II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 26 noiembrie 2008

privind Ajutorul de stat C 3/08 (ex NN 102/05) – Republica Cehă sub formă de compensații pentru serviciu public acordate societăților de autobuze din Moravia de Sud

[notificată cu numărul C(2008) 7032]

(Numai textul în limba cehă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/325/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE [1], în special articolul 6 alineatul (1) și articolul 14,

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile sus-menționate [2],

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din 28 iunie 2005, Comisia a primit o plângere din partea societății cehe ČAS – SERVICE a.s. (denumită în continuare „reclamantul"). Plângerea făcea referire la un ajutor de stat care, în opinia reclamantului, ar fi fost acordat de către autoritățile regionale mai multor competitori ai acestuia între 2003 și 2005.

(2) Prin scrisorile din 20 iulie 2005, 14 martie 2006 și 7 decembrie 2006, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea autorităților cehe cu privire la aspectele menționate de reclamant.

(3) Autoritățile cehe au răspuns la 14 septembrie 2005, 2 iunie 2006, 6 februarie 2007 și 18 octombrie 2007.

(4) Prin scrisoarea din 15 ianuarie 2008, Comisia a informat autoritățile cehe cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE cu privire la acordarea ajutorului. Autoritățile cehe și-au prezentat observațiile cu privire la acordarea ajutorului prin scrisoarea din 18 februarie 2008.

(5) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 16 februarie 2008 [3]. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la acordarea ajutorului.

[1] JO L 83, 27.3.1999, p. 1.
[2] JO C 43, 16.2.2008, p. 19.
[3] A se vedea nota de subsol 2.

(6) La 14 martie 2008, Comisia a primit observațiile reclamantului în calitate de parte terță. La 17 aprilie 2008, aceste observații au fost comunicate autorităților cehe, care au fost invitate să își exprime părerea cu privire la observațiile părții terțe. La 13 mai 2008, autoritățile cehe au solicitat prelungirea termenului-limită pentru prezentarea observațiilor, solicitare care a fost aprobată de către Comisie. La 17 iunie 2008, autoritățile cehe și-au prezentat observațiile cu privire la comentariile părții terțe.

2. **DESCRIERE DETALIATĂ**

(7) Reclamantul este o societate pe acțiuni care activează în domeniul transportului în comun cu autobuzul, al transportului în regim de închiriere, al transportului urban cu autobuzul pe teritoriul orașului Znojmo și al transportului internațional.

(8) Până în septembrie 2004, activitatea principală a reclamantului a fost reprezentată de operarea de servicii de transport public regional cu autobuzul în Moravia de Sud, în special datorită contractelor încheiate cu autoritățile regionale. Serviciile menționate erau prestate în regiunea Moravia de Sud (districtele Znojmo și Moravsky Krumlov).

(9) Reclamantul susține că în perioada 2003-2005 autoritățile din Moravia de Sud au acordat în mod ilegal ajutor de stat societăților Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. (denumită în continuare „Bítešská"), BK Bus s.r.o. (denumită în continuare „BK Bus"), Březanská dopravní společnost s.r.o. (denumită în continuare „Březanská společnost"), Znojemská dopravnì společnost – PSOTA s.r.o. (denumită în continuare „PSOTA") și TREDOS, spol. s.r.o. (denumită în continuare „TREDOS"). Acest lucru ar putea fi consecința unui proces de acordare a licențelor lipsit de transparență și de obiectivitate.

(10) Potrivit autorităților cehe, licența reprezintă un permis acordat de către autorități pentru operarea unui serviciu de transport în comun. Scopul licenței este de a garanta că transportul cu autobuzul este realizat doar de transportatori care îndeplinesc anumite cerințe de calitate. În acest sens, conform alineatului (18) din Legea nr. 111/1994, publicată în Monitorul Oficial, privind transportul rutier („Legea privind transportul rutier") [4], acestea includ, în special, obligația de a presta servicii conform orarului aprobat, de a asigura un anumit nivel de siguranță a pasagerilor, de a publica orarul și de a indica pe autobuze denumirea liniilor de transport.

(11) Prevederile alineatului (19) din Legea privind transportul rutier precizează că prin obligația de serviciu public se înțelege „obligația pe care societatea de transporturi și-a asumat-o în interes public, deși în alt context societatea de transporturi nu ar accepta-o deloc sau ar accepta-o doar parțial din cauza dezavantajelor economice. Obligația de serviciu public face obiectul unui acord între guvern și transportator, cel dintâi compensând, de asemenea, pierderile demonstrabile suportate de transportator în îndeplinirea obligației menționate. Obligația de serviciu public constă în obligația de a opera (…), obligația de a transporta (…), obligația tarifară (…). Obligația de serviciu public în domeniul transportului în comun rezultă dintr-un contract scris" (încheiat între autoritățile competente și operator) [5].

(12) Pe lângă aceasta, prevederile alineatului (19) litera (b) punctele 2 și 4 din Legea privind transportul rutier precizează că „estimarea preliminară de specialitate a pierderilor demonstrate pentru întreaga perioadă în care se impune obligația de serviciu public este în mod obligatoriu parte integrantă din contractul privind obligația de serviciu public". Autoritățile competente „vor compensa pierderile demonstrate la valoarea maximă a acestei estimări preliminare de specialitate, care va fi majorată doar prin adăugarea costurilor neprevăzute. (…) În cazul în care transportatorul operează și alte servicii de transport în afara obligațiilor de serviciu public sau întreprinde și alte activități, acesta va ține separat contabilitatea obligațiilor de serviciu public."

(13) Conform alineatului (19) litera (b) punctul 5 din Legea privind transportul public, „determinarea pierderii demonstrabile, metoda de calcul a estimării preliminare de specialitate a pierderii demonstrabile, normele de alocare a fondurilor din bugetele relevante, documentele pe care trebuie să se sprijine calculul pierderii demonstrabile și metoda exercitării supravegherii guvernamentale de specialitate a finanțării serviciilor rutiere sunt stabilite în regulamentul de punere în aplicare". Regulamentul în cauză – Regulamentul 50/1998 al Ministerului Transportului și Comunicațiilor din 13 martie 1998 privind pierderile demonstrabile pentru liniile de transport în comun (denumit în continuare „regulamentul") – definește pierderile demonstrabile pentru liniile de transport în comun: „diferența dintre suma costurilor fundamentate din punct de vedere economic și profitul adecvat și dintre încasări și venituri" (denumite în continuare „pierderi").

