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

relativa a la ayuda estatal concedida por Austria a la empresa *Postbus* en el distrito de *Lienz* C 16/07 (ex NN 55/2006)

[notificada con el número C(2008) 7034]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/845/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),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ([1]),

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) Por cartas de 2 de agosto de 2002 ([2]) y de 23 de agosto de 2003 ([3]), una empresa privada austriaca de transporte en autobús denunció a la Comisión unas supuestas ayudas estatales concedidas en 2002 por el organismo público de transporte tirolés (Verkehrsverbund Tirol GmbH, en lo sucesivo «Verkehrsverbund Tirol») a su competidor, la empresa pública Postbus AG (en lo sucesivo, «Postbus»). Mediante carta de 14 de julio de 2005 ([4]), la Comisión solicitó a Austria información complementaria sobre esa denuncia. Por carta de 3 de octubre de 2005 ([5]), Austria proporcionó a la Comisión la información solicitada.

(2) Por carta de 30 de mayo de 2007 ([6]), la Comisión informó a Austria de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE con respecto a esta medida.

(3) La decisión de la Comisión se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre dicho asunto ([7]).

(4) Mediante carta de 18 de julio de 2007 ([8]), Austria transmitió sus observaciones a la Comisión.

(5) Mediante carta de 24 de julio de 2007 ([9]), el denunciante informó a la Comisión de que renunciaba a su denuncia.

(6) La Comisión no recibió observaciones de otras partes interesadas.

([1]) DO C 162 de 14.7.2007, p. 19.
([2]) Registrada con la referencia TREN (2002) A/63803.
([3]) Registrada con la referencia TREN (2002) A/68846.
([4]) Registrada con la referencia TREN (2005) D/113701.
([5]) Registrada con la referencia TREN (2006) A/15295.
([6]) Registrada con la referencia C(2007) 2209 final.
([7]) Véase la nota 1.
([8]) Registrada con la referencia TREN (2007) A/38864.
([9]) Registrada con la referencia TREN (2007) A/39395.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

2.1. Medida investigada

2.1.1. *Antecedentes*

(7) Verkehrsverbund Tirol es una empresa pública de Derecho privado. Existen organismos similares en todas las demás regiones, denominados por lo general Verkehrsverbundgesellschaften. Estos organismos se encargan de planificar y coordinar el transporte en autobús en sus regiones respectivas. De acuerdo con la Ley federal sobre la organización del transporte público de viajeros urbano, de cercanías y regional (Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, en lo sucesivo denominada «Ley ÖPNRV-G»), estos organismos reciben subvenciones anuales de sus respectivos Estados federados, para garantizar un transporte público de viajeros adecuado en la región.

(8) Verkehrsverbund Tirol y Postbus celebraron el 12 de julio de 2002 un contrato de servicio público para el transporte público de viajeros en las líneas de autobús 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 y 5052, en el distrito de Lienz.

(9) De conformidad con el Derecho administrativo austriaco, las empresas de autobuses han de ser titulares de una licencia para poder ejercer su actividad. La concesión de la licencia es independiente de la celebración de un contrato de servicio público.

(10) Postbus ya era titular de las licencias que le permitían ejercer su actividad en las siete líneas antes de la celebración del contrato de servicio público. La empresa había solicitado las licencias por iniciativa propia, sin garantía alguna de recibir una compensación. Así pues, se considera, según el Derecho austriaco, que las líneas en cuestión se explotan «eigenwirtschaftlich» (con arreglo a un interés comercial). La distinción entre «eigenwirtschaftlich» y «gemeinwirtschaftlich» (en calidad de servicio público) es importante en la normativa austriaca sobre contratación pública, dado que solo los contratos públicos de servicios para líneas explotadas «gemeinwirtschaftlich» están sujetos a las normas de contratación pública. Así pues, el contrato de servicio público a que se refiere la presente Decisión no fue objeto de concurso público.

2.1.2. *Descripción detallada del contrato de servicio público investigado*

(11) El objeto del contrato es la prestación por *Postbus* de servicios de transporte público en autobús a cambio de una remuneración. Entró en vigor el 1 de enero de 2002 con carácter retroactivo. Se celebró por un período indeterminado. Cada una de las partes dispone del derecho de poner fin al contrato mediante un preaviso de seis meses a partir de diciembre de 2006.

(12) Para el cálculo de la remuneración, el contrato establece una distinción entre los servicios denominados «Bestellleistungen» y los denominados «Bestandsleistungen».

(13) Según el contrato, las Bestellleistungen son un conjunto de servicios de transporte en autobús por los que se abona una retribución fija. La parte IV (3) del contrato establece que las Bestellleistungen comprenden 204 807 km. Con arreglo a la parte XIII del contrato, Postbus percibe un pago anual de 527 000 EUR, más el IVA. El pago se fracciona en 12 tramos repartidos a lo largo del año.

(14) Según el contrato, las Bestandsleistungen son servicios de transporte en autobús por los que se abona una compensación que es la suma de tres componentes. La parte IV (3) del contrato establece que las Bestandsleistungen comprenden 952 761 km. La parte X (2) fija la remuneración por estos servicios del año 2002 en 1 690 000 EUR. Con arreglo a la parte X (3) del contrato, dicha remuneración se compone de los siguientes elementos:

a) la compensación de interconexión (Verbundabgeltung), cuyo importe se establece anualmente para cada línea en función del volumen de viajeros;

b) los ingresos derivados de la venta de billetes, deducido el IVA, que se retransfieren a Postbus;

c) los pagos del Ministerio Federal de Medio Ambiente, Juventud y Familia en concepto de compensación por la aplicación de tarifas reducidas a los escolares y aprendices en virtud del artículo 29 de la Ley ÖPNRV-G y sobre la base de los contratos suscritos entre el Ministerio y Postbus en virtud de los artículos 30, letra f), y 30, letra j), de la Ley de Compensación de Cargas Familiares [Familien Lasten Ausgleichs Gesetz (FLAG)].

(15) Para el primer año del contrato, la Verbundabgeltung se establece en 1 690 000 EUR, menos los ingresos derivados de la venta de billetes y las compensaciones por el cumplimiento de las obligaciones tarifarias. En la fecha de celebración del contrato, las partes no conocían el importe de los ingresos por la venta de billetes ni de las compensaciones por las obligaciones tarifarias. Así pues, el contrato no fija el importe total de la Verbundabgeltung.

