

II

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória)

DECISÕES

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 26 de Novembro de 2008

sobre o auxílio estatal C 3/08 (ex NN 102/05) — República Checa relativo a compensações de serviço público para empresas em autocarros da Morávia do Sul

[notificada com o número C(2008) 7032]

(Apenas faz fé o texto em língua checa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/325/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE ⁽¹⁾ e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 6.º e o seu artigo 14.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

1. PROCESSO

(1) Por carta datada de 28 de Junho de 2005, a Comissão recebeu uma queixa da empresa checa ČAS – Service a.s.

(o «autor da queixa»). A queixa diz respeito a um auxílio estatal que teria sido concedido a vários concorrentes do autor da queixa pelas autoridades regionais entre 2003 e 2005.

(2) Por cartas de 20 de Julho de 2005, 14 de Março de 2006 e 7 de Dezembro de 2006, a Comissão solicitou informações suplementares às autoridades checas no que se refere a questões suscitadas pelo autor da queixa.

(3) As autoridades checas responderam em 14 de Setembro de 2005, 2 de Junho de 2006, 6 de Fevereiro de 2007 e 18 de Outubro de 2007.

(4) Por ofício de 15 de Janeiro de 2008, a Comissão informou as autoridades checas da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente à medida em questão. As autoridades checas apresentaram as suas observações sobre o auxílio por ofício de 18 de Fevereiro de 2008.

(5) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 16 de Fevereiro de 2008 ⁽³⁾. A Comissão convidou os interessados a apresentarem as suas observações relativas ao auxílio em causa.

⁽¹⁾ JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO C 43 de 16.2.2008, p. 19.

⁽³⁾ Ver nota de pé de página 2.

- (6) Em 14 de Março de 2008, a Comissão recebeu as observações do autor da queixa na qualidade de parte terceira. Em 17 de Abril de 2008, estas observações foram transmitidas às autoridades checas, que foram convidadas a comentar os pontos de vista da parte terceira. Em 13 de Maio de 2008, as autoridades checas solicitaram uma prorrogação do prazo para apresentar as suas observações, tendo a Comissão concordado. Em 17 de Junho de 2008, as autoridades checas apresentaram as suas observações sobre os comentários da parte terceira.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

- (7) O autor da queixa é uma sociedade por acções activa no domínio do transporte regular em autocarro, do transporte fretado, do transporte urbano em autocarro no território de Znojmo e do transporte internacional.
- (8) Até Setembro de 2004, a operação do transporte público regional em autocarro na Morávia do Sul era a actividade principal do autor da queixa, particularmente com base em contratos celebrados com as autoridades regionais. Os serviços eram prestados na região da Morávia do Sul (distritos de Znojmo e Moravský Krumlov).
- (9) O autor da queixa alega que as autoridades da Morávia do Sul concederam, no período decorrente entre 2003 e 2005, auxílios estatais ilegais às sociedades 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») e TREDOS společnost s.r.o. («TREDOS»). Estes auxílios seriam a consequência da concessão de licenças em condições não transparentes nem objectivas.
- (10) De acordo com as autoridades checas, a licença constitui uma autorização concedida pelas autoridades para a operação de um serviço regular de transportes públicos. O objectivo da licença é garantir que o transporte em autocarro seja apenas realizado por transportadores que cumpram certos requisitos de qualidade. A este respeito, de acordo com o artigo 18.º da Lei n.º 111/1994 Coll. sobre o transporte rodoviário («Lei sobre transportes rodoviários») ⁽⁴⁾, estes requisitos incluem em particular a obrigação de prestar serviços em conformidade com um horário aprovado, assegurar um certo nível de segurança para os passageiros, publicar horários e indicar nos autocarros os nomes das linhas.
- (11) O artigo 19.º da Lei sobre transportes rodoviários estipula que a obrigação de serviço público é uma obrigação imposta no interesse público ao transportador e que este de outro modo não aceitaria, ou só em parte aceitaria, por implicar uma desvantagem económica. A obrigação

de serviço público é assumida pelo transportador de comum acordo com o Governo, que estabelece igualmente as perdas justificadas para o transportador em consequência do cumprimento desta obrigação. A obrigação de serviço público consiste na obrigação de exploração [...], na obrigação de transporte [...], na obrigação tarifária [...]. A obrigação de serviço público no transporte público de linha baseia-se num contrato escrito (celebrado entre as autoridades competentes e o operador) ⁽⁵⁾.

- (12) Adicionalmente, os n.ºs 2 e 4 do artigo 19.ºB da Lei sobre transportes rodoviários estabelecem que o cálculo profissional preliminar das perdas justificadas para o período correspondente à obrigação do serviço público constitui uma vertente obrigatória do contrato de serviço público. As autoridades competentes procedem à compensação das perdas justificadas até ao limite do valor obtido neste cálculo preliminar, que só pode ser aumentado no caso de custos imprevisíveis. [...] Se o transportador prestar igualmente outros serviços de transporte para além dos correspondentes às obrigações de serviço público ou desenvolver outras actividades, manterá uma contabilidade separada para as obrigações de serviço público.
- (13) Nos termos do n.º 5 do artigo 19.ºB da Lei sobre transportes rodoviários, a regulamentação aplicável fixa os limites das perdas justificadas, o método de cálculo profissional preliminar destas perdas, as regras de atribuição dos fundos procedentes dos correspondentes orçamentos, os documentos justificativos do cálculo das perdas justificadas e o método de supervisão profissional oficial do financiamento dos serviços de transporte. Essa regulamentação (Regulamento n.º 50/1998 do Ministério dos Transportes e das Comunicações, de 13 de Março de 1998, sobre as perdas justificadas no transporte público de passageiros («o regulamento»)) - define as perdas justificadas no transporte público de passageiros como sendo a diferença entre a soma dos custos economicamente fundamentados e um lucro adequado e entre as cobranças efectuadas e as receitas obtidas (a seguir denominadas «perdas»).
- (14) Nos termos deste regulamento, entende-se por lucro adequado o montante que - após impostos [...] - não exceda 1/8 do preço dos autocarros geralmente utilizados para o transporte público de passageiros em veículos de linha no quadro da obrigação de serviço público, depois de deduzido o montante total da depreciação real destes autocarros e de deduzidas as despesas de investimento ligadas à exploração deste serviço de transporte, desde que a autoridade competente tenha autorizado a incorporação deste investimento no cálculo das perdas justificadas.