(14) Profitul adecvat este definit în regulament ca „suma care – în urma impozitării (…) – nu depășește 1/8 din prețul autobuzelor utilizate în mod obișnuit pe liniile de transport în comun de pasageri care operează servicii rutiere în îndeplinirea obligației de serviciu public, din care se scade suma totală a deprecierii reale a autobuzelor și suma cheltuită pentru investițiile în activitatea de transport în comun de pasageri, cu condiția ca autoritatea corespunzătoare să își fi exprimat acordul cu privire la investiție în vederea includerii acesteia în calculul pierderilor demonstrabile".

[4] În sensul prezentei decizii, aici se face trimitere la prevederile legii în versiunea aplicată cazului de față.

[5] În legislația cehă, compensațiile oferite pentru contractele de servicii publice sunt echivalente cu conceptul de pierderi demonstrabile. Un caz similar este cel din Decizia Comisiei N 495/07 – Republica Cehă – Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (JO C 152, 18.6.2008, p. 21).

(15) Începând de la 1 ianuarie 2003, autorităților regionale, inclusiv celor din Moravia de Sud, le revine responsabilitatea de a încheia contracte în Republica Cehă cu operatorii de transport în vederea prestării de servicii de transport în comun. Autoritățile din Moravia de Sud au comparat costurile furnizării de servicii de transport în comun înregistrate de reclamant cu costurile medii pentru operarea transportului cu autobuzul în Republica Cehă obținute dintr-un studiu statistic. Concluzia acestora a fost că costurile suportate de reclamant depășesc costurile medii.

(16) La 24 martie 2003, având în vedere evaluarea susmenționată și eșecul negocierilor cu reclamantul, autoritățile din regiunea Moravia de Sud au hotărât să poarte negocieri cu alți operatori în vederea prestării serviciilor de transport. Au fost abordați transportatorii care își desfășurau activitatea în regiunea Moravia de Sud în vederea prezentării unei oferte pentru prestarea serviciilor de transport pe teritoriul orașului Znojmo. Invitația de a prezenta oferte a fost trimisă către 41 de societăți de transport, inclusiv reclamantului. Aceasta prevedea că autoritățile regionale sunt dispuse să achite operatorilor un preț care să nu depășească 26 CZK pe km pentru prestarea serviciului. În plus, în invitație se prevedea condiția ca operatorii să dețină un sistem electronic de procesare și să nu aibă datorii către stat.

(17) Autoritățile regionale au primit răspuns de la 9 societăți de transport care au fost invitate apoi la o întrunire cu autoritatea regională. Comitetul de selecție desemnat de Consiliul Regional al Moraviei de Sud a evaluat și a notat ofertele, recomandând să se încheie contracte de prestare a serviciilor de transport cu 6 societăți de transport, inclusiv cu reclamantul, respectiv: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS și reclamantul (ČAS-Service a.s.).

(18) Criteriile luate în considerare de comitetul de selecție în procesul de evaluare a ofertelor au fost claritatea și caracterul complet. În plus, autoritățile din Moravia de Sud au luat în considerare, printre altele, criteriul minimizării numărului de kilometri tehnici operaționali și coeziunea teritoriului selectat.

(19) Potrivit autorităților cehe, s-a considerat că reclamantul îndeplinește criteriile de selecție cu anumite rezerve, deoarece acesta nu a precizat prețul operațiunii de transport. În cadrul întrunirilor ulterioare, reclamantul a menționat că nu poate accepta compensarea la rata propusă de către autoritățile din Moravia de Sud în invitația de a prezenta oferte.

(20) Prin urmare, autoritățile regionale au hotărât că reclamantul nu îndeplinește condițiile procedurii de selecție și că nu se poate încheia cu acesta un contract pentru furnizarea de servicii de transport în comun.

(21) Contractele au fost încheiate cu acei operatori care au acceptat că prețul maxim oferit pentru furnizarea serviciilor de transport în comun se va ridica la 26 CZK pe km. Potrivit autorităților cehe, acest lucru însemna că o societate bine gestionată și echipată, cu costuri de 23 959 CZK pe km, ar avut un profit de 2 041 CZK pe km. Prețul de 23 959 CZK pe km a fost obținut din studiile statistice realizate în conformitate cu Legea nr. 89/1995, publicată în Monitorul Oficial, de Serviciul Național de Statistică. Aceste studii s-au raportat la prestarea serviciilor de transport public cu autobuzul pe teritoriul Republicii Cehe în anul 2002.

(22) Prețul estimat pe km (care nu depășește 26 CZK pe km) a fost specificat în fiecare contract încheiat cu operatorii, ceea ce a condus la stabilirea unei sume totale a veniturilor (prețul pe kilometru înmulțit cu numărul de kilometri) care să fie plătită unui operator pentru prestarea serviciilor. Veniturile efective au fost scăzute din această sumă pentru a se putea stabili pierderile ([6]).

(23) Operatorul trebuia să furnizeze autorității documentația doveditoare a veniturilor efective în urma prestării serviciilor. Numai apoi se putea stabili valoarea finală a pierderilor și se putea plăti compensația.

(24) Pe lângă cerințele generale prevăzute de Legea privind transporturile pentru operatorii de transport și determinate de faptul că acești operatori dețineau licențe, fiecare contract preciza obligații mai specifice pentru fiecare operator, respectiv obligația de a asigura transportul pe anumite linii și conform unui orar stabilit, precum și condiții referitoare la modificarea contractului și penalitățile în caz de nerespectare a contractului.

(25) Autoritățile cehe au informat Comisia cu privire la faptul că, după 2003, autoritățile din Moravia de Sud au convenit asupra încheierii unor contracte ulterioare de furnizare a serviciilor de transport cu aceiași operatori pentru anii 2004 și 2005.

(26) Autoritățile cehe au recunoscut că nu s-a urmat nicio procedură specială pentru selectarea operatorilor care urmau să furnizeze servicii de transport în anii 2004 și 2005.

([6]) Conform legislației cehe, pierderile reprezintă diferența dintre suma costurilor fundamentate din punct de vedere economic și profitul adecvat, pe de o parte, și, pe de altă parte, dintre încasări și venituri.