(16) En resumen, el importe pagadero por Verkehrsverband Tirol a Postbus en 2002 ascendía a 2 217 000 EUR (incluidos los ingresos derivados de la venta de billetes y retransferidos). Como contrapartida, Postbus debía prestar servicios de transporte en autobús correspondientes a 1 157 568 km según los horarios y en las líneas designadas en el contrato. El precio medio abonado por kilómetro era de 1,92 EUR.

2.1.3. *Evolución histórica del sistema austriaco*

(17) La distinción entre Bestellleistungen y Bestandsleistungen se explica sobre todo por la evolución histórica de la Ley ÖPNRV-G, que define la organización y financiación del transporte público de cercanías en las zonas rurales de Austria.

(18) El artículo 10, apartado 1, de la Ley ÖPNRV-G permite a las empresas de autobuses propiedad del Estado austriaco, como Postbus, reclamar al Estado federal la cobertura de pérdidas hasta el 1 de junio de 1999 (Alteinnahmegarantie).

(19) A partir de esa fecha, el Estado federal abona un importe equivalente al pago anual en virtud de la Alteinnahmegarantie a los organismos regionales encargados de organizar el transporte público de cercanías (Verkehrsverbundgesellschaften). Estos organismos utilizan esos importes para solicitar servicios de transporte a las empresas de autobuses. Antes de solicitar estos servicios, las Verkehrsverbundgesellschaften han de planificar el transporte público de su región de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11, 20 y 31 de la Ley ÖPNRV-G (artículo 10, apartado 2, de la Ley ÖPNRV-G). Estas disposiciones definen los parámetros económicos y de calidad que ha de cumplir el transporte público.

(20) Desde 2001, los pagos del Estado federal a las *Verkehrsverbundgesellschaften* se reducen cada año en una quinta parte (artículo 10.3 de la Ley ÖPNRV-G).

(21) En el artículo 14 y siguientes de la Ley ÖPNRV-G se regulan las condiciones para la creación y organización de las Verkehrsverbundgesellschaften. En concreto, con arreglo al artículo 19, apartado 1, las Verkehrsverbundgesellschaften deben sustituir el sistema de la Alteinnahmegarantie por un nuevo régimen de contratos de servicio público en un plazo de cinco años a partir de 1999.

2.1.4. *Justificación del precio previsto en el contrato de servicio público*

(22) Antes de firmar el contrato de servicio público, Verkehrsverband Tirol utilizó tres métodos diferentes para comprobar si se justificaba la compensación de las obligaciones de servicio público prevista en el contrato. Los tres métodos son los siguientes: costes por kilómetro (Prüfung nach Kilometersätzen), costes por unidad de coste (Prüfung nach Kostensätzen) y costes por partidas de costes (Prüfung nach Einzelkostenpositionen).

2.2. **Evaluación inicial de la Comisión**

(23) En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión puso en tela de juicio que el contrato de servicio público celebrado entre Verkehrsverband y Postbus cumpliera el segundo de los denominados «criterios Altmark» ([10]). Los cuatro criterios Altmark son acumulativos, por lo que la Comisión no evaluó en detalle si se cumplían los criterios tercero y cuarto, mas concluyó que no podía descartarse la presencia de una ayuda estatal.

(24) Acerca de la compatibilidad de tal ayuda estatal con el mercado común, en la decisión de incoar el procedimiento se considera que la ayuda puede ser compatible con el mercado común en virtud del artículo 73 del Tratado CE y del artículo 14 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 ([11]). En particular, la Comisión consideró que, al parecer, el importe de la compensación abonada a Postbus no superaba lo necesario para cubrir los costes generados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes más un beneficio razonable por dicho cumplimiento.

(25) Ahora bien, la Comisión consideró que, teniendo en cuenta que no hubo concurso y que un competidor directo de Postbus aducía que este había recibido una compensación excesiva, procedía brindar la posibilidad a dicho competidor, así como a los terceros interesados, de pronunciarse sobre los métodos de comprobación de los costes y de prevención de compensaciones excesivas aplicados por Austria, antes de poder determinar de manera concluyente si Postbus recibió o no una compensación excesiva. Por consiguiente, la Comisión manifestó que albergaba dudas sobre si Postbus había percibido una compensación excesiva por el cumplimiento de obligaciones de servicio público con arreglo a un contrato de servicio público.

3. **COMENTARIOS DE AUSTRIA**

(26) Las observaciones de Austria se refieren a:

a) la relación entre los criterios Altmark y el Reglamento (CEE) nº 1191/69;

b) la aplicación del segundo criterio Altmark en este caso;

c) la aplicación de los criterios Altmark tercero y cuarto en este caso y, en particular, los métodos aplicados para comprobar los costes y evitar una compensación excesiva;

d) la compatibilidad del contrato de servicio público con el Reglamento (CEE) nº 1191/69.

La relación entre los criterios Altmark y el Reglamento (CEE) nº 1191/69

(27) Austria considera que el artículo 73 del Tratado CE y el Reglamento (CEE) nº 1191/69, que se basa en él, constituyen una *lex specialis* respecto del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. Así pues, si un contrato de servicio público cumple los criterios del artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 1191/69, no hay ayuda estatal, por lo que no es necesario evaluar el contrato de servicio público de que se trate con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, ni con arreglo a los criterios Altmark. Austria basa su interpretación en el punto 37 de la sentencia Altmark, que reza así:

([10]) El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas estableció estos criterios, en su sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto C-280/00, Altmark, Rec. 2003, p. I-7747, para evaluar si una compensación por obligaciones de servicio público constituye o no ayuda estatal.

([11]) DO L 156 de 28.6.1969, p. 1.

«En tales circunstancias, debe examinarse, en primer lugar, si el Reglamento (CEE) nº 1191/69 es aplicable a los servicios de transporte controvertidos en el litigio principal. Únicamente en caso de respuesta negativa deberá examinarse la aplicación de las disposiciones generales del Tratado relativas a las ayudas estatales a las subvenciones de que se trata en el presente asunto.».

3.1. **Aplicación del segundo criterio Altmark en este caso**

(28) Austria alega que, si bien el Reglamento (CEE) nº 1191/69 no se refiere a la presencia de ayudas estatales, sino tan solo a su compatibilidad con el mercado común, el contrato de servicio público celebrado entre Verkehrsverbund Tirol y Postbus cumple, en cualquier caso, los cuatro criterios Altmark.