⁽⁴⁾ Para efeitos da presente decisão, as referências às disposições da lei dizem respeito à versão aplicável ao presente caso.

⁽⁵⁾ No direito checo, a compensação relativa a contratos de serviço público é equivalente à noção de perdas justificadas. Para um caso semelhante, ver igualmente a decisão N 495/07 da Comissão – República Checa – «Programa pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel» (JO C 152 de 18.6.2008, p. 21).

- (15) Com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2003, as autoridades regionais, incluindo as autoridades da Morávia do Sul, tornaram-se responsáveis na República Checa pela celebração de contratos com os operadores de transporte para a prestação de serviços de transportes públicos. As autoridades da Morávia do Sul compararam os custos de fornecimento do transporte público incorridos pelo autor da queixa com o custo médio de exploração em autocarros na República Checa, obtido no inquérito estatístico. Concluíram que os custos incorridos pelo autor da queixa eram mais elevados do que a média.
- (16) Em 24 de Março de 2003, em virtude da avaliação acima mencionada e após negociações infrutíferas com o autor da queixa, as autoridades da região da Morávia do Sul decidiram efectuar negociar com outros operadores a prestação de serviços de transportes. Entraram em contacto com transportadores conhecidos que operam na região da Morávia do Sul, solicitando-lhes a apresentação de propostas para prestação de serviços de transporte público no território de Znojmo. O convite à apresentação de propostas foi enviado a 41 transportadores, incluindo o autor da queixa. O convite estipulava que as autoridades regionais estavam dispostas a pagar aos operadores um valor não superior a 26 CZK por km pela prestação do serviço. Além disso, previa um requisito mediante o qual os operadores deviam possuir um sistema de tratamento electrónico e gozar de boa reputação junto da administração.
- (17) As autoridades regionais receberam respostas de nove transportadores, subsequentemente convidados para uma reunião com as autoridades regionais. Um comité de selecção nomeado pelo Conselho Regional da Morávia do Sul avaliou e classificou as propostas. O comité recomendou que os contratos de prestação de serviços de transportes fossem celebrados com seis transportadores, incluindo o autor da queixa: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS e o autor da queixa (ČAS-Service a.s.).
- (18) Os critérios tidos em conta pelo comité de selecção na avaliação das propostas foram a clareza e a exaustividade. Além disso, as autoridades da Morávia do Sul tiveram em conta, entre outros critérios, a limitação ao mínimo do número dos quilómetros técnicos de exploração e a coerência do território servido.
- (19) De acordo com as autoridades checas, considerou-se que o autor da queixa preenchia os critérios de selecção apenas condicionalmente, uma vez que não especificou claramente o preço dos seus serviços de transporte. Durante reuniões subsequentes, o autor da queixa indicou que não podia aceitar o montante da compensação proposto pelas autoridades da Morávia do Sul no convite à apresentação de propostas.
- (20) Consequentemente, as autoridades regionais estabeleceram que o autor da queixa não reunia as condições do procedimento de selecção e que não era possível concluir entre ambos um contrato de prestação de serviços de transporte público.
- (21) Foram celebrados contratos com os operadores que aceitaram que o preço máximo a pagar em compensação pela prestação de serviços de transporte público se elevaria a 26 CZK por km. De acordo com as autoridades checas, isto significa que uma empresa bem gerida e equipada, cujos custos se elevassem a 23 959 CZK por km, poderia obter um lucro de 2 041 CZK por km. O custo de 23 959 CZK por km foi obtido a partir de inquéritos estatísticos efectuados nos termos da Lei sobre o serviço nacional de estatísticas (n.º 89/1995 Coll.). Estes inquéritos diziam respeito à prestação de serviços públicos em autocarro no território da República Checa durante 2002.
- (22) O preço estimado por km (não superior a 26 CZK por km) foi especificado no contrato com cada operador. Servia para estabelecer um montante global (preço por quilómetro multiplicado pelo número de quilómetros) que seria pago ao operador pela prestação de serviços. Deste montante foram deduzidas as receitas reais, a fim de determinar as perdas ⁽⁶⁾.
- (23) O operador devia fornecer às autoridades provas justificativas das receitas reais após a prestação dos serviços. Só então seria estabelecido o montante final das perdas e efectuado o pagamento da compensação.
- (24) Para além dos requisitos gerais previstos pela Lei sobre transportes rodoviários para os transportadores pelo facto de estes operadores serem detentores de licenças, cada contrato estipulava obrigações mais específicas para cada operador, nomeadamente a obrigação de assegurar o transporte em linhas específicas e em horários definidos, assim como determinadas condições aplicáveis em caso de alteração dos contratos e sanções em caso de incumprimento dos mesmos.
- (25) As autoridades checas informaram a Comissão que, após 2003, as autoridades da Morávia do Sul acordaram em celebrar com os mesmos operadores outros contratos de prestação de serviços de transportes para 2004 e 2005.
- (26) As autoridades checas reconheceram que não foi lançado um procedimento específico para a selecção dos operadores que assegurariam a prestação de serviços de transportes em 2004 e 2005.
- ⁽⁶⁾ De acordo com a legislação checa, as perdas correspondem à diferença entre a soma dos custos economicamente fundamentados e um lucro adequado e entre as cobranças efectuadas e as receitas obtidas.

