II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 26 de noviembre de 2008

sobre la ayuda estatal 3/08 (ex NN 102/05) — República Checa en relación con las compensaciones por servicio público a empresas de autobuses de Moravia meridional

[notificada con el número C(2008) 7032]

(El texto en lengua checa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/325/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Visto el Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE [1], y, en particular, su artículo 6, apartado 1, y su artículo 14,

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con las disposiciones arriba citadas [2],

Considerando lo siguiente:

1. **PROCEDIMIENTO**

(1) Por carta de 28 de junio de 2005, la Comisión recibió una denuncia de la empresa checa ČAS — SERVICE a.s. (en lo sucesivo, «el denunciante»). La denuncia abordaba una supuesta ayuda estatal ilegal concedida a varios de sus competidores por las autoridades regionales entre 2003 y 2005.

(2) Mediante cartas de 20 de julio de 2005, 14 de marzo de 2006 y 7 de diciembre de 2006, la Comisión solicitó a las autoridades checas información complementaria sobre algunos aspectos planteados por el denunciante.

(3) Las autoridades checas enviaron respuestas los días 14 de septiembre de 2005, 2 de junio de 2006, 6 de febrero de 2007 y 18 de octubre de 2007.

(4) Mediante carta de 15 de enero de 2008, la Comisión informó a las autoridades checas de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE con respecto a dicha ayuda. Las autoridades checas presentaron sus observaciones mediante carta de 18 de febrero de 2008.

(5) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* de 16 de febrero de 2008 [3]. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión.

[1] DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.
[2] DO C 43 de 16.2.2008, p. 19.
[3] Véase nota 2.

(6) El 14 de marzo de 2008, la Comisión recibió las observaciones del denunciante en tanto que tercero. El 17 de abril de 2008 dichas observaciones fueron comunicadas a las autoridades checas, a las que se invitó a replicar las alegaciones del tercero. El 13 de mayo de 2008, las autoridades checas solicitaron una ampliación de la fecha límite de presentación de observaciones, solicitud a la que se avino la Comisión. El 17 de junio de 2008, las autoridades checas presentaron sus réplicas a las observaciones del tercero.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

(7) El denunciante es una sociedad anónima que opera en el ámbito de los servicios regulares de transporte en autobús, los servicios de fletamento de autobuses, el transporte urbano de autobuses en la zona de Znojmo y el transporte internacional.

(8) Hasta septiembre de 2004, la prestación de servicios regionales de transporte de autobús en Moravia meridional constituía la principal actividad del denunciante, actividad basada, fundamentalmente, en contratos celebrados con las autoridades regionales. Los servicios se prestaban en la región de Moravia meridional (distritos de Znojmo y Moravsky Krumlov).

(9) El denunciante alega que las autoridades de Moravia meridional concedieron, en el período comprendido entre 2003 y 2005, ayudas estatales ilegales a Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. (en lo sucesivo, «Bítešská»), BK Bus s.r.o. («BK Bus»), Břežanská dopravní společnost s.r.o. («Břežanská společnost»), Znojemská dopravnì spolenost-PSOTA s.r.o. («PSOTA»), TREDOS, spol. s.r.o. («TREDOS»). Estas ayudas eran la consecuencia de la concesión de licencias en condiciones no transparentes ni objetivas.

(10) De acuerdo con las autoridades checas, la licencia constituye un permiso concedido por las autoridades para operar servicios de transporte público regular. El objetivo de la licencia es garantizar que el trasporte en autobús corra a cargo únicamente de empresas que cumplan ciertos requisitos de calidad. En este sentido, según el apartado 18 de la Ley nº 111/1994 Coll. en materia de transporte por carretera (en lo sucesivo, «Ley del Transporte por Carretera») [4], entre tales requisitos están, en particular, la obligación de prestar servicios con arreglo a un horario previamente aprobado, asegurar un determinado nivel de seguridad a los pasajeros, publicar los horarios e identificar los autobuses con los nombres de las líneas.

(11) El artículo 19 de la Ley del Transporte por Carretera establece que por obligación de servicio público se entiende «la obligación impuesta al transportista en beneficio de interés común, obligación que este de otra manera no aceptaría ni total ni parcialmente debido a sus desventajas económicas. La obligación de servicio público es acordada entre el gobierno y el transportista; el primero determinará las pérdidas comprobables del segundo como consecuencia de su cumplimiento. Son obligaciones de servicio público la explotación […], el transporte […] y la obligación tarifaria […]. La obligación de servicio público en el trasporte público de línea se constituye sobre la base de un contrato por escrito» (celebrado entre las autoridades competentes y el operador) [5].

(12) Por otro lado, el artículo 19, b), 2) y el apartado 4 de la Ley del Transporte por Carretera establecen que «la estimación técnica preliminar de las pérdidas comprobadas en el período correspondiente a la obligación de servicio público abarca todo el período de ejecución a que vincula el contrato de obligación de servicio público». Las autoridades pertinentes «determinarán las pérdidas comprobadas al máximo nivel de dicha estimación técnica preliminar, incrementado únicamente por los costes imprevistos. […] Si el transportista presta otros servicios además de los correspondientes a las obligaciones de servicio público o desarrolla otras actividades, mantendrá separadas las cuentas correspondientes a las obligaciones de servicio público».

(13) Según el artículo 19, b), 5) de la Ley de Transporte por Carretera, «la determinación de las pérdidas comprobables, el método de cálculo de la estimación técnica preliminar de tales pérdidas, las normas que rigen la dotación de fondos procedentes de los presupuestos pertinentes, los documentos justificativos de los cálculos de las pérdidas comprobables y el método de realización de la supervisión técnica oficial de los fondos correspondientes a los servicios de transporte serán regulados por la normativa de desarrollo.». Dicha normativa (Orden 50/1998 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de 13 de marzo de 1998, relativa a las pérdidas comprobables en el transporte público regular de viajeros, en lo sucesivo, «la Orden») hace una definición de las pérdidas comprobables en el transporte público regular de viajeros: «la diferencia entre la suma de los costes efectivamente asumidos y un beneficio adecuado y entre los cobros efectuados y los ingresos» (en lo sucesivo, «pérdidas»).