(29) En cuanto al segundo criterio Altmark, Austria indica que la remuneración de las Bestellleistungen y de las Bestandsleistungen se estableció de antemano, de forma objetiva y transparente. En referencia a las Bestellleistungen, explica que el contrato es un contrato neto, por el que Postbus percibe una retribución fija de 2,57 EUR/km ([12]). Por tanto, el precio se fijó de antemano aplicando el criterio objetivo y transparente del «precio por kilómetro recorrido».

(30) En cuanto a las Bestandsleistungen, Austria explica que las partes también convinieron de antemano un precio fijo, a saber, de 1 690 000 EUR por un recorrido de 952 761 km. Lo que no se estableció de antemano fue el reparto exacto entre los tres componentes del pago, a saber, los ingresos por la venta de billetes, la compensación por las obligaciones tarifarias y la compensación por los sistemas de transporte integrados. Austria aduce que esto se debe a la naturaleza misma de estos tres componentes, ya que dos de ellos dependen del número de viajeros transportados y el tercero es la diferencia entre el precio total acordado y la suma de los dos primeros componentes.

(31) Asimismo, Austria concluye a este respecto que el contrato es un contrato neto, por el que Postbus obtiene una retribución fija, de 1,77 EUR/km, por cada kilómetro recorrido en autobús y que, por tanto, el precio se fijó de antemano aplicando el criterio objetivo y transparente del «precio por kilómetro recorrido».

([12]) 527 000 EUR: 204 807 km = 2,57 EUR/km.

3.2. **Aplicación de los criterios Altmark tercero y cuarto en este caso y, en particular, métodos aplicados para comprobar los costes y evitar una compensación excesiva**

(32) Austria aduce que Verkehrsverbund Tirol excluyó que Postbus percibiese una compensación excesiva comparando el precio pagado a Postbus por kilómetro con el precio medio del sector del transporte público, recurriendo para ello a tres métodos distintos: una comprobación del coste por kilómetro, una comprobación del coste por unidad de coste y una comprobación del coste por partidas de costes.

(33) En su respuesta a la decisión de incoar el procedimiento, Austria proporcionó a la Comisión información adicional sobre dos de los métodos empleados para comprobar los costes de prestación de los servicios de transporte y para evitar una compensación excesiva, a saber, la comprobación de los costes por unidad de coste y la comprobación de los costes por partidas de costes. Austria considera que no son necesarias más explicaciones en cuanto a la comprobación del coste por kilómetro ([13]).

(34) Las autoridades austriacas consideran que estas tres comprobaciones garantizan el cumplimiento del tercer criterio Altmark (que no haya exceso de compensación) y del cuarto (que se trate de una empresa media, bien gestionada).

3.2.1. *Comprobación de los costes por unidad de coste*

(35) Con este método, Verkehrsverbund Tirol comparó los costes por unidad de Postbus con los costes medios del sector.

(36) Basándose en los costes medios del sector, Postbus debía alcanzar los objetivos de coste siguientes en el contrato de servicio público en el distrito de Lienz:

Unidad de coste	Coste
Costes de personal	[…] EUR (*)
Costes de combustible y de mantenimiento	[…] EUR
Coste de los vehículos (depreciación)	[…] EUR
Costes administrativos	[…] EUR
Total	[…] EUR

(*) Información confidencial.

(37) Austria facilita la siguiente información detallada al respecto.

([13]) Respecto a las explicaciones facilitadas por Austria sobre esta fase de la evaluación preliminar, véanse los puntos 98 y 99 de la decisión de incoar el procedimiento.

3.2.1.1. Costes de personal

(38) Austria basó el cálculo de los costes de personal en 54 290 horas de conducción empleadas en la explotación de las líneas. Aclaró que este importe se basa en los kilómetros necesarios para prestar el servicio con arreglo al horario, incluidos los tiempos de parada, pero sin tener en cuenta las idas y vueltas hasta las terminales y los depósitos, los períodos de descanso, etc. Austria entiende que, con 21 km por hora, Verkehrsverbund Tirol presta un servicio relativamente intensivo desde el punto de vista de los kilómetros por hora ([14]), dado que la media austriaca es de 16-18 km por hora.

(39) Las autoridades austriacas indicaron que la remuneración horaria bruta por una hora de conducción (incluidos todos los impuestos, tasas, costes de taller, mantenimiento, administración y costes de personal adicional) se estima en […] EUR. Este importe se desglosa del modo siguiente: el convenio colectivo de 2002 para los empleados de las empresas de transporte en autobús de Derecho privado establece una tarifa horaria media neta de 7,55 EUR. A este importe se añaden los suplementos por el trabajo en domingos y días festivos, la remuneración de las horas extraordinarias, los impuestos y la seguridad social. Con todos estos costes adicionales, la tarifa horaria media asciende a 16,30 EUR.

(40) Conviene sumar a esta tarifa horaria unos costes adicionales del […] % aproximadamente en concepto de costes de personal en depósitos, disposición y administración. Si se tienen en cuenta estos costes generales, una hora de servicios de autobús genera unos costes de […] EUR.

(41) La multiplicación del número anual de horas de conducción por la tarifa horaria media arroja una cifra total de costes de personal de […] EUR ([15]).

3.2.1.2. Costes de combustible y de mantenimiento

(42) En este apartado, Verkehrsbund Tirol indica un coste de […] EUR por kilómetro programado (1 157 568 km), lo cual supone un total de […] EUR. Este importe incluye todos los costes relacionados con el vehículo, excepto los de financiación, depreciación y control.

(43) Austria explica de manera detallada su cálculo, basado en el supuesto de que para las líneas en el distrito de Lienz se necesitan 4 autobuses de 15 metros, con un consumo de combustible de 45 litros por 100 km, y 21 autobuses de 12 metros, con un consumo de combustible de 36 litros por 100 km. Se estima en 478 000 litros el consumo de combustible total de esta flota. Si se parte de un precio del diésel de […] EUR/litro, los costes de combustible alcanzan un total de […] EUR.

(44) Los costes de mantenimiento (costes de personal y de material) se estiman en […] EUR por autobús, lo que supone un total de […] EUR para 25 autobuses. Si se suman los costes de combustible y de mantenimiento, se alcanza un total de […] EUR.

(45) Así pues, este importe supera los […] EUR que se tomaron como referencia. Por tanto, las autoridades austriacas concluyen que la estimación de los costes de combustible y mantenimiento es muy prudente.