(27) Tabelul de mai jos prezintă informații cu privire la sumele prevăzute pentru compensații în contractele pentru anul 2004 (tabelul 1):

Denumirea operatorului	Data contractului	Suma maximă a compensației prevăzute în contract
TREDOS	21/01/2004 Modificat: 31/08/2004	7 364 733 CZK 7 399 733 CZK
BK Bus	22/01/2004	4 349 779 CZK
Bítešská	21/01/2004	4 780 000 CZK
PSOTA	20/01/2004 Modificat: 31/08/2004 17/09/2004	18 924 849 CZK 18 956 769 CZK 18 979 733 CZK
Břežanská společnost	26/01/2004	10 615 611 CZK

(28) În plus, contractele încheiate pentru 2004 au fost prelungite pentru 2005 (tabelul 2):

Denumirea operatorului	Data contractului	Suma maximă a compensației prevăzută în contract
TREDOS	04/03/2005 Modificat: 31/03/2005	11 457 527 CZK 11 593 799 CZK
BK Bus	04/03/2005	5 244 124 CZK
Bítešská	04/03/2005	6 000 000 CZK
PSOTA	04/03/2005	20 999 640 CZK
Břežanská společnost	04/03/2005	11 953 423 CZK

(29) Potrivit declarațiilor autorităților cehe cu privire la serviciile de transport din regiunea Moravia de Sud, în perioada 2004-2005, întreprinderile sus-menționate nu au beneficiat de altă finanțare din partea statului sau prin intermediul unor resurse de stat.

3. MOTIVE PENTRU INIȚIEREA PROCEDURII

(30) Comisia a decis inițierea procedurii pe motivele menționate în considerentele 31-38.

3.1. **Prezența ajutorului**

(31) Comisia și-a exprimat îndoiala privind îndeplinirea celei de a treia condiții menționate în hotărârea Altmark ([7]).

(32) Deoarece calculul compensației s-a bazat pe parametrul stabilit în avans (26 CZK pe km) și deoarece remunerația finală s-a bazat pe dovada pierderilor suferite efectiv, fără să depășească suma prevăzută în prealabil în contracte, perspectiva preliminară a Comisiei a fost că valoarea compensației nu poate depăși pierderile efective. În plus, Comisia a considerat că profitul inclus în suma de 26 CZK pe km este rezonabil.

(33) Cu toate acestea, Comisia și-a exprimat îndoiala privind noțiunea de costuri neprevăzute din legislația cehă, care ar putea justifica o creștere extraordinară a limitei superioare pentru valoarea compensației.

(34) În plus, Comisia a conchis că nici cea de a patra condiție a hotărârii Altmark nu a fost îndeplinită. Comisia a considerat că procedura aplicată de autoritățile cehe nu poate fi considerată o procedură de achiziții publice sau o procedură care să asigure că nivelul compensației a fost determinat pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi înregistrat o întreprindere tipică, bine gestionată și echipată în mod corespunzător cu mijloace de transport, conform hotărârii Altmark.

(35) În consecință, Comisia a considerat că nu există argumente clare care să dovedească faptul că respectiva compensație nu a acordat un avantaj selectiv și, prin urmare, având în vedere îndeplinirea celorlalte condiții ale articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, ajutor de stat în sensul acestei dispoziții.

3.2. **Compatibilitate**

(36) Comisia a precizat că trebuie evaluată compatibilitatea acestui ajutor de stat cu piața comună în lumina principiilor generale ce reies din Tratatul CE, din jurisprudența Curții de Justiție și a Curții de Primă Instanță și din deciziile anterioare ale Comisiei luate în alte domenii decât transportul în comun ([8]).

([7]) Hotărârea Curții din 24 iulie 2003, C-280/00 Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkhersgesellschaft Altmark GmbH, și Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht (2003) E.C.R. I-07747, punctele 88-93.

([8]) A se vedea Deciziile Comisiei: C 16/07 – Austria – Sprijin acordat de stat întreprinderii Postbus din districtul Lienz (JO C 162, 14.7.2007, p. 19), C 31/07 – Irlanda – Sprijin acordat de stat societăților de autobuze Córas Iompair Éireann (Dublin Bus și Irish Bus) (JO C 217, 15.9.2007, p. 44); C 47/07 – Germania – DB Regio AG – Contract de serviciu public (JO C 35, 8.2.2008, p. 13); C 41/08 – Danemarca – Contract de serviciu public încheiat între Ministerul Transporturilor și Danske Statsbaner (nu a fost publicat încă).

(37) În urma examinării informațiilor existente, Comisia a considerat că, în cazul care face obiectul prezentului document, s-au respectat principiile generale privind evaluarea compatibilității ajutorului. Prestabilirea unui preț maxim pentru compensare în procedura de selecție pe baza analizei statistice naționale a garantat evitarea supracompensării operatorilor.

(38) Cu toate acestea, având în vedere că în cazul care face obiectul prezentului document nu a existat o procedură de achiziții publice și că reclamantul susține că Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS au primit ajutor de stat ilegal, Comisia a considerat că trebuie să ofere reclamantului și părților terțe posibilitatea de a face observații cu privire metodologia folosită de autoritățile din Moravia de Sud la stabilirea valorii compensației, înainte de a conchide cu certitudine că ajutorul este compatibil cu articolul 73 din Tratatul CE în virtutea articolului 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999.

4. OBSERVAȚIILE AUTORITĂȚILOR CEHE

(39) Republica Cehă a afirmat că noțiunea de costuri neprevăzute este reglementată de Legea privind transportul rutier în ceea ce privește evaluarea preliminară de specialitate a pierderilor demonstrabile pentru întreaga perioadă pentru care se încheie contractul aferent obligației de serviciu public. Această evaluare, care este depusă de către transportator, reprezintă o parte obligatorie a contractului de serviciu public.

(40) Alineatul 19b punctul 3 din legea sus-menționată stipulează că regiunea trebuie să ramburseze ulterior pierderile demonstrabile până la o sumă care nu depășește evaluarea de specialitate, majorată doar în cazul în care există costuri neprevăzute demonstrabile. Cu toate acestea, Legea privind transportul rutier nu oferă o definiție detaliată a costurilor neprevăzute demonstrabile, definiția acestei noțiuni rămânând la latitudinea achizitorilor individuali de servicii de transport.