(14) La Orden establece que se considerará beneficio adecuado «una suma que, después de impuestos […], no supere 1/8 del precio de los autobuses normalmente utilizados en el transporte público regular de viajeros para la prestación de los servicios y el cumplimiento de la obligación de servicio público, descontando la depreciación real total de los autobuses y los gastos de inversión relacionados con el transporte público regular de viajeros, siempre que la autoridad pertinente apruebe tales inversiones a efectos de su incorporación en el cálculo de las pérdidas comprobables».

[4] A efectos de la presente Decisión, las referencias a las disposiciones de la Ley se harán en la versión lingüística pertinente.

[5] En Derecho checo la compensación en contratos de servicio público es equivalente a las pérdidas comprobables. Para examinar un caso similar véase la Decisión de la Comisión N 495/07 – República Checa-Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (DO C 152 de 18.6.2008, p. 21).

(15) A partir del 1 de enero de 2003, las autoridades regionales, incluidas las de Moravia meridional, se hicieron cargo en la República Checa de la celebración de los contratos con los operadores de transportes encargados de los servicios de transporte público. Las autoridades de Moravia meridional compararon los costes derivados de la prestación de transporte público del denunciante con el promedio de la República Checa, obtenido a partir de los estudios estadísticos. Llegaron a la conclusión de que los costes del denunciante eran superiores a la media.

(16) El 24 de marzo de 2003, a la vista de la evaluación citada y después de fracasar las negociaciones con el denunciante, las autoridades de la región de Moravia meridional decidieron celebrar negociaciones para que otros operadores se hicieran cargo de la prestación de los servicios de transportes. Tomaron contacto con los transportistas conocidos cuyo ámbito de operaciones era la región de Moravia meridional, pidiendo que presentaran ofertas para la prestación de servicios de transporte público en la zona de Znojmo. La convocatoria de ofertas se envió a 41 operadores, incluido el denunciante. Partía de la base de que las autoridades regionales estaban dispuestas a pagar, para la prestación de este servicio, un precio no superior a 26 coronas checas (CZK)/kilómetro. Se proponía además imponer la condición de que los operadores dispusieran de un sistema de gestión electrónico y de que mantuvieran una buena relación con la administración.

(17) Las autoridades regionales recibieron respuesta de nueve operadores que, posteriormente, celebraron un encuentro con la autoridad regional. Un comité de selección nombrado por el Consejo Regional de Moravia meridional evaluó y puntuó a los candidatos. El Consejo recomendó que los contratos de prestación de servicios de transporte se celebraran con las seis compañías siguientes, entre las que se encontraba el denunciante: Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS y el denunciante (ČAS-Service a.s.).

(18) Los criterios que tuvo en cuenta el comité de selección a la hora de examinar las ofertas fueron la claridad y la exhaustividad. De forma complementaria, las autoridades consideraron también, entre otros, el criterio de minimizar el número de kilómetros técnicos operativos y la cohesión del territorio seleccionado.

(19) De acuerdo con las autoridades checas, se consideró que el denunciante cumplía solo de forma condicional los criterios de selección, ya que no especificó claramente el precio de sus actividades de transporte. En ulteriores reuniones el denunciante manifestó que no podía aceptar las compensaciones que proponían las autoridades de Moravia meridional en la convocatoria de propuestas.

(20) Como resultado de ello, las autoridades regionales decidieron que el denunciante no cumplía las condiciones del procedimiento de selección y que no podía celebrarse un contrato con él.

(21) Se celebraron contratos con los operadores que aceptaron que el precio máximo por la prestación fuera de 26 CZK/kilómetro. De acuerdo con las autoridades checas esto significaba que una compañía con una buena dotación material y de personal, con unos costes iguales a 23 959 CZK/kilómetro, recibiría un beneficio igual a 2 041 CZK/kilómetro. El coste de 23 959 CZK/kilómetro fue obtenido de estudios estadísticos elaborados de conformidad con la Ley nº 89/1995 Coll, relativa al servicio estadístico nacional. Tales estudios abordaban la prestación de servicios de transporte por autobús en el territorio de la República Checa en el año 2002.

(22) El precio por kilómetro fijado (que no debería superar los 26 CZK) se especificaba en el contrato celebrado con cada operador. De este modo se determinaban los ingresos totales (precio por kilómetro multiplicado por el número de kilómetros) que percibiría un operador dado por la prestación de los servicios. De esta cifra se restarían los ingresos efectivamente percibidos y de este modo se obtendrían las pérdidas [6].

(23) Una vez prestados los servicios, el operador debía proporcionar a la autoridad documentos que probaran los ingresos reales. Solo entonces se determinaría definitivamente el importe de las pérdidas y tendría lugar la compensación por las mismas.

(24) Además de los requisitos generales impuestos por la Ley del Transporte por Carretera a los transportistas y debido a que los operadores son titulares de una licencia, cada contrato establece unas obligaciones más específicas a cada uno, por ejemplo la obligación de prestar servicios de transporte en determinados líneas y con arreglo a unos horarios definidos, condiciones para modificar los contratos y penalizaciones en caso de no cumplimiento de estos últimos.

(25) Las autoridades checas informaron a la Comisión de que, con posterioridad a 2003, las autoridades de Moravia meridional decidieron renovar los contratos de servicios de transporte público con los mismos operadores en 2004 y 2005.

(26) Las autoridades checas han confirmado que en 2004 y 2005 no se efectuaron procedimientos específicos para seleccionar los operadores de los servicios de transporte.

[6] De acuerdo con la legislación checa, se consideran pérdidas la diferencia entre la suma de los costes efectivamente asumidos y un beneficio adecuado, por un lado, y entre los cobros realizados y los ingresos, por otro.