3.2.1.3. Costes de adquisición y depreciación de los vehículos

(46) El importe correspondiente, de […] EUR, se basa en los siguientes supuestos:

a) las líneas de referencia requieren 4 autobuses de 15 m y 21 autobuses de 12 m;

b) el contrato de servicio público estipula que la edad media de la flota no superará los 6 años y que cada año se renovará al menos un 10 % de la flota;

c) el precio de adquisición de un autobús de 12 m es de […] EUR, el rendimiento anual medio del capital es del 5 % y el período de amortización es de 8 años. Así pues, la anualidad por vehículo es de […] EUR;

d) ahora bien, dado que el contrato permite el uso de vehículos por un período de 12 años, un tercio de la flota se utiliza pese a que ya está totalmente amortizada. Así pues, los costes de adquisición y depreciación de vehículos afectan tan solo a dos tercios de la flota, es decir, a 16 vehículos.

(47) Partiendo de estos supuestos, los costes anuales de adquisición y depreciación de los vehículos ascienden a […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Costes administrativos

(48) Para alcanzar el importe de […] EUR, *Verkehrsverbund Tirol* basó sus cálculos en un […] % de todos los demás costes por unidad de coste ([17]). Ese importe incluye los gastos de alquiler de las oficinas y el material de oficina.

([14]) El valor de 21 km puede obtenerse dividiendo el número total de kilómetros por el número de horas de conducción: 1 157 568 km: 54 290 horas = 21,32 km/hora.

([15]) 54 290 horas × […] EUR/hora = […] EUR.

([16]) […] EUR.

([17]) […] % de […] EUR (costes por unidad) = […] EUR.

3.2.2. *Comprobación de los costes en función de las distintas partidas de costes*

(49) Este cálculo evalúa la verosimilitud de las distintas partidas de costes. *Verkehrsverbund* Tirol ha establecido como referencia los tipos de costes siguientes:

Partidas de costes	Coste
Coste de los conductores	[…] EUR
Costes de personal (excepto conductores)	[…] EUR
Coste de los vehículos (depreciación)	[…] EUR
Costes de combustible	[…] EUR
Coste de los neumáticos	[…] EUR
Otros costes (reparaciones, mantenimiento, etc.)	[…] EUR
Costes administrativos	[…] EUR
Total	[…] EUR

(50) Estas referencias se explican a continuación con más detalle.

3.2.2.1. Coste de los conductores

(51) En su cálculo, Verkehrsverbund Tirol partió de 28 conductores, lo que, según Austria, es una cifra reducida ante una flota de 25 autobuses, si se tienen en cuenta las vacaciones, los períodos inactivos por enfermedad, etc. Aunque el convenio colectivo austriaco para los empleados de las empresas de transporte en autobús de Derecho privado prevé un sueldo bruto anual de […] EUR (sin cargas adicionales ni impuestos), Verkehrsverbund Tirol partió de un supuesto de tan solo […] EUR. Así pues, los costes de personal se sitúan en […] EUR.

3.2.2.2. Costes de personal

(52) En lo que se refiere a los demás costes de personal en materia de administración, disposición y servicios de taller, Verkehrsverbund Tirol partió aquí también de un sueldo anual bruto de […] EUR por empleado. El número de empleados se fijó en 8. Así pues, los demás costes de personal suman […] EUR.

3.2.2.3. Costes de los vehículos

(53) Se basan en el supuesto al que se recurrió para comprobar los costes por unidad.

3.2.2.4. Costes de combustible

(54) En este caso, Verkehrsverbund Tirol basó su cálculo en un consumo de combustible de 465 000 litros. Se parte de un precio medio por combustible de […] EUR por litro. Así pues, el total de los costes de combustible asciende a […] EUR ([17]).

3.2.2.5. Coste de los neumáticos

(55) Verkehrsverbund Tirol parte de un precio de adquisición de […] EUR por dos pares de neumáticos al año para 25 autobuses, lo que asciende a un total de […] EUR.

3.2.2.6. Otros costes

(56) Los costes de material para vehículos, mantenimiento, seguros, impuestos, etc. se estiman en […] EUR al año. En esta cifra se incluyen el seguro para cada vehículo, que asciende aproximadamente a […] EUR al año, y los costes de material de […] EUR por kilómetro recorrido. El mantenimiento de 25 autobuses representa un coste anual de […] EUR. El alquiler de depósitos por una superficie de 1 500 m^2 es de […] EUR al año.

3.2.2.7. Costes administrativos

(57) Se estima que representan un coste mensual de […] EUR aproximadamente, es decir, […] EUR al año.

3.2.3. *Conclusión de Austria sobre los criterios Altmark tercero y cuarto*

(58) Austria concluye que Verkehrsverbund Tirol ha evaluado el importe abonado a Postbus en función de estimaciones correctas, realistas y prudentes de lo que una empresa media de transporte en autobús gastaría para cumplir un contrato comparable. Austria subraya que el importe abonado a Postbus, a saber, 2 217 000 EUR, se sitúa dentro de la franja de las dos comprobaciones de costes, que arrojaban un resultado de, respectivamente, 2 224 965 EUR y 2 205 619 EUR.

(59) Así pues, Austria considera que puede descartarse que se haya abonado una compensación excesiva a Postbus, ya que el precio que se le abonó corresponde al precio que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte, solicitaría por prestar los servicios de transporte en cuestión.

3.3. **Compatibilidad del contrato de servicio público con el Reglamento (CEE) nº 1191/69**

(60) Por los motivos expuestos en el capítulo 3.3, Austria considera que el contrato de servicio público se ajusta plenamente a lo dispuesto en el artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

4. **EVALUACIÓN JURÍDICA**

(61) En primer lugar, cabe desestimar el argumento de Austria según el cual el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE no sería aplicable a un contrato de servicios de transporte basado en obligaciones de servicio público con arreglo al Reglamento (CEE) nº 1191/69.

(62) En efecto, el Reglamento (CEE) nº 1191/69 es un Reglamento que permite, en particular, declarar compatibles con el mercado común algunas ayudas concedidas por los Estados miembros en forma de compensaciones por la imposición de obligaciones de servicio público y que exime a los Estados miembros de la obligación prevista en el artículo 88, apartado 3, de notificar las ayudas a la Comisión antes de su concesión.

(63) Sin embargo, las normas sobre ayudas estatales previstas por el Reglamento (CEE) nº 1191/69 solo se aplican a las medidas que constituyen ayuda estatal con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. Dicho de otro modo, el Reglamento (CEE) nº 1191/69 es un Reglamento de compatibilidad.

