajoute aux recettes tarifaires, soit inclut les recettes, ainsi que les modalités des relations financières entre les deux parties;
  - c) les règles concernant les avenants et modifications du contrat, notamment pour prendre en compte des changements imprévisibles;
  - d) la durée de validité du contrat;
  - e) les sanctions en cas de non-respect du contrat.
- (98) Avant tout, comme elle l'a déjà indiqué dans sa décision d'engager la procédure, la Commission note que, selon l'article 19 de la loi sur le transport routier, «l'obligation de service public naît, dans le cas du transport public de ligne, du contrat écrit» passé entre les autorités compétentes et les exploitants. Elle relève, en outre, que les conditions régissant la prestation des services de transport n'ont pas été imposées par les autorités mais négociées et convenues entre les exploitants et les autorités régionales. La Commission en conclut donc que, en dépit de la formulation de la loi sur le transport routier (qui parle d'obligation de service public), les dispositions de la section V — Contrats de service public du règlement (CEE) n° 1191/69 sont d'application.
- (99) Deuxièmement, la Commission note que les caractéristiques du service étaient spécifiées dans les contrats, de façon expresse et par référence aux licences que les exploitants devaient détenir pour fournir les services de transport public.
- (100) Troisièmement, les contrats indiquaient un prix au km et le montant global de la rémunération qui serait versée en échange des services fournis.
- (101) Quatrièmement, les contrats envisageaient les conditions et la procédure à respecter pour pouvoir les modifier, la durée de validité et les sanctions en cas de défaut d'exécution.
- (102) La Commission conclut, par conséquent, que les éléments essentiels d'un contrat énumérés à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1191/69 étaient présents dans les contrats conclus avec les sociétés Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA et TREDOS.
- (103) Par ailleurs, la Commission note tout d'abord que l'objectif du législateur, lors de l'adoption du règlement (CEE) n° 1191/69, était de définir dans quelles conditions «les aides [...] qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public» visées à l'article 73 du traité étaient compatibles avec le marché commun. L'application de l'article 73 du traité comme celle du règlement (CEE) n° 1191/69 présuppose l'existence d'une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité. Si le contenu des contrats peut être couvert par la notion de «servitudes inhérentes à la notion de service public» utilisée dans l'article 73, la forme de l'instrument — contrat ou obligation imposée de façon unilatérale — ne devrait pas, en elle-même, faire obstacle à la reconnaissance de la compatibilité avec le marché commun d'une aide d'État potentielle comprise dans le prix proposé par le contrat. De fait, l'élément déterminant pour qualifier un service, qu'il soit imposé par un État membre ou convenu par contrat, d'obligation de service public au sens de l'article 73 doit être l'essence du service et non la forme que prend son organisation <sup>(15)</sup>.
- <sup>(15)</sup> De la même manière, la décision de la Commission 2005/842/CE du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 312 du 29.11.2005, p. 67) recourt, à l'article 4, à la notion de «mandat», dont la forme peut être déterminée par chaque État membre. Voir également le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

- (104) Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission conclut que, du point de vue juridique, il n'y a aucune raison pour qu'une aide d'État comprise dans le prix payé en vertu d'un contrat de service public ne puisse pas être compatible avec le marché commun conformément à l'article 73. La Commission observe que c'est la solution qui a été choisie par les colégislateurs dans le règlement (CE) n° 1370/2007. Cependant, aux termes de l'article 12 de ce règlement, celui-ci n'entrera en vigueur que le 3 décembre 2009. Les contrats en cause ayant été signés avant cette date, le règlement (CE) n° 1370/2007 ne saurait leur être appliqué.
- (105) Puisque l'article 14 du règlement (CEE) n° 1191/69 ne stipule aucune condition précise pour reconnaître la compatibilité avec le marché commun d'une aide d'État comprise dans le prix proposé par un contrat de service public, la Commission considère que les principes généraux découlant du traité, de la jurisprudence des juridictions communautaires et de la pratique décisionnelle de la Commission dans d'autres domaines que le transport public doivent être appliqués pour déterminer si l'aide en question peut être déclarée compatible avec le marché commun<sup>(16)</sup>.
- (106) La Commission a rappelé ces principes de manière générale dans l'encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensations de service public<sup>(17)</sup>. En ce qui concerne la compatibilité d'une aide d'État comprise dans le prix payé dans le cadre d'un contrat de service public, le paragraphe 14 de l'encadrement prévoit ce qui suit: «Le montant de la compensation ne peut pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. Le montant de la compensation comprend tous les avantages accordés par l'État ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit».
- (107) La Commission note que les autorités de Moravie du Sud, en indiquant par avance, dans la procédure de sélection décrite aux paragraphes 12 à 20 ci-dessus, qu'elles n'étaient pas disposées à payer un prix supérieur à 26 CZK/km et en appliquant par la suite ce paramètre, auquel elles ont ajouté les coûts imprévisibles, afin de calculer les produits perçus par les transporteurs, se sont assurées que la compensation ne pourrait être supérieure aux coûts supportés par les exploitants.
- (108) La Commission observe que, bien que le plaignant ait contesté le paramètre utilisé pour le calcul de la compensation, il n'a pas tenté de prouver que la compensation pouvait être supérieure aux coûts supportés par les exploitants. Au contraire, le plaignant a indiqué que la somme en question ne représentait plutôt qu'une partie de l'expertise préliminaire sur la base de laquelle les pertes justifiées du transporteur devaient être compensées et qu'elle devait même être revalorisée.
- (109) Par ailleurs, en ce qui concerne les services de transport en Moravie du Sud, la Commission note que, mis à part les compensations versées par les autorités régionales, les exploitants n'ont bénéficié, au cours de la période 2004-2005, d'aucun autre avantage accordé par l'État ou au moyen de ressources d'État.
- (110) Par conséquent, la Commission estime que les principes généraux applicables à l'évaluation de la compatibilité de cette aide décrits plus haut ont été observés dans le cas d'espèce.
- (111) Dès lors, la Commission conclut que l'aide est compatible avec l'article 73 du traité CE.

## 7. CONCLUSION

- (112) Au vu de l'appréciation juridique, la Commission considère que la République tchèque a agi en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et a donc illégalement octroyé une aide dans le cadre du régime d'aide en cause.
- (113) La Commission estime que l'aide accordée aux sociétés Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA et TREDOS dans le cadre de contrats de service public dans le secteur du transport routier en Moravie du Sud est compatible avec l'article 73 du traité CE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

### Article premier

L'aide d'État mise à exécution par la République tchèque au moyen de contrats de service public dans le secteur du transport routier en Moravie du Sud conclus avec les sociétés Bítešská dopravní společnost spol. s.r.o., BK BUS s.r.o., Břežanská dopravní společnost s.r.o., Znojemská dopravní společnost — PSOTA, s.r.o. et TREDOS, spol. s.r.o. est compatible avec le marché commun.

<sup>(16)</sup> Voir les décisions de la Commission précitées: C 16/07 — Autriche — Soutien public pour Postbus dans le district de Lienz; C 31/07 — Irlande — Aide d'État à Compagnies de bus de Córas Iompair Éireann (Dublin Bus et Irish Bus); C 47/07 — Allemagne — Contrat de service public entre la Deutsche Bahn Regio et les Länder de Berlin et Brandebourg; C 41/08 — Danemark — Contrat de service public entre le ministère des transports et Danske Statsbaner.

<sup>(17)</sup> JO C 297 du 29.11.2005, p. 4.

*Article 2*

La République tchèque est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 26 novembre 2008.

*Par la Commission*

Antonio TAJANI

*Vice-président*

---