(27) El siguiente cuadro expone los datos relativos a los importes de compensación previstos por los contratos en 2004 (cuadro 1):

Nombre del operador	Fecha del contrato	Compensación máxima prevista en el contrato
TREDOS	21.1.2004	7 364 733 CZK
	Modificada:	
	31.8.2004	7 399 733 CZK
BK Bus	22.1.2004	4 349 779 CZK
Bítešská	21.1.2004	4 780 000 CZK
PSOTA	20.1.2004	18 924 849 CZK
	Modificada:	
	31.8.2004	18 956 769 CZK
	17.9.2004	18 979 733 CZK
Březanská společnost	26.1.2004	10 615 611 CZK

(28) Los contratos celebrados en 2004 se prorrogaron a 2005 (cuadro 2):

Nombre del operador	Fecha del contrato	Compensación máxima prevista en el contrato
TREDOS	4.3.2005	11 457 527 CZK
	Modificada:	
	31.3.2005	11 593 799 CZK
BK Bus	4.3.2005	5 244 124 CZK
Bítešská	4.3.2005	6 000 000 CZK
PSOTA	4.3.2005	20 999 640 CZK
Březanská společnost	4.3.2005	11 953 423 CZK

(29) De acuerdo con las autoridades checas y en relación con los servicios de transporte de la región de Moravia meridional, las empresas mencionadas no obtuvieron en 2004-2005 ninguna otra financiación procedente del Estado o de fuentes estatales.

3. RAZONES QUE CONDUJERON A LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

(30) La Comisión decidió incoar el procedimiento por las razones señaladas en los considerandos 31 a 38.

3.1. **Determinación de la presencia de ayuda**

(31) La Comisión tenía dudas sobre si se cumplía la tercera condición establecida en la sentencia Altmark ([7]).

(32) Como el cálculo de la compensación se realizaba sobre la base de un parámetro establecido previamente (26 CZK/kilómetro) y la remuneración final se basaba en una prueba de las pérdidas realmente sufridas, sin superar lo establecido previamente en los contratos, la Comisión consideró en un principio que las compensaciones no podrían superar las pérdidas reales. Por otro lado, estimó que el beneficio comprendido en la suma de 26 CZK/kilómetro era razonable.

(33) Sin embargo, expresó sus dudas en cuanto al concepto de costes imprevistos de acuerdo con la normativa checa, que podría servir de justificación para un aumento extraordinario del límite máximo de la compensación.

(34) Por otro lado, la Comisión llegó a la conclusión de que tampoco se cumplía la cuarta condición de la sentencia Altmark. La Comisión estimó que no podía considerarse que el procedimiento aplicado por las autoridades checas fuera un procedimiento de contratación pública, ni que el nivel de la compensación necesaria se hubiera calculado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, como exige la sentencia Altmark.

(35) Por consiguiente, la Comisión consideró que no había pruebas claras de que la compensación no hubiera otorgado una ventaja selectiva y, dado que se cumplían las demás condiciones del artículo 87, 1, del Tratado CE, de que no fuera constitutiva de ayuda estatal en el sentido de esa disposición.

3.2. **Compatibilidad**

(36) La Comisión señaló que la compatibilidad de esta ayuda estatal con el mercado común debía apreciarse a la luz de los principios generales que se derivan del Tratado CE, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y del Tribunal de Primera Instancia y de la práctica de las decisiones de la Comisión en otros ámbitos distintos del transporte público ([8]).

([7]) Sentencia del Tribunal de 24 de julio de 2003, C-280/00, Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkhersgesellschaft Altmark GmbH, y Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, (Rec. 2003, p. I-7747), apartados 88 a 93.

([8]) Véanse las siguientes Decisiones de la Comisión: Ayuda estatal C 16/07 – Austria – Ayuda pública a Postbus en el distrito de Lienz (DO C 162 de 14.7.2007, p. 19), C 31/07 – Irlanda – Ayuda estatal a las empresas de autobuses Córas Iompair Éireann (autobuses de Dublín y de Irlanda) (DO C 217 de 15.9.2007, p. 44); C 47/07 – Alemania – Contrato de servicio público entre DB Regio y los Estados federados (DO C 35 de 8.2.2008, p. 13); C 41/08 – Dinamarca – Contrato de servicio público entre el Ministerio de Transporte y Danske Statsbaner (pendiente de publicación).

(37) Una vez examinada la información disponible, la Comisión consideró que los principios generales que informan la evaluación de la compatibilidad de la ayuda se cumplían en este caso. La fijación previa en el procedimiento de selección de un precio máximo de compensación basado en un análisis de las estadísticas nacionales garantizaba que no se compensara en exceso a los operadores.

(38) Pero, dado que en este caso no se había celebrado ningún procedimiento de contratación pública y que el denunciante alega que Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA y TREDOS han percibido ayudas estatales ilegales, la Comisión consideró que tenía que dar al denunciante y demás terceros la oportunidad de formular sus observaciones sobre la metodología aplicada por las autoridades de Moravia meridional para determinar el importe de la compensación, antes de poder concluir con certeza que la ayuda es compatible con el artículo 73 del Tratado CE en virtud del artículo 14 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo.

4. OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES CHEČAS

(39) La República Checa declaró que, por lo que se refiere a la estimación técnica preliminar de las pérdidas comprobables en todo el período correspondiente a la obligación de servicio público, el concepto de «costes imprevistos» está regulado por la Ley del Transporte por Carretera. La estimación, cuya presentación corre a cargo del transportista, es un trámite obligatorio del contrato de servicio público.

(40) El artículo 19, b) 3) de esta Ley establece que la Región debe restituir las pérdidas demostrables sin superar la estimación técnica e incrementándolas únicamente con los costes imprevistos demostrables. Ahora bien, la Ley del Transporte por Carretera no define de forma más precisa qué son costes imprevistos demostrables; tal definición queda al albedrío de cada contratante de servicios de transportes.