(64) Así pues, procede analizar primero si los pagos previstos por el contrato entre Postbus y Verkehrsverbund Tirol constituyen ayudas estatales a efectos del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. En tal caso, deberá analizarse, con posterioridad, si son compatibles con el mercado común.

4.1. **Presencia de ayuda**

(65) Según el artículo 87, apartado 1, del Tratado, «salvo que el presente Tratado disponga otra cosa, serán 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 falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

(66) Las empresas de autobuses, como Postbus, ejercen una actividad económica, a saber, el transporte de viajeros, a cambio de una remuneración. Así pues, son empresas con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

(67) Postbus recibe las ayudas de Verkehrsverbund Tirol, que está financiado por el Estado federado de Tirol y por el Gobierno federal. Por consiguiente, el pago de esos importes se efectúa mediante fondos estatales.

(68) A continuación procede preguntarse si, por medio del contrato de servicio público objeto de la presente Decisión, Postbus obtiene una ventaja económica selectiva. En su sentencia «Altmark Trans» [18], el Tribunal de Justicia detalló los criterios aplicables a la hora de evaluar si la compensación por un servicio público es adecuada:

«[…] las subvenciones públicas que tengan por objeto permitir la explotación de servicios regulares de transporte urbano, de cercanías o regional no están sujetas a esta disposición si pueden considerarse una compensación que constituye la contrapartida de las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de obligaciones de servicio público. […].».

En opinión del Tribunal de Justicia, tal es el caso si se cumplen los cuatro criterios siguientes:

«— en primer lugar, que la empresa beneficiaria está efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y que estas obligaciones se han definido claramente;

— en segundo lugar, que los parámetros para el cálculo de la compensación se han establecido previamente de forma objetiva y transparente;

— en tercer lugar, que la compensación no supera el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los costes 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;

— en cuarto lugar, 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 ha 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.».

4.1.1. *Empresa beneficiaria efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público definidas claramente*

(69) El artículo 2, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 1191/69 ofrece la siguiente definición de las obligaciones de servicio público: «Se entenderá por obligaciones de servicio público, las obligaciones que la empresa de transporte no asumiría o no lo haría en la misma medida ni en las mismas condiciones, si considerara su propio interés comercial.».

[18] Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Altmark Trans.

(70) El contrato celebrado entre Postbus y Verkehrsverbund Tirol fija los requisitos específicos impuestos al proveedor de servicios para garantizar la creación de una red de transporte equilibrada habida cuenta del carácter rural, de la escasa densidad de población y de las características geográficas de las zonas atendidas. Estos elementos pueden disuadir a un operador a la hora de proponer esos servicios sobre una base estrictamente comercial. La empresa Postbus tiene la obligación de proponer esos servicios y horarios, y las líneas en las que deben proponerse esos servicios se establecen claramente en el contrato, tal como se indica en su punto 2.

(71) Así pues, se deduce del contrato suscrito entre Postbus y Verkehrsverbund Tirol que Postbus está efectivamente encargado de un servicio público de transporte en el distrito de Lienz, con lo que se cumple el primer criterio Altmark.

4.1.2. *Parámetros para el cálculo de la compensación, establecidos previamente de forma objetiva y transparente*

(72) En segundo lugar, conviene determinar si los parámetros para el cálculo de la compensación se han establecido previamente de forma objetiva y transparente.

(73) El contrato establece una distinción entre la remuneración de las Bestellleistungen y la de las Bestandsleistungen. Tal como aclaró Austria en su respuesta a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, el contrato prevé para las dos categorías de servicios de transporte una remuneración por kilómetro de transporte recorrido. El precio por kilómetro es de 2,57 EUR/km en el caso de las Bestellleistungen, y de 1,77 EUR/km en el caso de las Bestandsleistungen. Las Bestandsleistungen solo se distinguen de las Bestellleistungen en que uno de los componentes de la compensación se ajusta para que se respete de forma sistemática el importe de 1,77 EUR/km.

(74) Cabe observar que fijar la compensación en función de un precio por kilómetro y del número total de kilómetros que se prestarán constituye una práctica corriente en los contratos de transporte en autobús, especialmente si corresponde a la autoridad pública encargada de organizar el transporte público asumir el riesgo por los ingresos procedentes de la venta de billetes. Tras reexaminar el contenido de los contratos con arreglo a las explicaciones adicionales de Austria, la Comisión constata que, pese al resultado de su análisis preliminar en los puntos 64 a 71 de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, el contrato celebrado por Postbus y Verkehrsverbund Tirol constituye un contrato de ese tipo.

(75) La fijación de la compensación en función de un precio por kilómetro y del número total de kilómetros que se prestarán es acorde con el segundo criterio Altmark, ya que el precio por kilómetro y el número total de kilómetros que se prestarán se han establecido previamente de forma objetiva y transparente.

(76) Así pues, se cumple el segundo criterio Altmark.

4.1.3. *Ausencia de compensación excesiva*

(77) Se deduce de los puntos 96 a 102 de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal que, a juicio de la Comisión, el método elegido por Verkehrsverbund Tirol para garantizar que no haya compensación excesiva, a saber la comprobación del precio solicitado por la empresa de autobuses con los precios medios observados en el sector utilizando tres métodos distintos de comparación, puede aceptarse como prueba de ausencia de compensación excesiva.

(78) En este caso concreto, la Comisión consideró oportuno, dado que no hubo concurso y que un competidor directo de Postbus señaló que Postbus había recibido una compensación excesiva, brindar la posibilidad a dicho competidor, así como a todos los demás terceros interesados, de pronunciarse sobre los métodos de comprobación de los costes aplicados por Austria antes de poder descartar con seguridad que Postbus hubiera percibido una compensación excesiva.

(79) En primer lugar, debe observarse que el denunciante comunicó a la Comisión haber renunciado a su denuncia. Se comprueba, por otro lado, que ningún tercero puso en entredicho la ausencia de compensación excesiva.

(80) Además, la Comisión observa que Austria ha facilitado explicaciones adicionales que demuestran que el precio abonado por Verkehrsverbund Tirol a Postbus constituye un precio verosímil y adecuado, habida cuenta de los costes medios observados en el sector y de la experiencia de la Administración Pública. Los puntos 3.3.1 a 3.3.3 resumen los metodos de cálculo, así como las comparaciones y conclusiones correspondientes. En términos más generales, cabe indicar que un método como el empleado en este caso, que compara sistemáticamente *a posteriori* y de tres formas distintas la compensación con los costes del sector, permite garantizar la ausencia de compensación excesiva. Si esa comparación llevase a la constatación de una compensación excesiva, Austria debería exigir su recuperación.