(41) Republica Cehă a amintit că în contractele de serviciu public încheiate de regiunea Moravia de Sud se prevede o estimare preliminară a pierderilor. În cazul în care valoarea pierderilor efective demonstrabile pentru perioada avută în vedere a depășit valoarea stabilită în estimarea preliminară de specialitate a pierderilor demonstrabile, regiunea Moravia de Sud a rambursat pierderile demonstrabile cu o sumă ce echivala doar valoarea din evaluarea preliminară de specialitate. În acest context, riscul unei valori mai mari a costurilor efective și al unui venit efectiv mai mic raportat la evaluarea preliminară a pierderilor demonstrabile a fost asumat de operatori, cu excepția costurilor neprevăzute demonstrate.

(42) Noțiunea de cheltuieli neprevăzute a fost detaliată în contractele de serviciu public încheiate între regiunea Moravia de Sud și operatorii individuali de transport. Costurile neprevăzute se referă la situațiile care nu depind de conducerea societății, precum calamitățile naturale, intervențiile statului asupra prețurilor, modificări sau schimbări ale accizelor, ale TVA etc. Republica Cehă a furnizat Comisiei extrasele relevante din contractele de serviciu public.

5. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE ȘI COMENTARIILE AUTORITĂȚILOR CEHE

(43) Reclamantul a fost singura parte terță care a înaintat observații în urma deciziei Comisiei de a iniția procedura.

(44) Observațiile reclamantului au făcut referire la următoarele aspecte:

— afirmația că transportul în cauză nu a fost concesionat sub formă de contract de serviciu public, ci în baza noțiunii de obligație de serviciu public prevăzută de Legea privind transportul rutier;

— afirmația că hotărârea Altmark nu ar fi trebuit aplicată în acest caz;

— refuzul de a considera suma de 26 CZK pe km ca preț maxim pentru operațiunea de transport la determinarea compensației. Reclamantul a considerat că această sumă reprezintă mai degrabă doar o parte din estimarea preliminară de specialitate conform căreia pierderea demonstrabilă trebuie compensată în beneficiul transportatorului în conformitate cu Legea privind transportul rutier;

— afirmația că nu s-au luat în considerare condițiile locale ale operațiunilor programate de transport în comun în procesul de stabilire a prețului de 26 CZK pe km care trebuie plătit pentru asigurarea operațiunilor de transport. Dacă s-ar fi luat în considerare aceste condiții locale, rezultatul ar fi fost o sumă mai mare;

— compensația pentru serviciu public a reprezentat pentru celelalte societăți un mijloc pentru înlocuirea parcului de vehicule;

— Comisia ar fi trebuit să ia în considerare plângerea și pentru perioada anterioară datei de 1 mai 2004;

— afirmația conform căreia contractele de serviciu public au condus la apariția concurenței între transportul subvenționat și cel nesubvenționat, ceea ce a creat o denaturare a concurenței.

(45) Cu toate acestea, reclamantul nu a făcut nicio observație cu privire la noțiunea de costuri neprevăzute. De asemenea, reclamantul nu a făcut nicio observație cu privire la faptul că prestabilirea unui preț maxim pentru compensare în baza unei analize statistice naționale poate garanta evitarea supracompensării operatorilor. Dimpotrivă, reclamantul a argumentat că această valoare de referință de 26 CZK pe km nu ar fi trebuit considerată de autoritățile cehe ca preț maxim pentru transport.

(46) Prin urmare, observațiile reclamantului nu au făcut referire în mod special la îndoiala exprimată de Comisie în decizia de inițiere a procedurii. În plus, Republica Cehă a prezentat Comisiei comentariile sale cu privire la observațiile reclamantului. Aceste comentarii au confirmat evaluarea Comisiei cu privire la aspectele menționate de reclamant.

(47) În consecință, observațiile reclamantului nu afectează evaluarea juridică a Comisiei formulată în decizia de a iniția procedura.

6. EVALUAREA JURIDICĂ

6.1. Competența Comisiei de a examina măsurile acordate de țările care au aderat la Uniunea Europeană la 1 mai 2004

(48) Prevederile capitolului 3 din anexa IV la Actul de aderare din 2003 creează cadrul legal pentru evaluarea măsurilor care au fost puse în aplicare de către statele membre aderente înainte de aderarea la UE și sunt aplicabile și după aderare.

(49) Prevederile anexei IV precizează, făcând referire în special la sectorul transporturilor, că „programele de acordare de ajutoare și ajutoarele individuale *aplicate* într-un nou stat membru *înainte de* data aderării și *aplicabile încă și după* această dată se consideră ajutoare existente în sensul articolului 88 alineatul (1) din Tratatul CE până la sfârșitul celui de al treilea an de la data aderării, cu condiția ca ele să fie notificate Comisiei în termen de patru luni de la data aderării".

(50) Conform practicii decizionale stabilite a Comisiei ([9]), „măsurile de ajutor acordate înaintea aderării și care nu sunt aplicabile după aderare nu pot fi evaluate de către Comisie, nici conform procedurilor prevăzute în articolul 88 din tratat, nici pe baza mecanismului provizoriu. Doar acele măsuri care pot încă determina, după aderare, acordarea unui ajutor suplimentar sau o majorare a ajutorului deja acordat pot fi considerate drept ajutor existent în virtutea mecanismului provizoriu – cu condiția îndeplinirii condițiilor relevante – și, prin urmare, fac obiectul acestuia. Pe de altă parte, mecanismul provizoriu nu prezintă niciun scop cu privire la măsurile de ajutor care au fost deja acordate definitiv și necondiționat pentru o anumită sumă înainte de aderare. (…) [P]entru a putea stabili dacă se aplică acest caz, criteriul relevant este actul juridic cu caracter obligatoriu prin care autoritățile naționale competente se obligă să acorde ajutorul. Lipsa unui astfel de act înseamnă că măsura nu a fost acordată înainte de aderare și constituie un ajutor nou, a cărui compatibilitate cu piața comună este evaluată de Comisie în baza articolelor 87 și 88 din Tratatul CE. Trebuie să se evalueze o nouă măsură în momentul acordării ajutorului; aceasta reprezintă angajamentul legal al statului, echivalent cu acordarea ajutorului, și nu doar cu plata acestuia. Orice plată, curentă sau viitoare, făcută în baza unui angajament legal, reprezintă o simplă punere în aplicare și nu poate fi considerată ajutor nou sau suplimentar. Prin urmare, Comisia este de părere că, pentru a putea considera o măsură ca fiind aplicabilă după aderare, trebuie să se demonstreze posibilitatea acesteia de a aduce un avantaj suplimentar după aderare, necunoscut sau cunoscut fără exactitate la momentul acordării ajutorului."