(41) La República Checa recordó que los contratos de servicio público celebrados por la Región de Moravia meridional preveían la realización de una estimación preliminar de pérdidas. Si el importe de las pérdidas reales demostrables durante el período es superior a la estimación técnica preliminar de las mismas, la Región de Moravia meridional solo reembolsaba las primeras en una cuantía no superior a la segunda. Por lo tanto, el riesgo de que se produjeran costes reales superiores e ingresos reales inferiores a lo consignado en la estimación preliminar de pérdidas demostrables, era asumido por los operadores, con excepción de los costes imprevistos demostrados.

(42) El concepto de costes imprevistos se desarrollaba de forma más precisa en los contratos de servicio público celebrados por la Región de Moravia meridional con los operadores de transporte concretos. Los costes imprevistos son situaciones independientes de la gestión de las empresas, por ejemplo catástrofes naturales, intervención de precios por parte del Estado, cambios y variaciones de los impuestos especiales o del IVA, etcétera. La República Checa facilitó a la Comisión muestras de los contratos de servicio público.

5. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS Y DE LAS AUTORIDADES CHEČAS

(43) El denunciante fue el único tercero que presentó observaciones tras la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento.

(44) Las observaciones del denunciante abordaban los siguientes aspectos:

— que los servicios de transporte considerados no habían sido como contrato de servicio público, sino como obligación de servicio público derivada de la Ley del Transporte por Carretera,

— que la sentencia Altmark no debería haber sido aplicada en este caso,

— que, a la hora de determinar la compensación, el importe de 26 CZK/kilómetro no constituía el precio máximo de los servicios de transporte; dicho importe no es más que una parte de la estimación técnica preliminar con arreglo a la cual han de compensarse al transportista las pérdidas demostrables con arreglo a la Ley del Transporte por Carretera,

— que las condiciones locales de los servicios regulares de transporte no se habían tenido en cuenta a la hora de fijar el precio por los servicios de transporte de 26 CZK/kilómetro. Si se hubieran tenido en cuenta tales condiciones, la cantidad habría sido mayor,

— que la compensación de servicio público fue la manera de que los demás transportistas renovaran su flota,

— que la Comisión debería haber evaluado la denuncia también en lo que respecta al período anterior al 1 de mayo de 2004,

— que los contratos de servicio público llevaron a una situación en la que el mercado se dividía entre transporte subvencionado y no subvencionado, lo que crea un falseamiento de la competencia.

(45) El denunciante no hizo comentarios, sin embargo, sobre el concepto de costes imprevistos. Tampoco comentó el hecho de si con el establecimiento de un precio máximo de compensación basado en el análisis de estadísticas nacionales podía evitarse un exceso de compensación a los operadores. Por el contrario, el denunciante arguyó que las autoridades checas no deberían haber considerado que la cifra de referencia de los 26 CZK/kilómetro constituía el precio máximo de los servicios de transporte.

(46) Es decir, las observaciones del denunciante no coincidían específicamente con las dudas expresadas por la Comisión en la decisión de incoación del procedimiento. Por otro lado, la República Checa presentó a la Comisión sus alegaciones respecto a los comentarios del denunciante. Tales alegaciones confirmaron la evaluación de la Comisión sobre los aspectos específicos planteados por el denunciante.

(47) Por ello, las observaciones del denunciante no alteran la evaluación jurídica desarrollada por la Comisión en la decisión de incoación del procedimiento.

6. EVALUACIÓN JURÍDICA

6.1. Competencia de la Comisión para examinar las medidas aplicadas por los países que se adhirieron a la Unión Europea el 1 de mayo de 2004

(48) Las disposiciones del anexo IV, capítulo 3, del Acta de Adhesión de 2003, crean un marco jurídico para la evaluación de medidas promulgadas en los nuevos Estados miembros con anterioridad a su adhesión a la UE y aún vigentes con posterioridad a la misma.

(49) Hablando específicamente del sector de los transportes, el anexo IV establece que: «los regímenes de ayuda y las ayudas individuales *llevados a efecto* en un nuevo Estado miembro con anterioridad a la fecha de la adhesión y *aún vigentes con posterioridad* a la misma se considerarán ayudas existentes con arreglo al apartado 1 del artículo 88 del Tratado CE con la siguiente condición: que hayan sido comunicados a la Comisión en un plazo de cuatro meses desde la fecha de adhesión».

(50) De acuerdo con la práctica establecida [9], «las ayudas concedidas antes de la adhesión y no aplicables después de la misma no pueden ser examinadas por la Comisión ni con arreglo a los procedimientos del artículo 88 del Tratado CE ni al mecanismo transitorio. Solo se considerarán ayudas existentes con arreglo al mecanismo transitorio —si es que cumplen las condiciones oportunas—, las medidas que, después de la adhesión, pudieran aún conllevar la concesión de ayudas suplementarias o el incremento de la cuantía de una ayuda ya concedida, en cuyo caso quedarían sujetas a dicho mecanismo. Por otro lado, el mecanismo transitorio no es aplicable a ayudas por una determinada cuantía que han sido concedidas incondicional y definitivamente antes de la adhesión. […] Para determinar si ello es así en el caso que nos ocupa, el criterio pertinente es el acto jurídicamente vinculante con arreglo al cual las autoridades nacionales competentes conceden la ayuda. Si no existiera tal acto, se consideraría que la medida no ha sido aplicada antes de la adhesión y es constitutiva de ayuda nueva, cuya compatibilidad corre a cargo de la Comisión con arreglo a los artículos 87 y 88 del Tratado CE. Una ayuda nueva debe evaluarse adoptando como fecha de referencia el momento en que se concede; es el compromiso jurídico del Estado el que conforma el hecho constitutivo de la concesión de la ayuda y no la mera entrega material. Un pago, presente o futuro, efectuado como cumplimiento de un compromiso, constituye una simple ejecución, y no puede ser considerado ayuda nueva o adicional. Por ello, la Comisión considera que para que una medida sea considerada aplicable después de la adhesión, debe producir un beneficio adicional que no se conocía, el menos de forma precisa, en el momento de la concesión de la ayuda».