- (27) O seguinte quadro apresenta os dados referentes aos montantes da compensação previstos nos contratos para 2004 (Quadro 1):

Nome do operador	Data do contrato	Montante máximo da compensação prevista no contrato
TREDOS	21/1/2004	CZK 7 364 733
	Alterado: 31/8/2004	CZK 7 399 733
BK Bus	22/1/2004	CZK 4 349 779
Bítešská	21/1/2004	CZK 4 780 000
PSOTA	20/1/2004	CZK 18 924 849
	Alterado: 31/8/2004	CZK 18 956 769
	17/9/2004	CZK 18 979 733
Břežanská společnost	26/1/2004	CZK 10 615 611

- (28) Além disso, os contratos celebrados para 2004 foram prolongados para 2005 (Quadro 2):

Nome do operador	Data do contrato	Montante máximo da compensação prevista no contrato
TREDOS	4/3/2005	CZK 11 457 527
	Alterado: 31/3/2005	CZK 11 593 799
BK Bus	4/3/2005	CZK 5 244 124
Bítešská	4/3/2005	CZK 6 000 000
PSOTA	4/3/2005	CZK 20 999 640
Břežanská společnost	4/3/2005	CZK 11 953 423

- (29) De acordo com as autoridades checas, no que se refere a serviços de transporte na região da Morávia do Sul, as empresas acima mencionadas não receberam em 2004-2005 nenhum outro financiamento do Estado ou proveniente de recursos estatais.

3. MOTIVOS PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO

- (30) A Comissão decidiu iniciar o procedimento com base nos motivos apresentados nos considerandos 31 a 38.

3.1. Existência de auxílio

- (31) A Comissão duvida que a terceira condição fixada no acórdão Altmark ⁽⁷⁾ tenha sido cumprida.
- (32) Dado que o cálculo da compensação foi feito com base num parâmetro estabelecido previamente (26 CZK por km) e a remuneração final se baseou em provas das perdas realmente incorridas, não excedendo o que tinha sido previsto nos contratos, a Comissão considerou inicialmente que o montante da compensação não podia exceder as perdas reais. Além disso, a Comissão considerou razoável o lucro incluído no montante de 26 CZK por km.
- (33) Contudo, a Comissão exprimiu dúvidas sobre a noção de custo imprevisível utilizada na legislação checa, que poderia servir como pretexto para um aumento anormal do limite de compensação.
- (34) Além disso, a Comissão concluiu que a quarta condição fixada no acórdão Altmark também não foi cumprida. A Comissão considerou que o procedimento seguido pelas autoridades checas não podia ser considerado um processo de concurso público nem um processo para assegurar que o nível de compensação foi determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte teria suportado, como disposto no acórdão Altmark.
- (35) Consequentemente, a Comissão considerou que não havia provas claras para demonstrar que a compensação não tinha concedido uma vantagem selectiva e, por conseguinte, não constituía um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, uma vez que as outras condições enunciadas neste artigo estavam reunidas.

3.2. Compatibilidade

- (36) A Comissão referiu que a compatibilidade de tal auxílio estatal com o mercado comum deve ser avaliada à luz dos princípios gerais derivados do Tratado CE, da jurisprudência do Tribunal de Justiça e do Tribunal de Primeira Instância e da prática das decisões da Comissão em domínios diferentes dos transportes públicos ⁽⁸⁾.

⁽⁷⁾ Acórdão do Tribunal de 24 de Julho de 2003, C-280/00 Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, e Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht (2003) Colectânea. I-07747, pontos 88 a 93.

⁽⁸⁾ Ver decisões da Comissão C 16/07 – Áustria – Apoio público a Postbus no distrito de Lienz (JO C 162 de 14.7.2007, p. 19), C 31/07 – Irlanda – Auxílio estatal às empresas de transporte por autocarro (Dublin Bus e Irish Bus) do Córas Iompair Éireann (JO C 217 de 15.9.2007, p. 44); C 47/07 – Alemanha – DB Regio AG – Contrato de serviço público (JO C 35 de 8.2.2008, p. 13); C 41/08 – Dinamarca – Contrato de serviço público entre o Ministério dos Transportes e Danske Statsbaner (ainda não publicado).

(37) Após exame das informações disponíveis, a Comissão considerou que os princípios gerais que regulam a avaliação de compatibilidade do auxílio foram cumpridos no caso vertente. A fixação prévia no procedimento de selecção de um preço máximo para a compensação, baseado na análise estatística nacional, garantia a ausência de sobrecompensação dos operadores.

(38) No entanto, dado que no caso vertente não foi realizado um concurso público e que o autor da queixa defende que a Bítešská, a BK Bus, a Břežanská společnost, a PSOTA e a TREDOS receberam auxílios estatais ilegais, a Comissão considerou que tinha de dar a oportunidade ao autor da queixa e às partes terceiras de comentar a metodologia aplicada pelas autoridades da Morávia do Sul para estabelecer o montante da compensação, antes de poder concluir com segurança que o auxílio é compatível com o artigo 73.º do Tratado em virtude do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999.

4. OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES CHECAS

(39) A República Checa indicou que o conceito de custos imprevisíveis era regulado pela Lei sobre transportes rodoviários no que se refere ao cálculo profissional preliminar sobre perdas justificadas no período durante o qual se aplica o contrato de obrigação de serviço público. Este cálculo, apresentado pelo transportador, constitui uma parte obrigatória do contrato de serviço público.

(40) O n.º 2 do artigo 19.ºB da Lei prevê que a região deve subsequentemente reembolsar as perdas justificadas até um montante que não exceda a o cálculo profissional preliminar, que apenas pode ser aumentado para cobrir custos imprevisíveis justificados. No entanto, a Lei sobre transportes rodoviários não prevê uma definição mais pormenorizada dos custos imprevisíveis justificados, sendo a interpretação deste conceito deixada aos compradores de serviços de transporte.

(41) A República Checa recordou que os contratos de prestação de serviços públicos celebrados pela região da Morávia do Sul estabeleciam uma estimativa preliminar das perdas. Se o montante das perdas justificadas reais para o período em questão fosse mais elevado do que o cálculo profissional preliminar das perdas justificadas, a região da Morávia do Sul reembolsaria as mesmas unicamente até ao montante determinado pelo cálculo profissional preliminar. Neste contexto, o risco de custos reais mais elevados e de receitas reais inferiores em relação ao cálculo profissional preliminar das perdas justificadas seria suportado pelos operadores, com excepção dos custos imprevisíveis justificados.