(51) Comisia remarcă înainte de toate că autoritățile cehe nu au notificat Comisiei contractele din tabelul 1 (toate intrând în vigoare înainte de data de 1 mai 2004) în cadrul procedurii prevăzute în anexa IV punctul 3 din Actul de aderare din 2003.

(52) Mai mult, Comisia observă că, având în vedere definiția costurilor neprevăzute, elaborată în urma deciziei de a iniția procedura, măsurile puteau aduce un avantaj suplimentar necunoscut cu exactitate la momentul acordării ajutorului.

(53) Prin urmare, toate contractele enumerate în tabelul 1, dacă presupun ajutor de stat, privesc un ajutor de stat aplicabil după aderare care nu reprezintă un ajutor existent și care intră în competența Comisiei.

(54) În ceea ce privește contractele menționate în tabelul 2, încheiate după 1 mai 2004, Comisia este competentă să le analizeze.

6.2. Prezența ajutorului

(55) Conform articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, orice formă de ajutor acordat de un stat membru sau prin resurse de stat care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau prin furnizarea anumitor bunuri este incompatibil cu piața comună, în măsura în care afectează schimburile comerciale dintre statele membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în tratat.

([9]) Decizia Comisiei C 3/05 – Polonia – Ajutor de restructurare pentru DAEWOO-FSO (JO C 100, 26.4.2005, p. 2, punctele 40-43).

6.2.1. *Resurse de stat*

(56) Comisia remarcă faptul că autoritățile din Moravia de Sud au plătit compensațiile din bugetul public. Prin urmare, acestea au fost acordate prin intermediul resurselor de stat.

6.2.2. *Avantaj economic selectiv*

(57) Trebuie să se stabilească dacă măsura acordă un avantaj economic selectiv.

(58) Rezultă din hotărârea Altmark că „în cazul în care o măsură de stat trebuie să fie considerată drept compensație pentru serviciile prestate de către întreprinderile beneficiare în vederea executării obligațiilor de serviciu public, astfel încât respectivele întreprinderi nu beneficiază de un avantaj financiar real, iar măsura nu determină, prin urmare, o poziție mai avantajoasă din punct de vedere competitiv a întreprinderilor în cauză față de concurenți, atunci respectiva măsură nu intră sub incidența articolului 92 alineatul (1) din tratat. Cu toate acestea, pentru ca această compensație să nu fie clasificată drept ajutor de stat într-un anumit caz, trebuie să se îndeplinească un număr de condiții" ([10]).

(59) În primul rând, potrivit hotărârii sus-menționate, trebuie să se stabilească dacă „întreprinderea beneficiară trebuie realmente să își achite obligațiile de serviciu public și (dacă) aceste obligații trebuie să fie definite în mod clar".

(60) Comisia nu și-a exprimat îndoielile cu privire la îndeplinirea acestei condiții în decizia sa de a iniția procedura.

(61) În ceea ce privește această cerință, Comisia remarcă faptul că Legea privind transportul public oferă o definiție a obligației de serviciu public și stipulează că obligația de serviciu public în cadrul transportului în comun reiese din contractul scris încheiat între autorități și transportator. Autoritățile cehe au pus la dispoziția Comisiei copii ale contractelor și ale anexelor ulterioare încheiate cu operatorii de transport.

(62) Comisia a observat, de asemenea, că obligația de serviciu public a fost definită clar și în mod specific în contracte, respectiv prin definirea clară a legăturilor și a perioadelor de furnizare a serviciilor de transport pentru fiecare operator.

(63) În al doilea rând, trebuie să se demonstreze că „parametrii în baza cărora se calculează compensația au fost stabiliți anticipat într-o manieră obiectivă și transparentă".

([10]) Hotărârea C-280/00 Altmark, punctele 87 și 88.

(64) Comisia nu și-a exprimat îndoielile cu privire la îndeplinirea acestei condiții în decizia de a iniția procedura.

(65) Comisia a remarcat că prețul maxim pentru serviciile de transport a fost stabilit de autorități conform criteriilor menționate în alineatul (19) litera (b) din Legea privind transportul rutier și în regulament la valoarea de 26 CZK pe km. Acest preț a fost precizat în invitația de prezentare a ofertelor trimisă în 2003 tuturor operatorilor potențial interesați. Comisia a observat că prețul a fost stabilit pe baza datelor statistice.

(66) Prin urmare, prețul a fost stabilit anticipat, adică înainte de selecția operatorilor, într-un mod obiectiv și transparent. Parametrul nu a fost modificat în anexele convenite în urma aderării Republicii Cehe la Uniunea Europeană.

(67) Cea de a treia condiție enumerată în hotărârea Altmark este că „valoarea compensației nu depășește necesarul pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor înregistrate prin executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil pentru executarea obligațiilor respective".

(68) Comisia a observat în decizia sa de inițiere a procedurii că autoritățile regionale au menționat în invitația de a prezenta ofertele că prețul de maxim 26 CZK pe km era prețul pe care erau dispuse să îl plătească societăților de transporturi pentru prestarea serviciilor de transport.

(69) În plus, Comisia a remarcat, de asemenea, că toate contractele cuprind o estimare a pierderilor pe care le va înregistra operatorul individual de autobuze în prestarea serviciilor de transport prevăzute în contract. Estimarea pierderilor se efectuează în felul următor: în primul rând, pierderile sunt calculate pentru situația în care societatea primește 26 CZK pe km plus veniturile provenind din biletele călătorilor. Apoi, pierderile sunt calculate doar în funcție de veniturile provenind din biletele călătorilor. Prețul de 26 CZK pe km include, de asemenea, un profit rezonabil calculat în baza parametrilor obiectivi stabiliți în regulament, raportați la valoarea bunurilor întreprinderilor. Fixarea și plata finală a compensației au loc doar după ce operatorul individual de autobuze prezintă documentele doveditoare pentru pierderile efective. Dacă pierderile efective au o valoare mai mică decât cea estimată, atunci se compensează doar pierderile efective. Dacă pierderile efective au o valoare mai mare decât cea prevăzută, atunci nivelul maxim de compensare este nivelul estimării preliminare. Depășirea limitei superioare este posibilă doar în cazul în care există costuri neprevăzute.