(51) La Comisión quisiera hacer notar en primer lugar que las autoridades checas no le comunicaron los contratos que figuran en el cuadro 1 (ejecutados todos antes de 1 de mayo de 2004) como parte del procedimiento establecido por el anexo IV, 3, del Acta de Adhesión de 2003.

(52) La Comisión quisiera señalar además que, como ya se expuso en la decisión de incoación del procedimiento, dada la definición de costes imprevistos, las medidas podrían dar lugar a un beneficio adicional no conocido de forma precisa en el momento de la concesión de la ayuda.

(53) Como resultado de ello, y en la medida en que contengan ayudas estatales, todos los contratos enumerados en el cuadro 1 son constitutivos de ayuda estatal aplicable con posterioridad a la adhesión; esta ayuda se considera no existente y sobre ella es competente la Comisión.

(54) Por lo que se refiere a los contratos recogidos en el cuadro 2, celebrados después del 1 de mayo de 2004, la Comisión tiene competencia para investigarlos.

6.2. Determinación de la presencia de ayuda

(55) Según el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen con falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones, salvo disposición en contrario del propio Tratado.

[9] Decisión de la Comisión C 3/05 – Polonia – Ayudas de reestructuración a DAEWOO-FSO (DO C 100 de 26.4.2005, p. 2, puntos 40 a 43).

6.2.1. *Recursos estatales*

(56) La Comisión quisiera señalar que las compensaciones fueron abonadas por las autoridades de Moravia meridional a partir del presupuesto público. Por lo tanto, la ayuda se concede con cargo a fondos estatales.

6.2.2. *Ventaja económica selectiva*

(57) Es preciso determinar si la medida concede una ventaja económica selectiva.

(58) De la sentencia Altmark se puede deducir que «si una intervención estatal debe considerarse una compensación que constituye la contrapartida de las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de obligaciones de servicio público, de forma que estas empresas no gozan, en realidad, de una ventaja financiera y que, por tanto, dicha intervención no tiene por efecto situar a estas empresas en una posición competitiva más favorable respecto a las empresas competidoras, tal intervención no está sujeta al artículo 92, apartado 1, del Tratado. No obstante, para que a tal compensación no se le aplique, en un caso concreto, la calificación de ayuda estatal, deben cumplirse una serie de requisitos» ([10]).

(59) En primer lugar, y siguiendo lo establecido en la mencionada sentencia, se ha de comprobar «que la empresa beneficiaria está efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y que estas obligaciones se han definido claramente».

(60) En su decisión de incoación del procedimiento, la Comisión no planteó dudas respecto al cumplimiento de esta condición.

(61) En relación con tal condición, la Comisión señala que la Ley del Transporte por Carretera proporciona una definición de obligación de servicio público y establece que, en el ámbito del transporte público regular, tal obligación surge de un contrato por escrito firmado por las autoridades y el transportista. Las autoridades checas facilitaron a la Comisión ejemplares de los contratos celebrados con los operadores de transporte, con sus anexos correspondientes.

(62) La Comisión hizo notar también que la obligación de servicio público quedaba clara y específicamente determinada en los contratos; en particular se especificaban las rutas y períodos que debían cubrir los distintos operadores de los servicios de transporte.

(63) En segundo lugar, se ha de comprobar «que los parámetros para el cálculo de la compensación se han establecido previamente de forma objetiva y transparente».

([10]) Sentencia C-280/2000, Altmark, apartados 87 y 88.

(64) En su decisión de incoación del procedimiento, la Comisión no planteó dudas respecto al cumplimiento de esta condición.

(65) La Comisión señaló que el precio máximo de los servicios de transporte había quedado fijado por las autoridades con arreglo a los criterios recogidos en el artículo 19, b) de la Ley del Transporte por Carretera y de la Orden en una cuantía igual a 26 CZK/kilómetro. El precio figuraba en la convocatoria de ofertas enviado en 2003 a todos los operadores potencialmente interesados. La Comisión precisó que el precio había sido establecido sobre la base de datos estadísticos.

(66) Es decir, que el precio había sido establecido de antemano y de forma objetiva y transparente antes de llevarse a cabo la selección de los operadores. Este parámetro no fue modificado en los anexos negociados después de la adhesión de la República Checa a la Unión Europea.

(67) La tercera condición recogida en la sentencia Altmark es «que la compensación no supere el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones».

(68) En su decisión de incoación del procedimiento, la Comisión señaló que las autoridades regionales precisaban en su convocatoria de ofertas que el precio máximo de 26 CZK/kilómetro era el precio que estaban dispuestas a pagar a los transportistas por la prestación de los servicios.

(69) Por otro lado, se señalaba también que todos los contratos contenían una estimación de las pérdidas que cada operador de autobuses sufriría con motivo de la prestación de los servicios de transporte previstos en el contrato. La estimación de las pérdidas se lleva a cabo de la manera que se expone a continuación. En primer lugar, se calculan las pérdidas partiendo de la hipótesis de que la empresa recibe 26 CZK/kilómetro, más los ingresos de los billetes vendidos a los viajeros. A continuación se calculan las pérdidas teniendo en cuenta solo los ingresos derivados de la venta de billetes. El precio de 26 CZK/kilómetro incluye también un beneficio razonable calculado sobre la base de parámetros objetivos establecidos en la Orden tomando como referencia el valor de los activos de las empresas. Los pagos y liquidaciones finales de la compensación solo tienen lugar después de que el operador de autobuses concreto haya facilitado documentos justificativos de las pérdidas reales. Si las pérdidas reales son inferiores a las previsiones, solo se compensan tales pérdidas. Si las pérdidas reales son superiores a las previsiones, el nivel máximo de compensación es el nivel de la estimación preliminar. Este límite máximo solo se podrá aumentar si existen costes imprevistos.