(81) Por consiguiente, debe concluirse que Postbus no percibe una compensación excesiva por la ejecución del contrato de servicio público objeto de la presente Decisión. Se cumple, pues, el tercer criterio Altmark.

4.1.4. *Precio correspondiente al coste de una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte*

(82) Falta por comprobar si el precio abonado por Verkehrsverbund Tirol a Postbus corresponde al coste de una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte. Para comprobar si se cumple este criterio, procede analizar sus tres componentes de forma separada.

4.1.4.1. Costes de una empresa media

(83) A este respecto, cabe observar, en primer lugar, que Austria se basó para sus cálculos de comprobación en parámetros estándar, observados como media en el sector de referencia. Así pues, puede considerarse que reflejan la media de dicho sector.

(84) Por consiguiente, los costes de *Postbus* se corresponden con los costes medios de una empresa media austriaca.

4.1.4.2. Costes de una empresa bien gestionada

(85) En segundo lugar, conviene determinar si el coste de Postbus corresponde asimismo al coste de una empresa bien gestionada. En el sector del transporte en autobús, que durante mucho tiempo ha estado determinado por la existencia de monopolios y por la adjudicación de contratos sin concurso previo, no todas las empresas que operan en el mercado son necesariamente empresas bien gestionadas.

(86) Es preciso señalar, a este respecto, que Austria no ha facilitado explicaciones para avalar que esos parámetros reflejan también la media de una empresa bien gestionada. Por ejemplo, habría podido basarse en los costes medios de empresas que, en los últimos años, hayan sido seleccionadas en un número significativo de concursos en este sector.

(87) Asimismo, se constata que existe una diferencia de 0,80 EUR/km entre el precio por kilómetro de las Bestellleistungen y el precio por kilómetro de las Bestandsleistungen. Esto parece indicar que Postbus dispone de cierto margen para mejorar su eficiencia en lo relativo a las Bestellleistungen.

(88) De ello se deduce que Austria no ha demostrado que el precio abonado por Verkehrsverbund Tirol a Postbus corresponda al coste de una empresa bien gestionada, por lo que no se cumple el cuarto criterio Altmark.

4.1.4.3. Conclusión sobre el cumplimiento de los criterios Altmark

(89) Dado que se trata de cuatro criterios acumulativos y que uno de ellos no se cumple, la Comisión llega directamente a la conclusión de que los pagos en cuestión han de calificarse de ventaja económica selectiva en favor de la empresa Postbus.

4.1.5. *Falseamiento de la competencia e impacto sobre los intercambios comerciales*

(90) La empresa *Postbus* ejerce su actividad en el mercado del transporte en autobús en toda Austria y posee una cuota de mercado importante. Así pues, la concesión de una ventaja económica a esa empresa puede falsear la competencia.

(91) En este caso, el falseamiento de la competencia puede deberse, en particular, al hecho de que la financiación pública se otorga a la empresa titular de la licencia para el transporte en autobús en el distrito de referencia. Por consiguiente, esa financiación pública puede impedir a otras empresas obtener licencias de explotación para las líneas de transporte público, ya que refuerza la posición de las empresas beneficiarias y les permite ofrecer condiciones comerciales más atractivas al renovar sus licencias.

(92) En lo que se refiere a la posibilidad de que la medida analizada afecte al comercio entre Estados miembros, debe observarse, en primer lugar, que el mercado del transporte público local o regional es un mercado abierto a la competencia en Austria y en otros Estados miembros, ya que se trata de un mercado en el que no existen monopolios nacionales.

(93) La Comisión recuerda en este contexto los puntos 77 y siguientes de la sentencia Altmark Trans, en los que el Tribunal de Justicia concluyó:

«[…] 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 de 13 de julio de 1988, Francia/Comisión, 102/87, Rec. p. 4067, apartado 19; de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-305/89, Rec. p. I-1603, apartado 26, y España/Comisión, antes citada, apartado 40).

[…]

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.».

(94) Así pues, no puede excluirse que la medida en cuestión disminuya las posibilidades de empresas establecidas en otros Estados miembros de prestar sus servicios de transporte en el mercado austriaco.

(95) Por consiguiente, la financiación pública concedida a Postbus por Verkehrsverbund Tirol puede falsear la competencia y afectar al comercio entre Estados miembros.

4.1.6. *Conclusión*

(96) Dado que no se cumple el cuarto criterio Altmark, y sí se cumplen todos los demás requisitos del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, debe considerarse que los pagos analizados constituyen una ayuda estatal con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

(97) Así pues, procede examinar si esas ayudas pueden declararse compatibles con el mercado común.

4.2. **Compatibilidad de la ayuda**

(98) El artículo 73 del Tratado CE prevé respecto al transporte terrestre que «serán compatibles con el presente Tratado las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público.».

4.2.1. *Jurisprudencia Altmark sobre la aplicabilidad del artículo 73*

(99) En opinión del Tribunal de Justicia, «el artículo 77 [en lo sucesivo artículo 73 CE] del Tratado prevé que las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público son compatibles con el Tratado. […] Tras la adopción del Reglamento (CEE) nº 1107/70, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable, los Estados miembros ya no pueden invocar la aplicación del artículo 77 del Tratado [que prevé que serán compatibles con el presente Tratado las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público] fuera de los casos previstos por el Derecho comunitario derivado. Así, en caso de que el Reglamento nº 1191/69 [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] no sea aplicable en el presente asunto y las subvenciones controvertidas estén sujetas al artículo 92, apartado 1, del Tratado [en lo sucesivo, tras la modificación, artículo 87, apartado 1, del Tratado CE], el Reglamento nº 1107/70 enumera, de forma exhaustiva, las condiciones en las que las autoridades de los Estados miembros pueden conceder ayudas en virtud del artículo 77 del Tratado.» ([19]).

(100) Cabe preguntarse, por tanto, si el Reglamento (CEE) nº 1191/69 o el Reglamento (CEE) nº 1107/70 contienen normas de compatibilidad de las ayudas estatales aplicables en este caso.

4.2.2. *Compatibilidad en función del Reglamento (CEE) nº 1191/69*

4.2.2.1. Ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69

(101) El ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69 se define así en su artículo 1, apartados 1 y 2:

«1. El presente Reglamento se aplicará a las empresas de transporte que exploten servicios en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento a las empresas cuya actividad se limite exclusivamente a la explotación de servicios urbanos, de cercanías o regionales.

2. A efectos del presente Reglamento:

— "servicios urbanos y de cercanías": los servicios de transporte que cubran las necesidades de un centro urbano o de una aglomeración y la demanda de transporte entre este centro o aglomeración y su periferia;

— "servicios regionales": los servicios de transporte destinados a cubrir las necesidades de transporte de una región.».

(102) Austria ha hecho uso de la facultad de excluir a determinadas empresas del ámbito de aplicación del Reglamento. Según el artículo 2 de la Ley de apoyo a los ferrocarriles privados (Privatbahnunterstützungsgesetz 1998) ([20]), las empresas que ejercen su actividad exclusivamente en los servicios urbanos y de cercanías quedan excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

(103) En el presente caso, los servicios en cuestión son servicios regionales, por lo que les es aplicable el Reglamento (CEE) nº 1191/69.

4.2.2.2. Régimen elegido por Austria

(104) El artículo 1, apartados 3 a 5, del Reglamento (CEE) nº 1191/69 describe los dos regímenes entre los cuales los Estados miembros pueden escoger para organizar y financiar el transporte público: el régimen de imposición de obligaciones de servicio público y el régimen de adjudicación de contratos.

([19]) Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Altmark Trans, apartados 101, 106 y 107. Reglamento (CEE) nº 1107/70 del Consejo (DO L 130 de 15.6.1970, p. 1).

([20]) Boletín Federal de Austria (*Bundesgesetzblatt*) I 1994/519.

«3. Las autoridades competentes de los Estados miembros suprimirán las obligaciones inherentes a la noción de servicio público, definidas en el presente Reglamento e impuestas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

4. Las autoridades competentes de los Estados miembros a fin de garantizar la prestación de suficientes servicios de transporte, habida cuenta, en particular, de los factores sociales, medioambientales y de ordenación del territorio, o con objeto de ofrecer condiciones tarifarias especiales en favor de determinadas categorías de viajeros, podrán celebrar contratos de servicio público con una empresa de transporte. Las condiciones y modalidades de dichos contratos se establecen en la sección V.

5. Sin embargo, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán mantener o imponer las obligaciones de servicio público que se contemplan en el artículo 2 para los servicios urbanos, de cercanías o regionales de transporte de viajeros. Sus condiciones y modalidades, incluidos los métodos de compensación, se establecen en las secciones II, III y IV. En caso de que una empresa de transporte explote al mismo tiempo servicios sujetos a obligaciones de servicio público y otras actividades, dichos servicios públicos deberán integrarse en divisiones independientes que cumplan como mínimo los siguientes requisitos:

a) las cuentas de cada una de dichas actividades de explotación estarán separadas y la parte correspondiente de los activos estará sometida a las normas contables vigentes;

b) los costes se equilibrarán por medio de los ingresos de explotación y los pagos de los poderes públicos, sin que sea posible realizar transferencias procedentes de o destinadas a otro sector de actividad de la empresa.».

(105) Austria ha optado por el régimen de adjudicación de contratos (artículo 19 de la Ley ÖPNRV-G). Por consiguiente, las normas aplicables para las medidas de que se trata son las contenidas en la sección V del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

4.2.2.3. Aplicación de la sección V del Reglamento (CEE) nº 1191/69

(106) La sección V del Reglamento (CEE) nº 1191/69 consiste en un solo artículo, el artículo 14, que dispone lo siguiente:

«1. 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 suficientes.

El contrato de servicio público podrá comprender en particular:

— servicios de transporte que cumplan normas establecidas de continuidad, regularidad, capacidad y calidad,

— servicios de transporte complementarios,

— servicios de transporte a precios y condiciones determinados, en especial para determinadas categorías de viajeros o para determinadas conexiones,

— adaptaciones de los servicios a las necesidades reales.

2. Todo contrato de servicio público incluirá, entre otros, los siguientes puntos:

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) la duración de la validez del contrato;

e) las sanciones en caso de incumplimiento del contrato.

3. Los activos utilizados en la prestación de los servicios de transporte que sean objeto de un contrato de servicio público podrán pertenecer a la empresa o ser puestos a disposición de esta.

4. Toda empresa que tenga intención de anular o de modificar sustancialmente un servicio de transporte que preste al público de forma continua y regular y que no esté cubierto por el régimen de contrato o de obligación de servicio público, informará de ello a las autoridades competentes del Estado miembro mediante notificación previa al menos con tres meses de antelación. Esta disposición no afectará a los demás procedimientos nacionales aplicables relativos a la facultad de eliminar o modificar servicios de transporte.

5. Una vez recibida la información a que se refiere el apartado 4, las autoridades competentes podrán obligar a que se mantenga dicho servicio durante un año, como máximo, a partir de la fecha del preaviso, y notificarán dicha decisión a la empresa al menos un mes antes de la expiración del plazo del preaviso. Las autoridades competentes del Estado miembro podrán, asimismo, tomar la iniciativa de negociar la creación o modificación de dicho servicio de transporte.

6. Las cargas que para las empresas de transporte se deriven de las obligaciones mencionadas en el apartado 5 serán objeto de compensaciones con arreglo a los métodos comunes fijados en las secciones II, III y IV.».

(107) El contrato celebrado por Postbus y Verkehrsverbund Tirol es un contrato suscrito entre una autoridad competente de un Estado miembro y una empresa de transporte cuyo objetivo es prestar al público servicios de transporte suficientes.

(108) Ese contrato incluye, en particular: servicios de transporte que responden a normas establecidas de continuidad, regularidad, capacidad y calidad; servicios de transporte con precios y condiciones determinados, especialmente para determinadas categorías de viajeros; adaptaciones de los servicios a las necesidades reales.

(109) Así pues, ese contrato puede calificarse de contrato de servicio público a efectos del artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

(110) Cabe señalar que tanto la finalidad («prestar al público servicios de transporte suficientes») como el contenido de los contratos de servicio público («normas establecidas de continuidad, regularidad, capacidad y calidad», determinación de las tarifas, condiciones de servicio «para determinadas categorías de viajeros o para determinadas relaciones», «adaptación de los servicios a las necesidades reales», etc.) no difieren de los que pueden ser objeto de obligaciones de servicio público impuestas por el Estado o por los entes públicos. Sin embargo, antes ya se ha explicado de manera pormenorizada que la compensación por tales prestaciones es una ayuda en favor del prestador de servicios.

(111) A este respecto, se constata, en primer lugar, que el objetivo del legislador al adoptar el Reglamento (CEE) nº 1191/69 era definir en qué condiciones «las ayudas […] que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público» mencionadas en el artículo 73 del Tratado CE son compatibles con el mercado común. La aplicación del artículo 73 y, por ende, del Reglamento (CEE) nº 1191/69, presupone sin embargo la presencia de una ayuda estatal a efectos del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. Si el contenido de los contratos puede quedar amparado en el concepto establecido en el artículo 73 de «obligaciones inherentes a la noción de servicio público», la forma del instrumento (contrato, y no obligación impuesta unilateralmente) no debería de por sí ser un obstáculo a la posible declaración de compatibilidad de las ayudas contenidas, en su caso, en el precio. En efecto, el factor decisivo para que una prestación, ya haya sido impuesta por el Estado o convenida por las partes de un contrato, pueda calificarse de obligación de servicio público radica en su contenido, y no en la forma en la que nace ([21]). Por consiguiente, debe concluirse que nada se opone jurídicamente a que la Comisión declare compatible con el mercado común una ayuda contenida en el precio de las prestaciones previsto en un contrato de servicio público. Debe señalarse que también optaron por esta solución los colegisladores en el nuevo 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 ([22]). Ahora bien, en virtud de su artículo 12, ese Reglamento no entrará en vigor hasta el 3 de diciembre de 2009. Por consiguiente, no es aplicable al contrato que nos ocupa, que fue celebrado antes de la entrada en vigor de dicho Reglamento.

(112) A falta de condiciones precisas de compatibilidad en el Reglamento (CEE) nº 1191/69, la Comisión considera que los principios generales que se derivan del Tratado, de la jurisprudencia y de su práctica decisoria en otros ámbitos deben ser aplicables para determinar la compatibilidad de tales ayudas.

(113) Estos principios han sido resumidos por la Comisión de forma genérica en la parte 2.4 del Marco comunitario sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público ([23]). En lo que se refiere a la compatibilidad de las ayudas contenidas en el precio abonado por una autoridad pública a un prestador de servicio público, el punto 14 de dicho Marco prevé lo siguiente:

«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.».

(114) Así pues, los pagos de Verkehrsverbund Tirol a Postbus han de declararse compatibles con el mercado común si cumplen dichos requisitos.

(115) Esos requisitos se corresponden con exactitud con el tercer criterio Altmark, que la Comisión considera cumplido en este caso, tal como ha explicado anteriormente.

([21]) Véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Altmark Trans, que se refería a un contrato de servicio público alemán, lo que no impidió al Tribunal hacer un análisis, para determinar si se trataba o no de una ayuda, basado en el contenido y no en la forma del instrumento. Véase asimismo 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), que también hace abstracción de la forma del instrumento.

([22]) DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

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

(116) Por consiguiente, debe concluirse que la ayuda estatal concedida por Verkehrsverbund Tirol a Postbus en el marco del contrato de servicio público es compatible con el mercado común en virtud del artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

4.3. **No se concede dispensa de la obligación de notificar**

(117) Austria considera que del artículo 17, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 1191/69 se deriva que el contrato de servicio público entre Verkehrsverbund Tirol y Postbus queda dispensado de la obligación de notificación con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado CE.

(118) El artículo 17, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 1191/69 establece: «Las compensaciones que resulten de la aplicación del presente Reglamento, quedarán dispensadas del procedimiento de información previa previsto en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.».

(119) A este respecto, cabe preguntarse si los pagos que Verkehrsverbund Tirol efectuó en virtud del contrato de servicio público con Postbus constituyen compensaciones con arreglo al artículo 17, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

En la sentencia Danske Busvognmænd mencionada anteriormente, el Tribunal de Primera Instancia consideró que «las relaciones contractuales establecidas como consecuencia de un procedimiento de licitación entre la empresa de transporte y la autoridad competente implican, en virtud del artículo 14, apartados 1 y 2, del Reglamento (CEE) nº 1191/69, un régimen de financiación específico que no deja lugar a compensaciones con arreglo a los métodos fijados en las secciones II, III y IV de dicho Reglamento.» ([24]).

(120) Se deriva de esta sentencia que el concepto de «compensación de servicio público» a efectos del artículo 17, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 1191/69 ha de interpretarse con un criterio muy restrictivo. Solo abarca las compensaciones por obligaciones de servicio público *impuestas* de forma unilateral a una empresa según el artículo 2 del Reglamento, que se calculan según el método descrito en los artículos 10 a 13 del Reglamento y que no deben ser notificadas a la Comisión mediante el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE.

(121) En cambio, los pagos previstos en un contrato de servicio público a efectos del artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 1191/69 no constituyen compensaciones con arreglo al artículo 17, apartado 2, del mismo Reglamento.

(122) Por consiguiente, los pagos previstos en un contrato de servicio público por obligaciones de servicio público con arreglo al artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 1191/69, como los previstos en el contrato celebrado entre Verkehrsverbund Tirol y Postbus, no están dispensados de la obligación de notificación prevista en el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE. Así pues, su compatibilidad ha de ser evaluada por la Comisión.

5. **CONCLUSIÓN**

(123) Debe concluirse que Austria ha ejecutado de forma ilegal el contrato de servicio público entre Verkehrsverbund Tirol y Postbus, objeto de la presente Decisión, en infracción del artículo 88, apartado 3, del Tratado CE. No obstante, la ayuda estatal prevista por dicho contrato puede declararse compatible en virtud del artículo 73 del Tratado CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal concedida por Austria a *Postbus* mediante el contrato celebrado el 12 de julio de 2002 con *Verkehrsverbund Tirol* es compatible con el mercado común, siempre que se cumplan las condiciones y obligaciones contempladas en el artículo 2.

Artículo 2

Todos los años, Austria comparará la compensación con los costes medios observados en el sector sobre la base de los tres métodos expuestos en la sección 3.3 de la presente Decisión y exigirá el reembolso de toda posible compensación excesiva.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Federal de Austria.

Hecho en Bruselas, el 26 de noviembre de 2008.

Por la Comisión

Antonio TAJANI

Vicepresidente

([24]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 16 de marzo de 2004 en el asunto T-157/01, Danske Busvognmænd, apartados 77 a 79, Rec. 2004, p. II-917.