(70) În ceea ce privește noțiunea din urmă în privința căreia Comisia și-a exprimat îndoielile în decizia de inițiere a procedurii, trebuie menționat că noțiunea de costuri neprevăzute este reglementată de Legea privind transportul rutier. Aceasta apare într-o formă detaliată în cadrul contractelor de serviciu public încheiate între regiunea Moravia de Sud și operatorii individuali de transport. Noțiunea de costuri neprevăzute face referire la situații care nu depind de conducerea societății, precum calamitățile naturale, intervențiile statului asupra prețurilor, modificări sau schimbări ale accizelor, ale TVA etc. Operatorii trebuie să demonstreze corespondența reală a acestor costuri neprevăzute. Existența acestei excepții în privința prețului maxim pentru transport nu compromite capacitatea mecanismului de compensare de a asigura că respectiva compensație nu depășește pierderile efective ([11]).

(71) Prin urmare, deoarece calcularea compensației s-a bazat pe parametrul stabilit în prealabil (26 CZK pe km), iar remunerația finală s-a bazat pe dovada pierderilor, deci a costurilor înregistrate în mod efectiv, inclusiv costurile neprevăzute, Comisia este de părere că valoarea compensației nu trebuie să o depășească pe cea a pierderilor efective și, prin urmare, pe cea a costurilor efective. În plus, Comisia consideră că profitul de 2 041 CZK pe km inclus în suma de 26 CZK pe km este unul rezonabil, întrucât reprezintă o marjă de 7,85 %.

(72) Prin urmare, concluzia Comisiei este că cea de a treia condiție a hotărârii Altmark este îndeplinită.

(73) În cele din urmă, hotărârea Altmark prevede că, în cazul în care „întreprinderea care trebuie să își achite obligația de serviciu public nu este aleasă printr-o procedură de achiziții publice, nivelul compensației necesare a fost determinat în baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine gestionată și echipată în mod corespunzător cu mijloacele de transport care să îi permită respectarea cerințelor de serviciu public necesare le-ar fi înregistrat pentru executarea respectivelor obligații, luând în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil pentru executarea respectivei obligații”.

(74) Comisia trebuie să analizeze înainte de toate dacă procedura aplicată de autoritățile cehe poate fi considerată o procedură de achiziții publice. În decizia sa de a iniția procedura, Comisia a remarcat că regiunea Moravia de Sud a distribuit societăților cunoscute de transport (în număr de 41) din regiune o invitație de a prezenta oferte pentru furnizarea de servicii de transport în districtul Znojmo.

(75) Prin urmare, procedura a exclus posibilitatea ca operatorii din alte regiuni sau districte să fie informați cu privire la procedură și să prezinte, de asemenea, propuneri. În plus, această procedură a exclus posibilitatea ca transportatorii din alte state membre să fie luați în considerare în procesul de alegere a operatorului pentru prestarea serviciilor. Comisia a remarcat, de asemenea, că autoritățile cehe nu au prevăzut nicio procedură pentru alegerea societăților de transport pentru anii 2004-2005, prelungind pur și simplu contractele societăților alese pentru prestarea serviciilor în 2003.

(76) Datele prezentate rămân valabile. Comisia poate așadar conchide că procedura aplicată de autoritățile cehe nu poate fi considerată o procedură de achiziții publice în conformitate cu hotărârea Altmark.

(77) Această concluzie nu aduce atingere poziției pe care o poate lua Comisia cu privire la compatibilitatea măsurilor relevante cu normele procedurii de achiziții publice.

(78) Prin urmare, Comisia trebuie să analizeze cea de a doua alternativă stipulată în cea de a patra condiție Altmark.

(79) Nivelul compensației trebuie să fie determinat în baza analizei costurilor înregistrate de o întreprindere tipică, bine gestionată și echipată, care trebuie să reprezinte o alternativă la analiza nivelului compensației stabilite în cadrul ofertei. După cum s-a precizat în decizia de a iniția procedura, potrivit autorităților cehe, prețul contractual al serviciilor a fost stabilit în baza cheltuielilor statistice, ceea ce înseamnă că o întreprindere bine gestionată și echipată, care cheltuiește 23 959 CZK (0,87 EUR) pe km, ar avea un profit de 2 041 CZK (0,08 EUR) pe km.

(80) În această situație, Comisia a observat în primul rând că utilizarea informațiilor statistice are drept scop să garanteze că prețul a fost stabilit în raport cu costurile înregistrate de o întreprindere tipică.

(81) În al doilea rând, având în vedere că toți operatorii care au fost implicați în procedură au fost nevoiți să obțină licențe pentru desfășurarea activității și să îndeplinească anumite condiții impuse în invitația de a prezenta oferte, aceștia trebuie să fi dispus de mijloace de transport corespunzătoare pentru a putea îndeplini cerințele calitative necesare.

(82) Cu toate acestea, după cum s-a precizat în decizia de inițiere a procedurii, utilizarea costurilor statistice pentru transport nu poate duce *per se* la concluzia că operatorii care au acceptat să presteze serviciile pentru 26 CZK pe km trebuie să fie considerați societăți de transport bine gestionate. Datele statistice conform cărora s-a stabilit această valoare s-au raportat doar la costurile efective pentru servicii de transport în Republica Cehă pentru anul 2002. Prin urmare, nu există nicio dovadă că media acestor costuri reprezintă costurile înregistrate de o întreprindere eficientă. Autoritățile cehe nu au oferit suficiente informații în această privință nici după decizia de inițiere a procedurii.

([11]) Trebuie amintit că pierderile reprezintă diferența dintre suma costurilor fundamentate din punct de vedere economic și profitul adecvat, pe de o parte, și încasări și venituri, pe de altă parte.

(83) Aşadar, deoarece nu s-au respectat toate cerinţele celei de a doua alternative din a patra condiţie Altmark, Comisia nu poate conchide că procedura aplicată de autorităţile regionale poate fi considerată o procedură prin care se asigură egalitatea dintre nivelul compensaţiei şi nivelul obţinut în procedura de licitaţie publică deschisă.

(84) Cu alte cuvinte, Comisia nu poate exclude posibilitatea ca, în cadrul licitaţiei publice deschise, autorităţile regionale să fi putut găsi operatori care să aibă costuri mai mici şi, prin urmare, să furnizeze serviciile pentru o remuneraţie mai mică. În plus, Comisia nu poate conchide că valoarea compensaţiei a fost stabilită la un nivel care să garanteze că nu se creează niciun avantaj pentru anumiţi operatori.