(70) Respecto a este último concepto —sobre el que la Comisión expresó sus dudas en su decisión de incoación del procedimiento— hay que señalar que está regulado por la Ley del Transporte por Carretera. Se desarrollaba de forma más precisa en los contratos de servicio público celebrados por la Región de Moravia meridional con los operadores de transporte concretos. Los costes imprevistos son situaciones independientes de la gestión de las empresas, por ejemplo catástrofes naturales, intervención de precios por parte del Estado, cambios y variaciones de los impuestos especiales o del IVA, etcétera. Los operadores deben demostrar la realidad de tales costes imprevistos. La existencia de esta excepción respecto al precio máximo abonado por los servicios de transporte no menoscaba la capacidad del mecanismo de compensación de garantizar que la compensación no supere las pérdidas reales ([11]).

(71) Como el cálculo de la compensación se realizaba sobre la base de un parámetro establecido previamente (26 CZK/kilómetro) y la remuneración final se basaba en una prueba de las pérdidas (y por tanto de los costes) realmente sufridas, incluidos los costes imprevistos, la Comisión considera que las compensaciones no podían superar las pérdidas reales (ni por tanto los costes reales). Por otro lado, la Comisión considera que el beneficio de 2 041 CZK/kilómetro incluido en los 26 CZK/kilómetro es un beneficio razonable, porque representa un margen del 7,85 %.

(72) La Comisión llega a la conclusión, por lo tanto, de que se cumple la tercera condición de la sentencia Altmark.

(73) Finalmente, la sentencia Altmark establece que se compruebe «cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública, que el nivel de la compensación necesaria se haya calculado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones».

(74) La Comisión debe, en primer lugar, examinar si el procedimiento aplicado por las autoridades checas puede ser considerado procedimiento de contratación pública. En su decisión de incoación del procedimiento, la Comisión señaló que la Región de Moravia meridional envió a los transportistas conocidos en la región (41 de ellos) la convocatoria de ofertas para la prestación de servicios de transporte en el distrito de Znojmo.

(75) Por lo tanto, el proceso excluía la posibilidad de que los operadores de otras regiones o distritos se enteraran de la existencia del procedimiento y presentaran una oferta. Por otro lado, el procedimiento descartaba la posibilidad de tener en cuenta, a la hora de elegir el operador, a transportistas de otros Estados miembros. La Comisión señaló también que las autoridades checas no dispusieron de ningún procedimiento para la elección de los transportistas en los años 2004-2005, sino que simplemente prorrogaron los contratos con los transportistas escogidos para los servicios de 2003.

(76) Estas afirmaciones siguen siendo válidas. La Comisión puede concluir que el procedimiento aplicado por las autoridades checas no puede considerarse de contratación pública, como exige la sentencia Altmark.

(77) Esta conclusión no prejuzga la postura de la Comisión acerca de la compatibilidad de las medidas con la normativa de contratación pública.

(78) Consiguientemente, la Comisión debe analizar la segunda alternativa establecida en la cuarta condición de la sentencia Altmark.

(79) El nivel de compensación debe determinarse sobre la base de un análisis de los costes de una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte; este análisis puede constituir una alternativa al nivel de compensación establecido en la oferta. Como se mencionó en la decisión de incoación del procedimiento, según las autoridades checas el precio contractual de los servicios se establecía sobre la base de costes estadísticos, lo que significa que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte, que soportara unos costes de 23 959 CZK (0,87 EUR) por kilómetro, recibiría un beneficio de 2 041 CZK (0,08 EUR).

(80) En este contexto, la Comisión señaló, en primer lugar, que con el uso de datos estadísticos se pretende garantizar que el precio se establezca con arreglo a los costes de una empresa media.

(81) En segundo lugar, teniendo en cuenta que todos los operadores que participaban en el procedimiento tenían que obtener una licencia para desarrollar sus actividades y tenían que cumplir determinados requisitos impuestos por la convocatoria de ofertas, debían disponer de los medios de transporte adecuados para cumplir los requisitos de calidad exigibles.

(82) Ahora bien, como se señalaba en la decisión de incoación del procedimiento, el uso de datos estadísticos de los costes del transporte no demuestra por sí mismo que los operadores que aceptaran prestar los servicios al precio de 26 CZK/kilómetro pudieran considerarse empresas bien gestionadas. Los datos estadísticos que servían de base para la fijación de esta cifra solo tenían en cuenta los costes reales de los servicios de transporte en la República Checa en 2002. Por lo tanto, no puede probarse que este promedio de costes represente los costes de una empresa bien gestionada. Las autoridades checas no han facilitado suficiente información sobre este punto, ni siquiera posteriormente a la decisión de incoación del procedimiento.

([11]) Hay que recordar que se consideran pérdidas a la diferencia entre la suma de los costes efectivamente asumidos y un beneficio adecuado, por un lado, y entre los cobros realizados y los ingresos, por otro.

(83) Por lo tanto, puesto que no se cumplen todos los requisitos de la segunda alternativa de la cuarta condición de la sentencia Altmark, la Comisión no puede concluir que el procedimiento utilizado por las autoridades regionales proporcione un nivel de compensación igual al nivel que podía obtenerse en la convocatoria pública de ofertas.

(84) Dicho de otro modo, la Comisión no puede excluir que, en una eventual convocatoria, las autoridades regionales pudieran haber encontrado operadores con unos costes inferiores, es decir, que prestaran sus servicios por una remuneración menor. Por otro lado, la Comisión no puede afirmar que la cuantía de la compensación se estableciera a un nivel tal que no otorgara ventaja a determinados operadores.

(85) La Comisión considera, por lo tanto, que la compensación ha otorgado ventaja a determinados operadores del transporte público. Por ello, debe afirmarse que en el presente caso se cumple la segunda condición para la aplicación del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

6.2.3. *Falseamiento de la competencia y consecuencias para el comercio entre Estados miembros*

(86) Por lo que se refiere a esta condición, hay que comprobar si las ventajas otorgadas con cargo a recursos del Estado pueden falsear la competencia hasta el punto de afectar al comercio entre Estados miembros.

(87) En su decisión de incoación del procedimiento, la Comisión señaló a este respecto que la sentencia Altmark dispone lo siguiente: «[…] en modo alguno cabe excluir que una subvención pública concedida a una empresa que presta únicamente servicios de transporte local o regional y que no presta servicios de transporte fuera de su Estado de origen pueda, a pesar de ello, tener una incidencia en los intercambios entre los Estados miembros. Efectivamente, cuando un Estado miembro concede una subvención pública a una empresa, la prestación de servicios de transporte por parte de esta empresa puede mantenerse o aumentar, con la consecuencia de que disminuyen con ello las posibilidades de las empresas establecidas en otros Estados miembros de prestar sus servicios de transporte en el mercado de dicho Estado miembro [véanse, en este sentido, las sentencias Francia/Comisión, 102/87, Rec. p. 4067, apartado 19; Italia/Comisión, C-305/89, Rec. p. I-1603, apartado 26; y España/Comisión, apartado 40]. En el presente asunto, esta afirmación no es solo hipotética, puesto que, tal como se desprende, en particular, de las observaciones de la Comisión, varios Estados miembros comenzaron desde 1995 a abrir determinados mercados de transporte a la competencia de empresas establecidas en otros Estados miembros, de forma que varias empresas ya ofrecen sus servicios de transporte urbano, de cercanías o regional en Estados miembros distintos de su Estado de origen. Por último, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, no existe un umbral o porcentaje por debajo del cual pueda considerarse que los intercambios entre Estados miembros no se ven afectados. En efecto, la cuantía relativamente reducida de una ayuda o el tamaño relativamente modesto de la empresa beneficiaria no excluyen *a priori* la posibilidad de que se vean afectados los intercambios entre Estados miembros (véanse las sentencias Tubemeuse, apartado 43, y España/Comisión, apartado 42). Por tanto, el segundo requisito para la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado, según el cual la ayuda debe poder afectar a los intercambios entre Estados miembros, no depende del carácter local o regional de los servicios de transporte prestados ni de la importancia del ámbito de actividad de que se trate» ([12]).

(88) Por lo tanto, la Comisión llega a la conclusión de que, en el caso que nos ocupa, se cumple la condición de que la ayuda falsea la competencia y afecta a los intercambios entre Estados miembros.

(89) Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Comisión llega asimismo a la conclusión de que las medidas aplicadas son constitutivas de ayuda estatal según el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

6.3. **Compatibilidad de la ayuda**

(90) El artículo 73 del Tratado CE establece las condiciones de compatibilidad de las ayudas concedidas en el ámbito de la coordinación de los transportes y de las obligaciones de servicio público en el transporte. Este artículo constituye una *lex specialis* respecto de los artículos 86, apartado 2, y 87, apartados 2 y 3, del Tratado CE.

(91) De conformidad con la sentencia Altmark ([13]), el artículo 73 no puede aplicarse directamente, sino solo por medio de Reglamentos del Consejo y, en particular, del Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable ([14]).

(92) De acuerdo con el artículo 1, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 1191/69, este solo se puede aplicar a las ayudas estatales concedidas a los operadores del ferrocarril, carretera y vía navegable.

(93) Sin embargo, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de dicho Reglamento a las empresas cuya actividad se limite exclusivamente a la explotación de servicios urbanos, de cercanías o regionales.

(94) En su decisión de incoación del procedimiento, la Comisión señaló que las autoridades checas no habían hecho uso de esta excepción. Por lo tanto, deben aplicarse las disposiciones pertinentes del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

([12]) Asunto C-280/2000, *Altmark*, apartados 77 a 82.
([13]) Asunto C-280/2000, *Altmark*, anteriormente citado.
([14]) DO L 156 de 28.6.1969, p.1.

(95) De acuerdo con el artículo 1, apartado 4, del Reglamento (CEE) nº 1191/69, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán, con el fin de garantizar unos servicios de transporte adecuados, celebrar contratos de servicio público con una empresa de transportes.

(96) Según el artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 1191/69, se entenderá por contrato de servicio público el contrato celebrado entre las autoridades competentes de un Estado miembro y una empresa de transporte a fin de ofrecer al público servicios de transporte adecuados.

(97) De acuerdo con el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 1191/69, un contrato de servicio público cubrirá, entre otros, los siguientes aspectos:

a) las características de los servicios que se ofrezcan y, principalmente, las normas de continuidad, regularidad, capacidad y calidad;

b) el precio de las prestaciones a que se refiera el contrato, que se añadirá a los ingresos por tarifas o incluirá los ingresos, así como las modalidades de las relaciones financieras entre las dos partes;

c) las normas para ampliar o modificar el contrato, en particular para tomar en consideración aquellos cambios imprevisibles que se pudieran producir;

d) el plazo de validez del contrato;

e) las sanciones en caso de incumplimiento del contrato.

(98) En primer lugar, como ya se mencionaba en la decisión de incoación del procedimiento, la Comisión quisiera señalar que, según el artículo 19 de la Ley del Transporte por Carretera, «la obligación de servicio público en el trasporte público de línea se constituye sobre la base de un contrato por escrito» entre las autoridades pertinentes y los operadores. La Comisión quiere hacer notar también que las condiciones de prestación de los servicios de transporte no fueron impuestas por las autoridades, sino negociadas y acordadas entre los operadores y las autoridades regionales. Por lo tanto, llega a la conclusión de que, a pesar de lo consignado en la Ley del Transporte por Carretera («obligación de servicio público»), son aplicables las disposiciones de la sección V «contratos de servicio público» del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

(99) En segundo lugar, la Comisión quisiera señalar que la naturaleza del servicio quedaba definida en los contratos, tanto *expressis verbis* como por referencia al hecho de que los operadores eran titulares de licencias para la prestación de servicios de transporte público.

(100) En tercer lugar, los contratos incluían un precio por kilómetro y una cuantía global de remuneración por la prestación de los servicios.

(101) El cuarto lugar, los contratos establecían las condiciones y el procedimiento necesarios para su modificación, el período de validez y las sanciones en caso de incumplimiento de contrato.

(102) Por lo tanto, la Comisión llega a la conclusión de que los elementos básicos del contrato, enumerados en el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 1191/69, estaban cubiertos por los contratos celebrados con Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA y TREDOS.

(103) Por otro lado, la Comisión quisiera señalar en primer lugar que el objetivo del legislador al adoptar el Reglamento (CEE) nº 1191/69 era el de definir en qué condiciones son compatibles con el mercado común las «ayudas que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público» mencionadas en el artículo 73 del Tratado. Tanto la aplicación del artículo 73 del Tratado como la del Reglamento (CEE) nº 1191/69 presuponen la existencia de ayuda, según el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado. Si bien el contenido de los contratos puede quedar cubierto por lo dispuesto en el artículo 73 («obligaciones inherentes a la noción de servicio público»), la forma del instrumento, es decir, un contrato o una obligación impuesta unilateralmente, no puede constituir en sí misma un obstáculo para declarar la presencia de una posible ayuda estatal comprendida en el precio del contrato que es compatible con el mercado común. Efectivamente, el elemento decisivo para la calificación de un servicio como obligación de servicio público, según el sentido del artículo 73, tanto si lo impone un Estado miembro como si se acuerda en un contrato, es la naturaleza del servicio, no la forma en que se organiza ([15]).

([15]) Del mismo modo, el artículo 4 de la Decisión 2005/842/CE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 312 de 29.11.2005, p. 67), recurre al concepto de «acto de atribución», cuya forma concreta queda al albedrío de los Estados miembros. Véase también el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

(104) A la luz de estas consideraciones, la Comisión llega a la conclusión de que, desde un punto de vista jurídico, no existen razones por las que ayudas estatales comprendidas en el precio abonado con arreglo a un contrato de servicio público no puedan ser compatibles con el mercado común, de conformidad con el artículo 73. La Comisión quisiera observar que esta solución fue la elegida por los colegisladores en el Reglamento (CE) nº 1370/2007. Sin embargo, de acuerdo con su artículo 12, este Reglamento no entrará en vigor hasta el 3 de diciembre de 2009. Como los contratos que nos ocupan se firmaron antes de dicha fecha, el Reglamento (CE) nº 1370/2007 no se les puede aplicar.

(105) Ya que el artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 1191/69 no establece unas condiciones precisas para declarar si una ayuda estatal comprendida en el precio pagado con arreglo a un contrato de servicio público es compatible con el mercado común, la Comisión considera que deben aplicarse los principios generales que se derivan del Tratado, la jurisprudencia de los tribunales de la Comunidad y la práctica de las decisiones de la Comisión en ámbitos diferentes al transporte público para decidir si la ayuda estatal puede declararse compatible con el mercado común ([16]).

(106) Estos principios fueron recordados por la Comisión de manera global en el «Marco comunitario sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público» ([17]). Por lo que se refiere a la compatibilidad de las ayudas estatales incluidas en el precio abonado con arreglo a un contrato de servicio público, dicho Marco establece en su punto 14: «El importe de la compensación no puede superar lo necesario para cubrir los costes derivados del cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los correspondientes ingresos, así como un beneficio razonable por el desempeño de estas obligaciones. El importe de la compensación incluye todas las ventajas concedidas por el Estado o mediante recursos estatales de cualquier forma.».

(107) La Comisión observa que, al establecer previamente en el procedimiento de selección (como se señalaba en los considerandos 12 a 20) que el precio que las autoridades estaban dispuestas a pagar se limitaba a 26 CZK/kilómetro, y al aplicar dicho parámetro y añadir los costes imprevistos para determinar los ingresos de los transportistas, las autoridades de Moravia meridional garantizaban que la compensación no superara los costes soportados por los operadores.

(108) La Comisión señala que, aunque el denunciante rechazaba el parámetro de cálculo de la compensación, no facilitó ningún elemento que mostrara que la compensación podría superar los costes soportados por los operadores. Al contrario, el denunciante argüía que dicha cifra constituía solo una parte de la estimación técnica preliminar con arreglo a la cual debían compensarse al transportista las pérdidas demostrables, y que incluso debía ser incrementada.

(109) Por otro lado, por lo que se refiere a los servicios prestados en la región de Moravia meridional, la Comisión quiere hacer constar que, aparte de las compensaciones de las autoridades regionales, los operadores no recibieron ninguna otra ventaja del Estado o a través de recursos estatales durante el período 2004-2005.

(110) Por lo tanto, la Comisión considera que, en el caso que nos ocupa, se cumplen los principios generales que regulan la evaluación de la compatibilidad de las ayudas anteriormente citados.

(111) Por consiguiente, la Comisión llega a la conclusión de que las ayudas son compatibles con el artículo 73 del Tratado.

7. **CONCLUSIÓN**

(112) A la luz de esta evaluación jurídica, la Comisión concluye que la República Checa ha infringido el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE y concedido una ayuda de forma ilegal en virtud del régimen de ayudas considerado.

(113) La Comisión considera que las ayudas concedidas a Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA y TREDOS merced a contratos de servicio público de transporte por carretera en Moravia meridional es compatible con el artículo 73 del Tratado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las ayudas estatales concedidas por la República Checa con arreglo a contratos de servicio público de transporte por carretera en Moravia meridional a 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. y TREDOS, spol. s r.o., son compatibles con el mercado común.

([16]) Véanse las siguientes Decisiones de la Comisión: Ayuda estatal C 16/07 – Austria – Ayuda pública a Postbus en el distrito de Lienz, C 31/07 – Irlanda – Ayuda estatal a las empresas de autobuses Córas Iompair Éireann (autobuses de Dublín y de Irlanda); C 47/07 – Alemania – Contrato de servicio público entre DB Regio y los Estados federados; C 41/08 – Dinamarca – Contrato de servicio público entre el Ministerio de Transporte y Danske Statsbaner.

([17]) DO C 297 de 29.11.2005, p. 4.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la Republica Checa.

Hecho en Bruselas, el 26 de noviembre de 2008.

Por la Comisión
Antonio TAJANI
Vicepresidente