(42) O conceito de custos imprevisíveis foi estabelecido em mais pormenor nos contratos de prestação de serviços públicos celebrados pela região da Morávia do Sul com os operadores de transporte. Os custos imprevisíveis di-

zem respeito a situações independentes da gestão das empresas, tais como catástrofes naturais, intervenções do Estado nos preços, desvios ou alterações dos impostos especiais sobre o consumo, IVA, etc. A República Checa forneceu à Comissão os correspondentes resumos dos contratos de prestação de serviços públicos.

5. OBSERVAÇÕES DAS PARTES TERCEIRAS E DAS AUTORIDADES CHECAS

(43) O autor da queixa foi a única parte terceira a apresentar observações no seguimento da decisão da Comissão de dar início ao procedimento.

(44) Os comentários do autor da queixa consideraram os seguintes aspectos:

— A alegação de que o transporte em causa não foi solicitado como contrato de prestação de serviços públicos mas sim no quadro de uma obrigação de serviço público decorrente da Lei sobre transportes rodoviários,

— A alegação de que o acórdão Altmark não devia ser aplicado neste caso,

— A recusa de considerar que o montante de 26 CZK por km constitui o preço máximo da operação de transporte para a determinação da compensação. O autor da queixa considerou, com efeito, que este montante é apenas uma parte do cálculo profissional preliminar segundo o qual a compensação pelas perdas justificadas deve ser feita ao transportador em conformidade com a Lei sobre transportes rodoviários,

— A alegação de que as condições locais das operações de transporte público regular não foram tidas em conta na fixação do preço de 26 CZK por km para o fornecimento de operações de transporte. Se estas condições locais tivessem sido consideradas, ter-se-ia obtido um montante mais elevado,

— A compensação de serviço público constituiu um meio utilizado pelos outros transportadores para substituírem a sua frota,

— A Comissão devia ter avaliado a queixa igualmente no que respeita ao período anterior a 1 de Maio de 2004,

— A alegação de que os contratos de prestação de serviços públicos conduziram a uma situação de concorrência entre o transporte subvencionado e não subvencionado, criando uma distorção da concorrência.

- (45) Contudo, o autor da queixa não comentou o conceito de custos imprevisíveis. O autor da queixa também não comentou o facto de que a fixação prévia de um preço máximo de compensação, baseado na análise estatística nacional, poderia garantir a ausência de sobrecompensação dos operadores. Em contrapartida, o autor da queixa alegou que este montante de referência de 26 CZK por km não devia ter sido considerado pelas autoridades checas como um preço máximo de transporte.
- (46) Por conseguinte, os comentários do autor da queixa não se referiram especificamente às dúvidas formuladas pela Comissão na decisão de dar início ao procedimento. Além disso, a República Checa apresentou à Comissão as suas observações sobre os comentários do autor da queixa. Estas observações confirmaram a avaliação da Comissão sobre as questões específicas apresentadas pelo autor da queixa.
- (47) Consequentemente, os comentários do autor da queixa não alteram a avaliação jurídica da Comissão desenvolvida na decisão de dar início ao procedimento.

6. APRECIÇÃO JURÍDICA

6.1. Competência da Comissão para examinar as medidas concedidas por países que aderiram à União Europeia em 1 de Maio de 2004

- (48) As disposições do anexo IV, capítulo 3, do Acto de Adesão de 2003 criam um quadro jurídico para avaliação de medidas que foram executadas pelos Estados-Membros aderentes antes da sua adesão à UE e são ainda aplicáveis após a adesão.
- (49) Em especial no que se refere ao sector dos transportes, as disposições do anexo IV estipulam que «os regimes de auxílio e os auxílios individuais *em execução* num novo Estado-Membro antes da data da adesão e *que continuem a ser aplicáveis* depois dessa data são considerados auxílios existentes, na acepção do n.º 1 do artigo 88.º do Tratado CE, desde que sejam comunicados à Comissão no prazo de quatro meses a contar da data da adesão».
- (50) De acordo com a prática estabelecida em matéria de decisão⁽⁹⁾, as medidas de auxílio concedidas antes da adesão e não aplicáveis após a adesão não podem ser examinadas pela Comissão no âmbito dos procedimentos previstos no artigo 88.º do Tratado CE nem no âmbito do mecanismo provisório. Apenas as medidas que possam dar origem, após a adesão, à concessão de um auxílio adicional ou a um aumento do montante do auxílio já concedido podem ser consideradas como auxílio existente em virtude do mecanismo provisório – se reunirem as condições pertinentes – e estão, por conseguinte, sujeitas ao mesmo. Por outro lado, o mecanismo provisório

não tem razão de ser para as medidas de auxílio concedidas de forma incondicional e definitiva para um determinado montante antes da adesão. Para determinar se tal é o caso, o critério relevante é o acto juridicamente vinculativo mediante o qual as autoridades nacionais competentes decidem conceder o auxílio. Se tal acto não existir, a medida não foi concedida antes da adesão e constitui um novo auxílio, cuja compatibilidade com o mercado comum é avaliada pela Comissão com base nos artigos 87.º e de 88.º do Tratado CE. No momento em que o auxílio é concedido, deve ser avaliada uma nova medida, sendo o compromisso jurídico do Estado que representa a concessão do auxílio e não o pagamento do auxílio propriamente dito. Qualquer pagamento, actual ou futuro, ao abrigo de um compromisso jurídico, constitui um acto de simples aplicação e não pode ser interpretado como um auxílio novo ou adicional. Por conseguinte, a Comissão considera que, para que uma medida possa ser considerada aplicável após a adesão, deve poder demonstrar-se que é susceptível de produzir, após a adesão, um lucro complementar desconhecido, ou não completamente conhecido, no momento em que o auxílio foi concedido.

- (51) A Comissão nota, em primeiro lugar, que as autoridades checas não comunicaram à Comissão os contratos indicados no Quadro 1 (todos executados até 1 de Maio de 2004) no âmbito do procedimento estabelecido no anexo IV (3) do Acto de Adesão de 2003.
- (52) Além disso, a Comissão nota que, tendo em conta a definição de custos imprevisíveis dada no seguimento da decisão de iniciar o procedimento, as medidas eram susceptíveis de produzir lucros adicionais que não eram conhecidos precisamente quando o auxílio foi concedido.
- (53) Consequentemente, todos os contratos enumerados no Quadro 1, na medida em que implicam um auxílio estatal, dizem respeito a auxílios estatais aplicáveis após a adesão, que não são auxílios existentes e para aos quais a Comissão é competente.
- (54) Para os contratos constantes do Quadro 2, celebrados após 1 de Maio de 2004, a Comissão é competente para os investigar.

6.2. Existência de auxílio

- (55) Salvo disposição em contrário do Tratado, conforme previsto no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, os auxílios concedidos pelos Estados-Membros ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência favorecendo certas empresas ou certas produções, são incompatíveis com o mercado comum na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

⁽⁹⁾ Decisão da Comissão C 3/05 – Polónia – Auxílio à reestruturação a favor de DAEWOO – FSO (JO C 100 de 26.4.2005, p. 2, pontos 40 a 43).

6.2.1. *Recursos estatais*

- (56) A Comissão nota que as compensações foram pagas pelas autoridades da Morávia do Sul a partir do orçamento público. Por conseguinte, foram concedidas utilizando recursos estatais.

6.2.2. *Vantagem económica selectiva*

- (57) É necessário estabelecer se a medida concede uma vantagem económica selectiva.
- (58) Do acórdão Altmark decorre que «uma intervenção estatal deva ser considerada uma compensação que representa a contrapartida das prestações efectuadas pelas empresas beneficiárias para cumprir obrigações de serviço público, de forma que estas empresas não beneficiam, na realidade, de uma vantagem financeira e que, portanto, a referida intervenção não tem por efeito colocar essas empresas numa posição concorrencial mais favorável em relação às empresas que lhes fazem concorrência, essa intervenção não cai sob a alçada do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. Contudo, para que num caso concreto tal compensação possa escapar à qualificação de auxílio estatal, deve estar reunido um determinado número de condições.»⁽¹⁰⁾.
- (59) Em primeiro lugar, de acordo com o acórdão acima mencionado, é necessário estabelecer se «a empresa beneficiária deve ser efectivamente incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e (se) essas obrigações foram claramente definidas».
- (60) A Comissão não levantou dúvidas no que respeita ao cumprimento desta condição na sua decisão de iniciar o procedimento.
- (61) Quanto a este requisito, a Comissão nota que a Lei sobre transportes rodoviários prevê uma definição de obrigação de serviço público e estipula que a obrigação de serviço público no transporte público de linha tem como base o contrato escrito celebrado entre as autoridades e o transportador. As autoridades checas forneceram à Comissão as cópias dos contratos e dos anexos subsequentes celebrados com os operadores de transportes.
- (62) A Comissão notou igualmente que a obrigação de serviço público foi clara e especificamente definida nos contratos, nomeadamente as ligações e os períodos em que os serviços de transportes deviam ser prestados foram claramente definidos com os operadores.
- (63) Em segundo lugar, é necessário realçar que «os parâmetros com base nos quais é calculada a compensação de-

vem ser previamente estabelecidos de forma objectiva e transparente».

- (64) A Comissão não levantou dúvidas no que respeita ao cumprimento desta condição na sua decisão de iniciar o procedimento.
- (65) A Comissão notou que o preço máximo para serviços de transportes foi fixado em 26 CZK por km pelas autoridades, com base nos critérios indicados no artigo 19.ºB da Lei sobre transportes rodoviários e no regulamento. Este preço foi incluído no convite à apresentação de propostas enviado em 2003 a todos os operadores potencialmente interessados. A Comissão notou que o preço foi estabelecido com base nos dados estatísticos.
- (66) Por conseguinte, o preço foi fixado previamente, ou seja, antes da selecção dos operadores, de uma forma objectiva e transparente. O parâmetro não foi alterado nos anexos acordados após a adesão da República Checa à União Europeia.
- (67) A terceira condição enumerada no acórdão Altmark é que «a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações».
- (68) Na sua decisão de iniciar o procedimento, a Comissão notou que as autoridades regionais indicavam no convite à apresentação de propostas que o preço máximo de 26 CZK por km era o preço que estavam dispostas a pagar aos transportadores pela prestação de serviços de transporte.
- (69) Além disso, notou igualmente que todos os contratos contêm um cálculo das perdas que o operador em autocarro particular sofrerá ao fornecer serviços de transporte, tal como previsto no contrato. A estimativa das perdas é realizada da seguinte maneira: em primeiro lugar, as perdas são calculadas para um cenário em que a empresa recebe 26 CZK por km mais as receitas dos bilhetes de passageiros. Em seguida, as perdas são calculadas tendo em conta apenas as receitas dos bilhetes de passageiros. O preço de 26 CZK por km inclui igualmente um lucro razoável, calculado com base em parâmetros objectivos estabelecidos no regulamento, com referência ao valor dos activos das empresas. As regularizações e os pagamentos finais da compensação apenas são efectuados quando o operador em autocarro particular apresentar provas documentais das perdas reais. Se as perdas reais forem inferiores à previsão, apenas as perdas reais são compensadas. Se as perdas reais forem mais elevadas do que a previsão, o nível máximo de compensação é o nível do cálculo preliminar. O aumento deste limite apenas é possível se se registarem custos imprevisíveis.

⁽¹⁰⁾ Acórdão C-280/00 Altmark, pontos 87 e 88.

- (70) No que respeita ao este último conceito em relação ao qual a Comissão expressava dúvidas quanto à sua decisão de iniciar o procedimento, cabe mencionar que o conceito de custos imprevisíveis é regulado pela Lei sobre transportes rodoviários. Este conceito foi estabelecido em mais pormenor nos contratos de prestação de serviços públicos celebrados pela região da Morávia do Sul com os operadores de transportes individuais. Os custos imprevisíveis referem-se a situações independentes da gestão das empresas, tais como catástrofes naturais, intervenções do Estado nos preços, desvios ou alterações dos impostos especiais sobre o consumo, IVA, etc. Os operadores devem provar que os custos imprevisíveis foram realmente incorridos. A existência desta derrogação ao preço máximo de transporte não compromete a capacidade do mecanismo de compensação de garantir que a compensação não excede as perdas reais ⁽¹¹⁾.
- (71) Por conseguinte, dado que o cálculo da compensação foi feito com base no parâmetro estabelecido previamente (26 CZK por km) e que a remuneração final se baseou nas provas das perdas e, por conseguinte, dos custos, realmente incorridos, incluindo os custos imprevisíveis, a Comissão considera que o montante da compensação não pode exceder as perdas reais e, por conseguinte, os custos reais. Além disso, a Comissão considera razoável o lucro de 2 041 CZK por km incluído no montante de 26 CZK por km, uma vez que representa uma margem de 7,85 %.
- (72) Consequentemente, a Comissão conclui que a terceira condição do acórdão Altmark foi cumprida.
- (73) Por último, o acórdão Altmark estabelece que «quando a escolha da empresa a encarregar do cumprimento de obrigações de serviço público, num caso concreto, não seja efectuada através de um processo de concurso público [...], o nível da compensação necessária deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respectivas receitas assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações».
- (74) A Comissão deve, antes de mais, examinar se o procedimento aplicado pelas autoridades checas pode ser considerado um processo de concurso público. Na sua decisão de dar início ao procedimento, a Comissão notou que a região da Morávia do Sul entregou a 41 transportadores conhecidos na região um convite à apresentação de propostas para a prestação de serviços de transporte no distrito de Znojmo.
- (75) Por conseguinte, o procedimento excluiu a possibilidade de operadores de outras regiões ou distritos serem informados sobre o mesmo e terem a possibilidade de apresentar as suas propostas. Além disso, este procedimento não permitiu tomar em consideração os transportadores de outros Estados-Membros quando da escolha do operador para a prestação dos serviços. A Comissão notou igualmente que as autoridades checas não previram um procedimento para escolher os transportadores para os anos 2004-2005, tendo simplesmente prolongado os contratos já existentes com estes transportadores, que tinham sido escolhidos para fornecer serviços em 2003.
- (76) Estes factos permanecem válidos. A Comissão pode, por conseguinte, concluir que o procedimento aplicado pelas autoridades checas não pode ser considerado um processo de contratação pública em conformidade com os requisitos do acórdão Altmark.
- (77) Esta conclusão não prejudica a posição que a Comissão pode tomar relativamente à compatibilidade das medidas em causa com as regras em matéria de contratos públicos.
- (78) Consequentemente, a Comissão tem de examinar a segunda alternativa estipulada na quarta condição do acórdão Altmark.
- (79) O nível de compensação deve ser determinado com base numa análise dos custos de uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada, que deve constituir uma alternativa à análise do nível de compensação estabelecido através da proposta. Tal como mencionado na decisão de dar início ao procedimento, de acordo com as autoridades checas, o preço contratual para os serviços foi estabelecido com base em custos estatísticos que consideravam que uma empresa bem gerida e bem equipada, que suportasse custos correspondentes a 23 959 CZK (0,87 EUR) por km, obteria um lucro de 2 041 CZK (0,08 EUR) por km.
- (80) Neste contexto, a Comissão notou em primeiro lugar que a utilização dos dados estatísticos visa garantir que o preço foi estabelecido por referência aos custos de uma empresa média.
- (81) Em segundo lugar, tendo em conta que todos os operadores que participam no procedimento tiveram de obter licenças para exercer a sua actividade e que devem ter cumprido certos requisitos impostos no convite à apresentação de propostas, estes mesmos operadores devem estar adequadamente equipados em meios de transporte a fim de cumprir os requisitos de qualidade necessários.
- (82) Contudo, tal como mencionado na decisão de dar início ao procedimento, a utilização do custo estatístico de transportes não pode, só por si, fazer concluir que os operadores que aceitaram fornecer os serviços por 26 CZK por km devem ser considerados transportadores bem geridos. Os dados estatísticos que serviram de base para estabelecer este montante apenas se referiam aos custos reais dos serviços de transportes na República Checa para o período de 2002. Por conseguinte, não existem provas de que uma média destes custos representa os custos de uma empresa eficiente. As autoridades checas não facultaram informações suficientes sobre este ponto, nem mesmo após a decisão de dar início ao procedimento.

⁽¹¹⁾ De acordo com a legislação checa, as perdas correspondem à diferença entre a soma dos custos economicamente fundamentados e um benefício adequado e entre as cobranças realizadas e as receitas obtidas.

- (83) Por conseguinte, dado que nem todos os requisitos da segunda alternativa da quarta condição Altmark foram cumpridos, a Comissão não pode concluir que o procedimento aplicado pelas autoridades regionais possa ser considerado um procedimento que assegura um nível de compensação igual ao nível que poderia ser obtidos na proposta de concurso público.
- (84) Por outras palavras, a Comissão não pode excluir que, mediante concurso público, as autoridades regionais pudessem ter encontrado operadores que representassem custos inferiores e, consequentemente, fornecessem os serviços mediante uma remuneração inferior. Além disso, a Comissão não pode concluir que o montante da compensação foi estabelecido a um nível que garanta não ter sido conferida uma vantagem a certos operadores.
- (85) Por conseguinte, a Comissão considera que a compensação concedeu uma vantagem a certos operadores de transporte público. Consequentemente, está satisfeita neste caso a segunda condição para a aplicação do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

6.2.3. Distorção da concorrência e efeitos no comércio entre os Estados-Membros

- (86) No que se refere a esta condição, é necessário verificar se a vantagem concedida utilizando recursos estatais pode distorcer a concorrência ao ponto de afectar o comércio entre os Estados-Membros.
- (87) Na sua decisão de dar início ao procedimento, a Comissão notou a este respeito que o acórdão Altmark estabelece que: «Não está de forma alguma excluído que uma subvenção pública concedida a uma empresa que apenas fornece serviços de transporte local ou regional e não fornece serviços de transporte fora do Estado de origem possa, não obstante, ter influência sobre as trocas comerciais entre os Estados-Membros. Quando um Estado-Membro concede uma subvenção pública a uma empresa, a prestação de serviços de transporte pela referida empresa pode por esse facto ser mantido ou aumentado, o que tem como consequência que as hipóteses de empresas estabelecidas noutros Estados-Membros forneçam os seus serviços de transporte no mercado desse Estado são diminuídas (ver, neste sentido, França/Comissão, 102/87, Colect., p. 4067, n.º 19; Itália/Comissão, C-305/89, Colect., p. I-1603, n.º 26, e Espanha/Comissão, n.º 40). No caso concreto, esta conclusão não é apenas de natureza hipotética pois, como resulta nomeadamente das observações da Comissão, vários Estados-Membros começaram, a partir de 1995, a abrir determinados mercados de transportes à concorrência de empresas estabelecidas noutros Estados-Membros, de forma que várias empresas oferecem já os seus serviços de transportes urbanos, suburbanos ou regionais em Estados-Membros que não o seu Estado de origem. Finalmente, segundo a jurisprudência do Tribunal, não existe limiar ou percentagem abaixo dos quais se possa considerar que as trocas comerciais entre os Estados-Membros não são afectadas. A importância relativamente fraca de um auxílio ou a

dimensão relativamente modesta da empresa beneficiária não impedem a priori a eventualidade de as trocas entre Estados-Membros serem afectadas (v. acórdãos *Tubemeuse*, n.º 43, e *Espanha/Comissão*, n.º 42). Assim, a segunda condição de aplicação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, segundo a qual o auxílio deve ser susceptível de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, não depende da natureza local ou regional dos serviços de transporte fornecidos nem da importância do domínio de actividade em causa»⁽¹²⁾.

- (88) Por conseguinte, a Comissão conclui que o requisito segundo o qual o auxílio deve distorcer a concorrência e afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros é satisfeito no caso vertente.
- (89) Tendo em conta as considerações anteriormente citadas, a Comissão conclui igualmente que as medidas executadas constituem um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

6.3. Compatibilidade do auxílio

- (90) O artigo 73.º do Tratado CE prevê condições de compatibilidade do auxílio concedido no domínio da coordenação dos transportes e da obrigação de serviço público nos transportes. Este artigo constitui uma *lex specialis* em relação ao n.º 2 do artigo 86.º e aos n.ºs 2 e 3 do artigo 87.º do Tratado CE.
- (91) De acordo com o acórdão Altmark⁽¹³⁾, o artigo 73.º do Tratado CE não pode ser aplicado directamente mas apenas em virtude dos regulamentos do Conselho, em particular o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável⁽¹⁴⁾.
- (92) Nos termos do n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, apenas pode ser aplicado em relação aos auxílios estatais concedidos às empresas de transportes que explorem serviços no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável.
- (93) Contudo, os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação desse regulamento as empresas cuja actividade se limite exclusivamente à exploração de serviços urbanos, suburbanos ou regionais.
- (94) Na sua decisão de dar início ao procedimento, a Comissão já referiu que as autoridades checas não aplicaram esta derrogação. Por conseguinte, são aplicáveis as disposições relevantes do Regulamento (CEE) n.º 1191/69.

⁽¹²⁾ Processo C-280/00 Altmark, pontos 77 a 82.

⁽¹³⁾ Processo C-280/00, Altmark, anteriormente citado.

⁽¹⁴⁾ JO L 156 de 28.6.1969, p. 1.

- (95) Nos termos do n.º 4 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, a fim de garantir a existência de serviços de transportes suficientes, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem celebrar contratos de prestação de serviços públicos com empresas de transportes
- (96) O artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 entende por contrato de prestação de serviços públicos um contrato celebrado entre as autoridades competentes de um Estado-Membro e uma empresa de transportes com o objectivo de fornecer ao público serviços de transportes suficientes.
- (97) Em conformidade com o n.º 2 do artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, o contrato de prestação de serviços públicos deve incluir, designadamente, os seguintes pontos:
- a) As características dos serviços oferecidos, nomeadamente as normas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade;
 - b) O preço das prestações previstas no contrato, que pode constituir um complemento das receitas tarifárias ou incluir as receitas, bem como as regras das relações financeiras entre as partes;
 - c) As regras relativas aos aditamentos e alterações ao contrato, nomeadamente para atender a modificações imprevisíveis;
 - d) A duração do contrato;
 - e) As sanções previstas em caso de não cumprimento do contrato.
- (98) Em primeiro lugar, tal como já mencionado na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão nota que, de acordo com o n.º 19 da Lei sobre transportes rodoviários, a obrigação de serviço de transporte público de linha surge com base no contrato escrito entre as autoridades e os operadores competentes. Além disso, a Comissão nota que as condições de prestação do serviço de transporte não foram impostas pelas autoridades mas negociadas e acordadas entre os operadores e as autoridades regionais. Por conseguinte, a Comissão conclui que, apesar dos termos em que está redigida a Lei sobre transportes rodoviários («obrigação de serviço público»), podem ser aplicadas as disposições da secção V – «Contratos de prestação de serviços públicos» do Regulamento (CEE) n.º 1191/69.
- (99) Em segundo lugar, a Comissão nota que a natureza do serviço foi definida nos contratos, tanto *expressis verbis* como por referência ao facto de os operadores serem detentores de licenças de prestação de serviços de transporte público.
- (100) Em terceiro lugar, os contratos incluíam o preço por km e o montante global da remuneração a pagar pelo fornecimento do serviço.
- (101) Em quarto lugar, os contratos previam as condições e o procedimento para a sua alteração, a duração e as sanções no caso de incumprimento do contrato.
- (102) Por conseguinte, a Comissão conclui que os elementos de base contratuais enumerados no n.º 2 do artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 foram abrangidos pelos contratos celebrados com a Bítešská, a BK Bus, a Břežanská společnost, a PSOTA e a TREDOS.
- (103) Além disso, a Comissão nota que o objectivo do legislador, ao adoptar o Regulamento (CEE) n.º 1191/69, era definir em que condições os «auxílios [...] que correspondam ao reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público», mencionado no artigo 73.º do Tratado, são compatíveis com o mercado comum. A aplicação do artigo 73.º do Tratado e do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 pressupõem a existência de um auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado. Se o conteúdo dos contratos puder ser coberto pela noção do artigo 73.º de «prestações inerentes à noção de serviço público», a forma assumida pelo instrumento, nomeadamente um contrato ou uma obrigação imposta unilateralmente, não deveria ser, em si mesma, um obstáculo para declarar um potencial auxílio estatal inerente ao preço fixado no contrato compatível com o mercado comum. Efectivamente, o elemento decisivo para qualificar um serviço, quer seja imposto por um Estado-Membro ou acordado num contrato, como obrigação de serviço público na acepção do artigo 73.º deve ser a substância do serviço e não a forma de organização do mesmo ⁽¹⁵⁾.
- ⁽¹⁵⁾ Do mesmo modo, o artigo 4.º da Decisão 2008/842/CE da Comissão, de 28 de Novembro de 2005, relativa à aplicação do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 312 de 29.11.2005, p. 67), remete para a noção de «atribuição de responsabilidade», cuja forma são os Estados-Membros a determinar. Ver igualmente o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho (JO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

- (104) À luz destas considerações, a Comissão conclui que, do ponto de vista jurídico, não há razão para que o auxílio estatal inerente ao preço pago por um contrato de prestação de serviços públicos não possa ser compatível com o mercado comum em conformidade com o artigo 73.º. A Comissão nota que esta solução foi escolhida pelos co-legisladores no Regulamento (CE) n.º 1370/2007. No entanto, em conformidade com o seu artigo 12.º, esse regulamento apenas entra em vigor em 3 de Dezembro de 2009. Como os presentes contratos foram assinados antes desta data, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 não é, por conseguinte, aplicável.
- (105) Dado que o artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 não contém condições precisas para declarar o auxílio estatal inerente ao preço pago por um contrato de prestação de serviços públicos compatível com o mercado comum, a Comissão considera que os princípios gerais decorrentes do Tratado, a jurisprudência dos Tribunais comunitários e a prática das decisões da Comissão em áreas diferentes do transporte público devem ser aplicados para decidir se este auxílio estatal pode ser declarado compatível com o mercado comum ⁽¹⁶⁾.
- (106) Estes princípios foram recordados pela Comissão de uma forma geral no Enquadramento comunitário dos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público ⁽¹⁷⁾. No que diz respeito à compatibilidade do auxílio estatal inerente ao preço pago por um contrato de serviço público, o Enquadramento comunitário prevê o seguinte no ponto 14: «O montante da compensação não pode ultrapassar o necessário para cobrir os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução dessas obrigações e inclui todas as vantagens concedidas pelo Estado ou através de recursos estatais, independentemente da forma que assumam».
- (107) A Comissão nota que ao estabelecer antecipadamente no procedimento de selecção, tal como descrito nos considerandos 12 a 20, que o preço que as autoridades estavam dispostas a pagar não seria superior a 26 CZK por km, e subsequentemente ao aplicar este parâmetro e adicionar os custos imprevisíveis para calcular as receitas dos transportadores, as autoridades da Morávia do Sul asseguraram que a compensação não poderia exceder as despesas efectuadas pelos operadores.
- (108) A Comissão nota que, embora o autor da queixa conteste o parâmetro para calcular a compensação, não apresentou nenhum elemento que demonstre que a compensação podia exceder as despesas efectuadas pelos operadores. Pelo contrário, o autor da queixa alegou que o montante considerado era unicamente uma parte do cálculo profissional preliminar segundo o qual o transportador deveria ser compensado pela perda justificada e esta deveria ser fixada a um nível ainda mais elevado.
- (109) Além disso, no que se refere a serviços prestados na região da Morávia do Sul, a Comissão nota que, com excepção das compensações das autoridades regionais, os operadores não receberam outras vantagens do Estado nem provenientes de recursos estatais no período de 2004-2005.
- (110) Por conseguinte, a Comissão considera que os princípios gerais que regulam a avaliação da compatibilidade do auxílio, tal como descrita anteriormente, são cumpridos no caso vertente.
- (111) Consequentemente, a Comissão conclui que o auxílio é compatível com o artigo 73.º do Tratado.

7. CONCLUSÃO

- (112) À luz da análise jurídica, a Comissão considera que a República Checa, em violação do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado, concedeu ilegalmente um auxílio ao abrigo do regime de auxílio em questão.
- (113) A Comissão considera que o auxílio concedido a Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS mediante contratos de serviço público para o transporte rodoviário na Morávia do Sul, é compatível com o artigo 73.º do Tratado,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a República Checa aplicou através dos contratos de serviço público para o transporte rodoviário na Morávia do Sul com as sociedades Bítešská Dopravní společnost s.r.o., BK Bus s.r.o., Břežanská Dopravní společnost s.r.o., Znojemska Dopravní společnost – PSOTA s.r.o. e TREDOS společnost s.r.o. é compatível com o mercado comum.

⁽¹⁶⁾ Ver decisões da Comissão: C 16/07 – Áustria – Apoio público a *Postbus* no distrito de Lienz; C 31/07 – Irlanda – Auxílio estatal às empresas de transporte por autocarro (Dublin Bus e Irish Bus) do Córas Iompair Éireann; C 47/07 – Alemanha – Contrato de serviço público entre DB Regio AG; C 41/08 – Dinamarca – Contrato de serviço público entre o Ministério dos Transportes e Danske Statsbaner.

⁽¹⁷⁾ JO C 297 de 29.11.2005, p. 4.

Artigo 2.º

A República Checa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 26 de Novembro de 2008.

Pela Comissão
Antonio TAJANI
Vice-Presidente