(85) Prin urmare, Comisia consideră că, prin această compensaţie, s-a creat un avantaj pentru anumiţi operatori de transport public. În consecinţă, în această situaţie se îndeplineşte cea de a doua condiţie pentru aplicarea articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

6.2.3. *Denaturarea concurenţei şi efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre*

(86) În ceea ce priveşte această condiţie, trebuie să se verifice dacă avantajul oferit din resurse de stat poate denatura concurenţa în măsura în care afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

(87) În decizia sa de iniţiere a procedurii, Comisia a remarcat în acest sens că hotărârea Altmark prevede că: „nu este imposibil ca o subvenţie publică acordată unei întreprinderi care furnizează doar servicii locale sau regionale de transport şi care nu furnizează servicii de transport în afara ţării de proveniență, indiferent de natura acestora, să aibă totuşi un efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre. Dacă un stat membru acordă o subvenţie publică unei întreprinderi, furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderea în cauză poate fi menţinută sau intensificată din acest motiv, rezultatul fiind că întreprinderile cu sediul în alt stat au mai puţine şanse de a-şi oferi serviciile de transport pe piaţa din respectivul stat membru (a se vedea în acest sens Cauza 102/87 Franţa/Comisia, Culegere, 1988, p. 4067, punctul 19; Cauza C-305/89 Italia/Comisia, Culegere, 1991, p. I-1603, punctul 26; şi Spania/Comisia, punctul 40). În cazul de faţă, această constatare nu este numai ipotetică, deoarece, aşa cum reiese în special din comentariile Comisiei, mai multe state membre au început din anul 1995 să deschidă anumite segmente din piaţa transporturilor pentru întreprinderi concurente cu sediul în alte state membre, astfel că în prezent mai multe întreprinderi prestează deja servicii de transport urban, suburban sau regional în alte state membre decât cele din care provin. În cele din urmă, conform jurisprudenţei Curţii, nu există niciun prag sau procentaj sub care să se poată considera că schimburile comerciale dintre părţile contractante nu sunt afectate. Valoarea relativ mică a ajutorului sau dimensiunile relativ mici ale întreprinderii care beneficiază de acesta nu exclud, prin urmare, posibilitatea ca schimburile comerciale dintre statele membre să fie afectate (a se vedea Tubemeuse, punctul 43, şi Spania/Comisia, punctul 42). Cea de a doua condiţie pentru aplicarea articolului 92 alineatul (1) din tratat, care precizează că ajutorul trebuie să aibă capacitatea de a afecta schimburile comerciale dintre statele membre, nu depinde aşadar de caracterul local sau regional al serviciilor de transport furnizate sau de scara sectorului de activitate vizat." ([12])

(88) Prin urmare, Comisia ajunge la concluzia că, în cazul care face obiectul prezentului document, condiţia conform căreia ajutorul trebuie să denatureze concurenţa şi să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre este îndeplinită.

(89) Având în vedere toate considerentele sus-menţionate, Comisia conchide, de asemenea, că măsurile aplicate reprezintă ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

6.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(90) Articolul 73 din Tratatul CE stipulează condiţiile pentru compatibilitatea ajutoarelor acordate în sectorul coordonării transportului şi obligaţiei de serviciu public în domeniul transporturilor. Articolul în cauză constituie *lex specialis* în raport cu articolul 86 alineatul (2) şi cu articolul 87 alineatele (2) şi (3) din Tratatul CE.

(91) Conform hotărârii Altmark ([13]), articolul 73 din Tratatul CE nu poate fi aplicat direct, ci doar în virtutea regulamentelor Consiliului, în special în virtutea Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acţiunea statelor membre în ceea ce priveşte obligaţiile inerente noţiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier şi pe căi navigabile interioare ([14]).

(92) În conformitate cu articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, acesta poate fi aplicat doar în raport cu ajutorul de stat acordat operatorilor de transport din domeniul transportului feroviar, rutier şi pe căi navigabile interioare.

(93) Cu toate acestea, statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al regulamentului respectiv orice întreprindere a cărei activitate se limitează la operarea de servicii urbane, suburbane sau regionale.

(94) Comisia a observat deja în decizia sa de iniţiere a procedurii că autorităţile cehe nu au făcut o asemenea excepţie. Prin urmare, dispoziţiile relevante ale Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 sunt aplicabile.

([12]) Cauza C-280/00, Altmark, punctele 77-82.
([13]) Cauza C-280/00, Altmark, citată mai sus.
([14]) JO L 156, 28.6.1969, p. 1.

(95) În conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, pentru a garanta servicii de transport adecvate, autoritățile competente din statele membre pot încheia contracte de serviciu public cu o societate de transport.

(96) Articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 stipulează că un contract de serviciu public reprezintă un contract încheiat între autoritățile competente dintr-un stat membru și o societate de transport, cu scopul de a oferi publicului servicii de transport adecvate.

(97) În conformitate cu articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, un contract de serviciu public va cuprinde, *inter alia*, următoarele puncte:

(a) natura serviciului care va fi prestat, în special standardele de continuitate, regularitate, capacitate și calitate;

(b) prețul serviciilor incluse în contract, care fie va fi adăugat veniturilor tarifare, fie va include veniturile, precum și detalii cu privire la raporturile financiare dintre cele două părți;

(c) normele privind amendarea sau modificarea contractului, luând în special în considerare schimbările neprevăzute;

(d) perioada de valabilitate a contractului;

(e) penalitățile în cazul nerespectării contractului.

(98) În primul rând, după cum s-a menționat în decizia de inițiere a procedurii, Comisia observă că, în conformitate cu alineatul (19) din Legea privind transportul rutier, „obligația de serviciu public în domeniul transportului în comun derivă dintr-un contract scris" încheiat între autoritățile competente și operatori. În plus, Comisia observă că normele pentru prestarea serviciilor de transport nu au fost impuse de către autorități, ci au fost negociate și convenite între operatori și autoritățile regionale. Prin urmare, Comisia concluzionează că, în ciuda formulării din Legea privind transportul rutier („obligație de serviciu public"), dispozițiile secțiunii V – „Contracte de serviciu public" din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 pot fi aplicate.

(99) În al doilea rând, Comisia observă că tipul serviciului a fost definit în contracte atât *expressis verbis*, cât și prin trimitere la faptul că operatorii dețin licențe pentru prestarea serviciilor de transport public.

(100) În al treilea rând, contractele menționau prețul pe kilometru și valoarea totală a remunerației care va fi plătiră pentru prestarea serviciilor.

(101) În al patrulea rând, contractele prevedeau condițiile și procedura de modificare, perioada de valabilitate și sancțiunile impuse pentru nerespectarea contractului.

(102) Prin urmare, Comisia concluzionează că elementele fundamentale ale contractului enumerate la articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 au fost vizate de contractele încheiate cu Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS.

(103) În plus, Comisia observă înainte de toate că scopul legislatorului la adoptarea Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 a fost să determine condițiile în care „ajutorul […] care corespunde rambursării anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public" menționat la articolul 73 din tratat este compatibil cu piața comună. Atât aplicarea articolului 73 din tratat, cât și aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 presupun existența unui ajutor în sensul articolului 87 alineatul (1) din tratat. În cazul în care conținutul contractelor poate intra sub incidența noțiunii de „obligații inerente noțiunii de serviciu public" din articolul 73, forma instrumentului, adică a obligației impuse contractual sau unilateral, nu trebuie să reprezinte în sine un obstacol la declararea ajutorului de stat potențial inerent în prețul contractual compatibil cu piața comună. Într-adevăr, elementul decisiv pentru ca un serviciu, fie că este impus de un stat membru, fie că este convenit prin contract, să poată fi clasificat drept o obligație de serviciu public conform articolului 73 trebuie să fie tipul serviciului, și nu forma în care acesta este organizat ([15]).

([15]) În mod similar, articolul 4 din Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE în cazul ajutorului de stat sub forma unei compensații publice acordate anumitor întreprinderi care au sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general (JO L 312, 29.11.2005, p. 67) recurge la conceptul de „act de încredințare", a cărui formă este determinată de statele membre. A se vedea și Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 (JO L 315, 3.12.2007, p. 1).

(104) În lumina acestor considerente, Comisia conchide că, din punct de vedere juridic, nu există niciun motiv pentru care ajutorul de stat inerent prețului plătit pentru un contract de serviciu public să nu fie compatibil cu piața comună în conformitate cu articolul 73. Comisia observă că această soluție a fost aleasă de colegislatorii Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. În conformitate cu articolul 12 din acest regulament, intrarea sa în vigoare se face la data de 3 decembrie 2009. Întrucât contactele actuale au fost semnate înainte de această dată, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu se poate aplica în cazul lor.

(105) Întrucât articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 nu conține nicio condiție precisă cu privire la declararea ajutorului de stat inerent prețului plătit pentru un contract de serviciu public compatibil cu piața comună, Comisia este de părere că se vor aplica principiile generale prevăzute în Tratat, jurisprudența instanțelor comunitare și deciziile anterioare ale Comisiei în alte domenii decât cel al transporturilor pentru stabilirea compatibilității ajutorului de stat cu piața comună ([16]).

(106) Aceste principii au fost reamintite în mod general de Comisie în cadrul comunitar pentru ajutorul de stat sub forma obligațiilor de serviciu public ([17]). În ceea ce privește compatibilitatea ajutorului de stat inerent prețului plătit pentru un contract de serviciu public, cadrul comunitar menționat prevede la punctul 14 următoarele: „Cuantumul compensației nu poate depăși suma necesară acoperirii costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente, precum și un profit rezonabil pentru efectuarea acestor obligații. Cuantumul compensației cuprinde toate avantajele acordate de stat sau prin intermediul resurselor statului, indiferent de forma acestora."

(107) Comisia observă că prin prestabilirea, în cadrul procedurii de selecție descrise la considerentele 12-20, a prețului pe care autoritățile erau dispuse să îl plătească și care nu depășea 26 CZK pe km și, în consecință, prin aplicarea acestui parametru și adăugarea costurilor neprevăzute la calcularea veniturilor societăților de transport, autoritățile din Moravia de Sud s-au asigurat că valoarea compensației nu poate depăși costurile înregistrate de operatori.

(108) Comisia subliniază că, deși reclamantul a contestat parametrul în baza căruia s-a calculat compensația, acesta nu a putut aduce niciun argument pentru a demonstra că valoarea compensației o poate depăși pe cea a costurilor înregistrate de operatori. Dimpotrivă, reclamantul a susținut că suma luată în considerare reprezintă mai degrabă doar o parte a estimării preliminare de specialitate conform căreia pierderile demonstrabile trebuie să fie compensate în beneficiul transportatorului și ar trebui chiar să aibă o valoare mai mare.

(109) În plus, cu privire la serviciile furnizate în regiunea Moravia de Sud, Comisia subliniază că, pe lângă compensațiile primite din partea autorităților regionale, operatorii nu au beneficiat de alte avantaje din partea statului sau prin resursele statului în perioada 2004-2005.

(110) Prin urmare, Comisia consideră că principiile generale care reglementează evaluarea compatibilității ajutorului, în conformitate cu descrierea de mai sus, sunt respectate în cazul de față.

(111) Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutorul este compatibil cu articolul 73 din tratat.

7. **CONCLUZII**

(112) În lumina evaluării juridice, Comisia constată că Republica Cehă a încălcat prevederile articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE și că, astfel, a acordat ajutor în condiții ilegale în cadrul programului de ajutor în cauză.

(113) Comisia este de părere că ajutorul acordat companiilor Bítešská, BK Bus, Březanská společnost, PSOTA, TREDOS prin intermediul contractelor de serviciu public pentru transportul rutier în Moravia de Sud este compatibil cu articolul 73 din tratat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Republica Cehă l-a pus în aplicare prin intermediul contractelor de serviciu public pentru transportul rutier în Moravia de Sud încheiate cu Bítešská dopravní společnost spol. s.r.o., BK BUS s.r.o., Březanská dopravní společnost s.r.o., Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o. și TREDOS, spol. s.r.o. este compatibil cu piața comună.

([16]) A se vedea Deciziile Comisiei: C 16/07 – Austria – Sprijin acordat de stat întreprinderii Postbus din districtul Lienz, C 31/07 – Irlanda – Ajutor acordat de stat societăților de autobuze Córas Iompair Éireann (Dublin Bus și Irish Bus); C 47/07 – Germania – DB Regio AG – Contract de serviciu public; C 41/08 – Danemarca – Contract de serviciu public între Ministerul Transporturilor și Danske Statsbaner.

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

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Cehe.

Adoptată la Bruxelles, 26 noiembrie 2008.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte