II

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

DECISÕES

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 26 de Novembro de 2008

sobre o auxílio estatal que a Áustria concedeu à empresa *Postbus* no círculo administrativo de *Lienz*
C 16/07 (ex NN 55/06)

[notificada com o número C(2008) 7034]

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/845/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

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

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com as disposições acima mencionadas [1],

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por cartas de 2 de Agosto de 2002 [2] e de 23 de Agosto de 2003 [3], uma empresa privada austríaca de transportes em autocarro apresentou queixa à Comissão contra um auxílio estatal alegadamente concedido em 2002 pela empresa pública de transportes do Tirol *Verkehrsverbund Tirol GmbH* (a seguir designada *Verkehrsverbund Tirol*) a uma empresa concorrente do sector público, a *Postbus AG* (a seguir designada *Postbus*). Por carta de 14 de Julho de 2005 [4], a Comissão solicitou à Áustria informações sobre a referida queixa. A Áustria forneceu as informações solicitadas pela Comissão por carta de 3 de Outubro de 2005 [5].

(2) Por carta de 30 de Maio de 2007 [6], a Comissão notificou a Áustria da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 88.º, n.º 2, do Tratado CE, relativamente à medida notificada.

(3) A decisão da Comissão foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem os seus pareceres [7].

(4) A Áustria apresentou as suas observações por carta de 18 de Julho de 2007 [8].

(5) O autor da denúncia informou a Comissão, por carta de 24 de Julho de 2007 [9], de que deixara de ser parte interessada no prosseguimento da acção.

(6) A Comissão não recebeu quaisquer observações dos outros interessados sobre este assunto.

[1] JO C 162 de 14.7.2007, p. 19.
[2] Registada com a referência TREN(2002) A/63803.
[3] Registada com a referência TREN(2002) A/68846.
[4] Registada com a referência TREN(2005) D/113701.
[5] Registada com a referência TREN(2006) A/15295.
[6] Registada com a referência C(2007) 2209 final.
[7] Ver nota de pé de página 1.
[8] Registada com a referência TREN(2007) A/38864.
[9] Registada com a referência TREN(2007) A/39395.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

2.1. Medidas objecto da investigação

2.1.1. *Antecedentes*

(7) A *Verkehrsverbund Tirol* é uma empresa pública de direito privado. Existem organismos semelhantes em todas as outras regiões, geralmente referidos como *Verkehrsverbundgesellschaften*. Trata-se de organismos responsáveis pelo planeamento e pela coordenação dos transportes em autocarro nas várias regiões. De acordo com a *Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (lei federal relativa à organização do transporte público regional e de passageiros, a seguir designada «ÖPNRV-G»), cada um destes organismos recebe subvenções anuais do respectivo *Bundesland* (estado federado) para assegurar de forma adequada o transporte público de passageiros na região.

(8) Em 12 de Julho de 2002, a *Verkehrsverbund Tirol* e a *Postbus* celebraram um contrato de serviços públicos de transporte colectivo de passageiros nas linhas de autocarro n.os 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 e 5052, no círculo administrativo de *Lienz*.

(9) De acordo com o direito administrativo austríaco, os operadores de transporte em autocarro devem ser titulares de uma licença para poderem explorar linhas de autocarros. A concessão da licença é independente da celebração de um contrato de serviços públicos.

(10) Antes da celebração do contrato de serviços públicos, a *Postbus* era já titular de licenças de exploração de sete linhas. Tinha-as solicitado por iniciativa própria, sem qualquer garantia de que viria a receber compensações. Decorre, pois, da legislação austríaca que os itinerários são explorados no interesse comercial («*eigenwirtschaftlich*»). Nos termos da regulamentação austríaca relativa aos contratos de direito público, é importante distinguir entre *eigenwirtschaftlich* (interesse comercial) e *gemeinwirtschaftlich* (interesse público), uma vez que apenas os contratos de serviços públicos relativos a linhas operadas no interesse público (*gemeinwirtschaftlich*) são abrangidos por tal regulamentação. Portanto, o contrato de serviços públicos objecto da presente decisão foi celebrado sem concurso público.

2.1.2. *Descrição pormenorizada do contrato de serviços públicos objecto da investigação*

(11) O contrato tem por objecto o fornecimento de serviços de transporte público de passageiros pela *Postbus* mediante remuneração. Entrou em vigor em 1 de Janeiro de 2002 de forma retroactiva e tem duração indeterminada. As partes podem denunciar o contrato mediante pré-aviso de seis meses, a partir de Dezembro de 2006.

(12) Para calcular a remuneração, o contrato distingue entre as *Bestellleistungen* e as *Bestandsleistungen*.

(13) Nos termos do contrato, as *Bestellleistungen* são determinadas extensões de serviços de transporte em autocarro pelas quais é paga à empresa uma compensação de montante fixo. Segundo a parte IV (3) do contrato, as *Bestellleistungen* perfazem 204 807 km. A parte XIII do contrato prevê que a *Postbus* receba um pagamento de 527 000 EUR por ano, acrescido de IVA. O pagamento é efectuado em doze fracções anuais.

(14) Nos termos do contrato, as *Bestandsleistungen* são prestações de serviços de transporte em autocarro pelas quais é paga uma compensação correspondente ao somatório de três componentes. Segundo a parte IV (3) do contrato, as *Bestandsleistungen* aplicam-se a 952 761 km. A parte X (2) fixa a remuneração das *Bestandsleistungen* em 1 690 000 EUR para o ano de 2002. A parte X (3) discrimina a remuneração nas seguintes parcelas:

a) Compensação de interconexão (*Verbundabgeltung*), cujo montante é fixado anualmente para cada linha, em função do volume de transporte;

b) Receitas das vendas de bilhetes, líquidas de IVA, retrocedidas à *Postbus*;

c) Pagamentos efectuados pelo Ministério federal da Saúde, da Família e da Juventude, a fim de compensar as tarifas reduzidas a que têm direito estudantes e aprendizes ao abrigo do parágrafo 29 da ÖPNRV-G, bem como por força dos contratos celebrados entre o Ministério e a *Postbus* em conformidade com o parágrafo 30, alíneas f) e j), da FLAG (*Familien Lasten Ausgleichs Gesetz*, lei relativa à compensação dos encargos familiares).

(15) No primeiro ano de vigência do contrato, o montante correspondente à *Verbundabgeltung* ascende a 1 690 000 EUR, deduzido das receitas da venda de bilhetes e das compensações associadas ao cumprimento das obrigações tarifárias. Aquando da celebração do contrato, as partes não tinham ainda conhecimento das receitas da venda de bilhetes nem das compensações associadas ao cumprimento das obrigações tarifárias. Por conseguinte, o contrato não fixa o montante absoluto correspondente à *Verbundabgeltung*.

(16) Em resumo, o preço pago pela *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* em 2002 elevou-se a 2 217 000 EUR (incluindo as vendas de bilhetes retrocedidas). Como contrapartida, competia à *Postbus* fornecer um serviço de transporte em autocarro na extensão de 1 157 568 km, de acordo com os horários e as linhas constantes do contrato. O preço médio pago por quilómetro era de 1,92 EUR.

2.1.3. *Evolução histórica do sistema austríaco*

(17) A distinção entre *Bestellleistungen* e *Bestandsleistungen* deve-se a factores históricos, nomeadamente a evolução da ÖPNRV-G, que estabelece a organização e o financiamento do transporte colectivo nas zonas rurais austríacas.

(18) O parágrafo 10 (1) da ÖPNRV-G prevê que as empresas públicas austríacas de transportes em autocarro, designadamente a *Postbus*, têm direito a ser indemnizadas pelo Estado federal (*Alteinnahmegarantie*) pelos prejuízos de exploração gerados pelo transporte colectivo até 1 de Junho de 1999.

(19) No que se refere ao período a partir de 1 de Junho de 1999, o Estado federal paga um montante que corresponde à verba paga anualmente ao abrigo da *Alteinnahmegarantie* aos *Verkehrsverbundgesellschaften* (organismos regionais responsáveis pela organização do transporte colectivo). Estes últimos utilizam esse montante para adjudicar serviços a empresas de transporte em autocarro. Antes da adjudicação desses serviços, os *Verkehrsverbundgesellschaften* devem planificar o transporte colectivo na sua região de acordo com o previsto nos parágrafos 11, 20 e 31 da ÖPNRV-G, que definem os parâmetros económicos e de qualidade, a respeitar na prestação dos transportes colectivos [parágrafo 10 (2) da ÖPNRV-G].

(20) A partir de 2001, o Estado federal reduzirá anualmente de um quinto o montante pago aos *Verkehrsverbundgesellschaften* [parágrafo 10 (3) da ÖPNRV-G].

(21) Os parágrafos 14 e seguintes da ÖPNRV-G definem as condições de criação e organização dos *Verkehrsverbundgesellschaften*. Em especial, o parágrafo 19 (1) da ÖPNRV-G impõe que, num prazo de 5 anos a contar de 1999, os *Verkehrsverbundgesellschaften* substituam o sistema de *Alteinnahmegarantie* por um sistema de contratos de fornecimento de serviços públicos.

2.1.4. *Justificação do preço previsto no contrato de serviços públicos*

(22) Antes da assinatura do contrato de serviços públicos, a *Verkehrsverbund Tirol* utilizou três métodos diferentes para verificar se a compensação pelo serviço público prevista no contrato era justificada. Os três métodos consistiam no seguinte: custos por quilómetro (*Prüfung nach Kilometersätzen*), custos de referência (*Prüfung nach Kostensätzen*) e custos segundo as diferentes categorias (*Prüfung nach Einzelkostenpositionen*).

2.2. **Primeira avaliação pela Comissão**

(23) Na sua decisão de dar início ao procedimento, a Comissão levantou dúvidas sobre se o contrato de serviços públicos celebrado entre a *Verkehrsverbund Tirol* e a *Postbus* preenchia o segundo dos denominados critérios *Altmark* [10]. Atendendo a que os quatro critérios *Altmark* são cumulativos, a Comissão não avaliou em detalhe se o terceiro e o quarto eram preenchidos, mas concluiu que não podia ser excluída a existência de um auxílio estatal.

(24) No que respeita à compatibilidade de um tal auxílio estatal com o mercado comum, na decisão de dar início ao procedimento considera-se que o auxílio pode ser compatível com o mercado comum à luz do artigo 73.º do Tratado CE e do artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável [11]. Em especial, a Comissão considerou que o montante da compensação paga à *Postbus* parecia não exceder o necessário para cobrir as despesas decorrentes das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável associado ao cumprimento dessas obrigações.

(25) Contudo, a Comissão considerou que, por não ter sido realizado qualquer concurso público e um concorrente directo da *Postbus* ter alegado que esta recebera uma sobrecompensação, deveria ter sido dada ao concorrente em questão e aos outros interessados a oportunidade de apresentarem observações sobre os métodos utilizados pela Áustria para verificarem os custos e evitarem sobrecompensações, antes de adoptar uma posição definitiva quanto à eventual concessão de uma sobrecompensação à *Postbus*. Neste contexto, a Comissão teve de admitir que a *Postbus* poderia ter recebido sobrecompensação para prestar um serviço público ao abrigo de um contrato de serviços públicos.

3. **OBSERVAÇÕES DA ÁUSTRIA**

(26) As observações da Áustria incidem no seguinte:

a) Relação entre os critérios *Altmark* e o Regulamento (CEE) n.º 1191/69;

b) Aplicação do segundo critério *Altmark* no caso em apreço;

c) Aplicação dos terceiro e quarto critérios *Altmark* no caso em apreço, com destaque para os métodos utilizados para verificar os custos e evitar sobrecompensações;

d) Conformidade do contrato de serviços públicos com o Regulamento (CEE) n.º 1191/69.

Relação entre os critérios Altmark e o Regulamento (CEE) n.º 1191/69

(27) A Áustria considera que o artigo 73.º do Tratado CE e o Regulamento (CEE) n.º 1191/69, que nele se baseia, constituem uma *lex specialis* na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE. Assim, se um contrato de serviços públicos preencher os critérios definidos no artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, não existe auxílio estatal nem, por conseguinte, se verifica a necessidade de avaliar o contrato de serviços públicos em causa à luz do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE e dos critérios *Altmark*. A Áustria baseia a sua interpretação no n.º 37 do Acórdão *Altmark*, em que o tribunal declara o seguinte:

[10] Estes critérios foram estabelecidos pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias no seu acórdão de 24 de Julho de 2003, *Altmark*, Processo C-280/00, Colectânea da Jurisprudência 2003, p. I-07747, para avaliar se uma compensação de serviço público constitui ou não um auxílio estatal.

[11] JO L 156 de 28.6.1969, p. 1.

«Nessas condições, há que examinar desde logo se o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 é aplicável aos serviços de transportes em causa no processo principal. É unicamente na negativa que haverá que examinar a aplicação das disposições gerais do Tratado relativas aos auxílios de Estado e às subvenções em causa no processo principal.»

3.1. **Aplicação do segundo critério *Altmark* no caso em apreço**

(28) A Áustria argumenta que, apesar de o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 não tratar da existência de auxílios estatais, mas apenas da sua compatibilidade com o mercado comum, o contrato de serviços públicos celebrado entre a *Verkehrsverbund Tirol* e a *Postbus* preenche em qualquer caso os quatro critérios *Altmark*.

(29) Quanto ao segundo critério *Altmark*, a Áustria explica que tanto a remuneração das *Bestellleistungen* como a das *Bestandsleistungen* haviam sido previamente estabelecidas de forma objectiva e transparente. No que respeita às *Bestellleistungen*, a Áustria explica que o contrato é claro e que a *Postbus* recebe um preço fixo por cada quilómetro percorrido por autocarro, correspondente a 2,57 EUR/km ([12]). Logo, o preço tinha sido previamente definido, utilizando o critério objectivo e transparente do «preço por km percorrido».

(30) No que respeita às *Bestandsleistungen*, a Áustria explica que também tinha sido previamente acordado pelas partes o preço de 1,69 milhões de EUR para um percurso de 952 761 km. O que não havia sido previamente definido era a repartição exacta das três componentes do pagamento, ou seja, as receitas de bilheteira, a compensação pelas obrigações tarifárias e a compensação pelo sistema de tráfego integrado. Segundo a Áustria, a explicação reside na própria natureza das três componentes, duas das quais assentam no número de passageiros transportados e a terceira na diferença entre o preço total acordado e a soma das duas primeiras componentes.

(31) Ainda a este respeito, a Áustria conclui que se trata de um contrato claro, em que a *Postbus* recebe um preço fixo de 1,77 EUR por quilómetro percorrido por cada autocarro e que o preço tinha, por conseguinte, sido previamente definido utilizando um critério objectivo e transparente, o «preço por km percorrido».

3.2. **Aplicação dos terceiro e quarto critérios *Altmark* no caso em apreço, com destaque para os métodos utilizados para verificar os custos e evitar sobrecompensações**

(32) A Áustria argumenta que a *Verkehrsverbund Tirol* exclui a possibilidade de sobrecompensação da *Postbus*, confrontando o preço por quilómetro pago à *Postbus* com a média do sector, utilizando três métodos diferentes: uma verificação do custo por quilómetro, uma verificação dos custos por elemento de custo e uma verificação dos custos de acordo com as diferentes categorias de custos.

(33) Na sua resposta à decisão de dar início ao procedimento, a Áustria enviou à Comissão informações complementares sobre dois dos métodos utilizados para verificar os custos da prestação dos serviços de transporte e evitar sobrecompensações, a saber: verificação dos custos por elemento de custo e verificação dos custos segundo as suas diversas categorias. A Áustria considera que não são necessários esclarecimentos complementares no que se refere à verificação do custo por quilómetro ([13]).

(34) A Áustria considera que estas três verificações dos custos garantem o cumprimento do terceiro critério *Altmark* (ausência de sobrecompensação), bem como do quarto (empresa média bem gerida).

3.2.1. *Verificação dos custos por elemento de custo*

(35) A *Verkehrsverbund Tirol* comparou os custos por elemento de custo da *Postbus* com os custos médios do sector recorrendo ao método de «verificação dos custos por elemento de custo».

(36) De acordo com os custos médios do sector, a *Postbus* deveria satisfazer os seguintes objectivos em matéria de custos no que se refere ao contrato de serviços públicos no círculo administrativo de *Lienz*:

Elemento de custo	Custo
Despesas de pessoal	[…] EUR (*)
Custos de combustível e manutenção	[…] EUR
Custos relativos a veículos (depreciação)	[…] EUR
Custos administrativos	[…] EUR
Total	[…] EUR

(*) Informação confidencial.

(37) A Áustria apresentou os seguintes esclarecimentos pormenorizados relativamente a estes elementos de custos:

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

([13]) Em relação aos esclarecimentos prestados a este propósito pela Áustria durante a fase da avaliação preliminar, ver pontos 98 e 99 da decisão de dar início ao procedimento.

3.2.1.1. Despesas de pessoal

(38) A Áustria baseou o cálculo dos custos de pessoal em 54 290 horas de condução («*Lenkerstunden*») por linha explorada. Esclareceu que este montante assenta no número de quilómetros necessários para operar de acordo com o programa, incluindo tempos de paragem e excluindo percursos entre terminais e garagens, períodos de repouso, etc. De acordo com a Áustria, ao percorrer 21 km por hora, a *Verkehrsverbund Tirol* prestou um serviço de nível relativamente elevado em número de quilómetros por hora ([14]), dado a média nacional ser de 16-18 km por hora.

(39) A Áustria indicou que a taxa horária bruta por hora de condução (incluindo todos os direitos, taxas, custos de oficina, manutenção, administração e custos de pessoal adicionais) é estimada em […] EUR. Este montante resulta do seguinte: a convenção colectiva austríaca de 2002 para os empregados das empresas de transporte em autocarro abrangidos pelo direito privado fixou um montante médio líquido de 7,55 EUR por hora. A este há que acrescentar, em primeiro lugar, os encargos adicionais decorrentes dos serviços prestados aos domingos e feriados e o pagamento das horas extraordinárias e dos impostos e contribuições para a segurança social. Se se tiverem em consideração estes custos adicionais, o montante médio é de 16,30 EUR por hora.

(40) A este montante por hora terá de ser acrescentado um custo adicional de cerca de […] % para as despesas do pessoal afecto às garagens e ao controlo de tráfego, bem como do pessoal administrativo. Tendo em conta estas despesas gerais, um autocarro gera um custo de […] EUR por cada hora de exploração.

(41) Multiplicando o número anual de horas de condução pelo custo médio por hora, obtém-se um total de […] EUR para os custos de pessoal ([15]).

3.2.1.2. Custos de combustível e manutenção

(42) No que se refere aos custos de combustível e manutenção, a *Verkehrsverbund Tirol* assume um custo de […] EUR por quilómetro previsto (1 157 568 km), num total de […] EUR. Este montante inclui todos os custos relativos a veículos, excepto os custos de financiamento, depreciação e controlo.

(43) A Áustria apresentou informações detalhadas sobre os cálculos efectuados, partindo do pressuposto de que, para as linhas do círculo administrativo de *Lienz*, serão necessários 4 autocarros de 15 m de comprimento com um consumo de 45 litros de combustível aos 100 km e 21 autocarros de 12 m de comprimento com um consumo de 36 litros de combustível aos 100 km. De acordo com as previsões, a frota apresenta um consumo total de 478 000 litros de combustível. Partindo de um preço de gasóleo de […] EUR/litro, os custos de combustível totais serão, por conseguinte, de […] EUR.

(44) Os custos de manutenção estimam-se em […] EUR por autocarro (custos do pessoal e do material), num total de […] EUR para os 25 autocarros. Os custos de combustível e de manutenção ascendem a […] EUR.

(45) Este montante é já superior ao total de […] EUR utilizado como parâmetro de referência. Por conseguinte, as autoridades austríacas concluem que as suas estimativas relativas ao elemento de custo «combustível e manutenção» são muito prudentes.

3.2.1.3. Custos de aquisição e de depreciação dos veículos

(46) Os custos de aquisição e de depreciação dos veículos, num montante de […] EUR, assentam nos seguintes pressupostos:

a) As linhas de autocarro têm de ser exploradas com 4 autocarros de 15 m de comprimento e 21 autocarros de 12 m de comprimento;

b) O contrato de serviços públicos prevê uma frota com uma idade média não superior a 6 anos, bem como a substituição de, pelo menos, 10 % da frota todos os anos;

c) O preço de aquisição de um autocarro de 12 m é de […] EUR. O rendimento médio anual do capital é de 5 % e o período de amortização de 8 anos. Por conseguinte, cada veículo tem um custo de […] EUR por ano;

d) Contudo, como o contrato permite que os veículos sejam utilizados por um período de 12 anos, continuará a utilizar-se 1/3 da frota, apesar de totalmente amortizada. Assim, os custos de aquisição e de depreciação dos veículos incidem apenas em 2/3 da frota, ou seja, 16 veículos.

(47) Partindo destes pressupostos, os custos anuais de aquisição e de depreciação dos veículos ascendem a […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Custos administrativos

(48) No que se refere aos custos administrativos, num total de […] EUR, a *Verkehrsverbund Tirol* assumiu […] % dos outros custos por elemento de custo na realização dos seus cálculos ([17]). Este montante abrange o arrendamento e equipamento de escritório.

([14]) O total de 21 km é obtido dividindo o número total de quilómetros pelo número de horas de condução: 1 157 568 km: 54 290 horas = 21,32 km/hora.

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

([16]) […] EUR.

([17]) […] EUR (custos por elemento) × […] % = […] EUR.

3.2.2. *Verificação dos custos de acordo com as diferentes categorias de custos*

(49) A verificação dos custos em função das suas diferentes categorias assenta no cálculo da plausibilidade das categorias. A *Verkehrsverbund Tirol* estabeleceu os seguintes custos como parâmetro de referência:

Categorias de despesas	Custo
Custos relativos a motoristas	[…] EUR
Custos de pessoal (excepto motoristas)	[…] EUR
Custos relativos a veículos (depreciação)	[…] EUR
Custos de combustível	[…] EUR
Custos relativos a pneumáticos	[…] EUR
Outros custos (reparação, manutenção, etc.)	[…] EUR
Custos administrativos	[…] EUR
Total	[…] EUR

(50) Estes parâmetros de referência são seguidamente especificados:

3.2.2.1. Custos relativos a motoristas

(51) A *Verkehrsverbund Tirol* baseou o cálculo dos custos num total de 28 motoristas, o que, do ponto de vista da Áustria, constitui uma base reduzida tratando-se de 25 autocarros, se forem tidos em conta os períodos de férias e de inactividade em caso de baixa por doença, etc. Embora a convenção colectiva austríaca aplicável aos trabalhadores das empresas privadas de transportes em autocarro preveja um salário anual bruto de […] EUR (não incluindo encargos adicionais e impostos), a *Verkehrsverbund Tirol* apenas assumiu um total de […] EUR. Por conseguinte, os custos deste pessoal elevam-se a […] EUR.

3.2.2.2. Custos de pessoal

(52) No que se refere aos custos do pessoal administrativo e do pessoal afecto ao controlo de tráfego e ao serviço nas garagens, a *Verkehrsverbund Tirol* assumiu também um salário anual bruto de […] EUR por trabalhador, num total de 8 trabalhadores. Desta forma, os custos deste outro pessoal ascendem a […] EUR.

3.2.2.3. Custos relativos a veículos

(53) Os custos relativos a veículos assentam num pressuposto semelhante ao utilizado na verificação dos custos por elemento de custo.

3.2.2.4. Custos de combustível

(54) No que se refere aos custos de combustível, a *Verkehrsverbund Tirol* baseou o seu cálculo num consumo de 465 000 litros de combustível, a um preço médio estimado de […] EUR por litro. Por conseguinte, os custos globais de combustível elevam-se a […] euros ([17]).

3.2.2.5. Custos relativos a pneumáticos

(55) No que se refere ao custo dos pneumáticos, a *Verkehrsverbund Tirol* assumiu um preço de compra de […] EUR por cada 2 pares de pneumáticos por ano para um total de 25 autocarros, num montante total de […] EUR.

3.2.2.6. Outros custos

(56) De acordo com as previsões, os custos do material relativo a veículos, manutenção, seguros, impostos, etc., ascendem a um total de […] EUR por ano. Este montante inclui os seguros dos veículos, cerca de […] EUR por ano, e os custos do material, […] EUR por quilómetro percorrido. A manutenção dos 25 autocarros custa […] EUR por ano. O arrendamento de um espaço de garagem com 1 500 m^2 de superfície tem um custo de […] EUR por ano.

3.2.2.7. Custos administrativos

(57) Os custos administrativos são avaliados em […] EUR por mês, ou seja, […] EUR por ano.

3.2.3. *Conclusões da Áustria sobre os terceiro e quarto critérios* Altmark

(58) A Áustria conclui que o preço pago pela *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* se baseia em estimativas adequadas, realistas e prudentes sobre o montante gasto por uma empresa de transportes em autocarro de dimensão média para executar um contrato comparável. A Áustria sublinha que o preço pago à *Postbus*, 2 217 000 EUR no total, se situa num intervalo entre os montantes das duas verificações de custos, que ascendem respectivamente a 2 224 965 EUR e a 2 205 619 EUR.

(59) Por conseguinte, a Áustria considera que pode ser excluída a possibilidade de sobrecompensação e que o preço pago à *Postbus* corresponde ao preço que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com meios de transporte, solicitaria para executar os serviços de transporte em causa.

3.3. **Conformidade do contrato de serviços públicos com o Regulamento (CEE) n.º 1191/69**

(60) Pelas razões expostas na secção anterior, a Áustria considera que o contrato de serviços públicos também cumpre integralmente o disposto no artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69.

4. **APRECIAÇÃO JURÍDICA**

(61) A Comissão deve, em primeiro lugar, rejeitar a argumentação da Áustria segundo a qual o artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE não se aplicaria a um contrato de serviços públicos abrangido pelo Regulamento (CEE) n.º 1191/69.

(62) O Regulamento (CEE) n.º 1191/69 é um regulamento que permite, nomeadamente, declarar compatíveis com o mercado comum determinados auxílios concedidos pelos Estados-Membros sob a forma de compensação pela imposição de uma obrigação de serviço público e que isenta os Estados-Membros da obrigação, prevista no artigo 88.º, n.º 3, do Tratado CE, de atempadamente notificarem os auxílios à Comissão.

(63) As regras previstas no Regulamento (CEE) n.º 1191/69 para os auxílios estatais só são aplicáveis às medidas que constituam um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE. Dito de outro modo, o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 é um regulamento de compatibilidade.

(64) Por conseguinte, é conveniente, numa primeira fase, verificar se os pagamentos previstos no contrato entre a *Postbus* e a *Verkehrsverbund Tirol* constituem auxílios estatais na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE. Se for esse o caso, será necessário analisar, numa segunda fase, se são compatíveis com o mercado comum.

4.1. **Existência de auxílio**

(65) O Tratado CE, no seu artigo 87.º, n.º 1, estabelece que «salvo disposição em contrário do […] Tratado, são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».

(66) Os operadores de transportes em autocarro como a *Postbus* exercem uma actividade económica, o transporte de passageiros mediante remuneração. Por conseguinte, trata-se de empresas na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE.

(67) As subvenções são pagas à *Postbus* pela *Verkehrsverbund Tirol*, que por sua vez é financiada pelo *Land* do Tirol e pelo Governo federal. Por conseguinte, o pagamento destes montantes é efectuado com recursos públicos.

(68) Seguidamente, coloca-se a questão de saber se a *Postbus*, através do contrato de serviços públicos objecto da presente decisão, beneficia de uma vantagem económica selectiva. No acórdão «*Altmark Trans*» ([18]), o Tribunal enumerou os critérios a preencher para avaliar se se trata de um caso de compensação de um serviço público:

«Todavia, as subvenções públicas que se destinam a permitir a exploração de serviços regulares de transportes urbanos, suburbanos ou regionais não caem sob a alçada desta disposição na medida em que devam ser consideradas uma compensação que representa a contrapartida das prestações efectuadas pelas empresas beneficiárias para cumprir obrigações de serviço público […]»

De acordo com o Tribunal, há lugar a compensação se forem preenchidos os quatro critérios seguintes:

«— em primeiro lugar, se a empresa beneficiária foi efectivamente encarregada do cumprimento de obrigações de serviço público e estas obrigações foram claramente definidas;

— em segundo lugar, se os parâmetros com base nos quais é calculada a compensação foram previamente estabelecidos de forma objectiva e transparente;

— em terceiro lugar, se a compensação não ultrapassa o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as respectivas receitas assim como um lucro razoável pela execução dessas obrigações;

— em quarto lugar, quando a escolha da empresa a encarregar do cumprimento de obrigações de serviço público não for efectuada através de um processo de concurso público, se o nível da compensação necessária foi determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respectivas receitas assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações.»

4.1.1. *Empresa beneficiária efectivamente responsável pelo cumprimento de obrigações de serviço público claramente definidas*

(69) De acordo com o artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, «por obrigações de serviço público, entendem-se as obrigações que a empresa de transporte, se considerasse os seus próprios interesses comerciais, não assumiria ou não teria assumido na mesma medida ou nas mesmas condições».

([18]) Acórdão do Tribunal, de 24 de Julho de 2003, *Altmark Trans*, Processo C 280/00, supracitado.

(70) O contrato celebrado entre a *Postbus* e a *Verkehrsverbund Tirol* formaliza as exigências específicas impostas ao fornecedor de serviços para garantir a prestação de um serviço de transportes equilibrado, que tenha em conta o carácter rural e a baixa densidade populacional, bem como as características geográficas das zonas servidas. Estes elementos podem dissuadir os operadores de proporem os serviços numa base estritamente comercial. A *Postbus* tem a obrigação de oferecer esses serviços e horários, sendo claramente acordadas de forma contratual as correspondentes linhas, conforme especifica o ponto 2 do contrato.

(71) Por conseguinte, de acordo com o contrato celebrado entre a *Postbus* e a *Verkehrsverbund Tirol*, a primeira é efectivamente responsável pela prestação de um serviço de transportes públicos no círculo administrativo de *Lienz*. Logo, preenche o primeiro critério *Altmark*.

4.1.2. *Parâmetros subjacentes ao cálculo da compensação, previamente estabelecidos de modo objectivo e transparente*

(72) Em segundo lugar, convém determinar se os parâmetros de base para calcular a compensação foram previamente estabelecidos de forma objectiva e transparente.

(73) O contrato estabelece a distinção entre pagamentos pelas *Bestellleistungen* e pagamentos pelas *Bestandsleistungen*. De acordo com os esclarecimentos prestados pela Áustria na sua resposta à decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, o contrato prevê uma remuneração por quilómetro percorrido para cada categoria de serviço de transportes: 2,57 EUR/km no caso das *Bestellleistungen* e 1,77 EUR/km no caso das *Bestandsleistungen*. A diferença entre as *Bestandsleistungen* e as *Bestellleistungen* reside no facto de uma das componentes da compensação ser ajustada de modo a respeitar sistematicamente o montante de 1,77 EUR/km.

(74) Faz-se notar que a fixação da compensação com base num preço por quilómetro e no número total de quilómetros a efectuar constitui uma prática corrente no caso dos contratos de serviços de transporte em autocarro, nomeadamente quando é a autoridade pública responsável pela organização dos transportes colectivos que assume os riscos decorrentes das receitas da venda de bilhetes. Tendo reexaminado o teor dos contratos à luz dos esclarecimentos adicionais prestados pela Áustria, a Comissão constata que, contrariamente ao que havia concluído na sua análise preliminar nos pontos 64 a 71 da decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, o contrato celebrado entre a *Postbus* e a *Verkehrsverbund Tirol* constitui um contrato deste tipo.

(75) A fixação da compensação com base num preço por quilómetro e no número total de quilómetros a percorrer preenche o segundo critério *Altmark*, uma vez que o preço por quilómetro e o número total de quilómetros a percorrer são previamente estabelecidos, de forma objectiva e transparente.

(76) É, pois, cumprido o segundo critério *Altmark*.

4.1.3. *Inexistência de sobrecompensação*

(77) Segundo a Comissão, decorre dos pontos 96 a 102 da decisão de dar início ao procedimento formal de investigação que o método escolhido pela *Verkehrsverbund Tirol* para garantir a inexistência da sobrecompensação, ou seja, a verificação do preço solicitado pela empresa de transportes em autocarro recorrendo a três métodos diferentes de comparação com os valores médios observados no sector em causa, pode ser aceite como prova da inexistência de uma sobrecompensação.

(78) No caso em apreço, a Comissão tinha, entretanto, considerado que, por não ter sido lançado qualquer concurso e uma empresa concorrente directa da *Postbus* alegar que esta última tinha recebido uma sobrecompensação, afigurava-se adequado oferecer a essa concorrente e a todos os interessados a possibilidade de se pronunciarem sobre os métodos utilizados pela Áustria na verificação dos custos, para poder concluir, com fundamento, que a *Postbus* recebera uma sobrecompensação.

(79) De notar, em primeiro lugar, que o autor da denúncia informou a Comissão de que deixara de ser parte interessada no processo. Por outro lado, constata-se que as partes interessadas não contestaram a inexistência da sobrecompensação.

(80) A Comissão considera ainda que a Áustria prestou esclarecimentos complementares, demonstrando que o preço pago pela *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* é plausível e adequado, tendo em conta os custos médios observados no sector em causa e a experiência adquirida pela administração pública. As secções 3.3.1 a 3.3.3 recapitulam os métodos de cálculo, as análises comparativas efectuadas e as conclusões extraídas. De uma forma geral, um método como o que foi utilizado, que compara sistematicamente, *a posteriori* e de três formas diferentes a compensação com os custos do sector, permite garantir que não foi atribuída sobrecompensação. Admitindo a hipótese de tal estudo comparativo conduzir à detecção de uma sobrecompensação, a Áustria deveria exigir o seu reembolso.

(81) Conclui-se, pois, que a *Postbus* não beneficia de nenhuma sobrecompensação para executar o contrato de serviços públicos objecto da presente decisão e que, por conseguinte, está preenchido o terceiro critério *Altmark*.

4.1.4. *Preço correspondente ao custo de uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com meios de transporte*

(82) Resta verificar se o preço pago pela *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* corresponde ao custo de uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com meios de transporte. Para verificar o cumprimento deste critério, importa analisar as suas três componentes de forma separada.

4.1.4.1. Custo de uma empresa média

(83) A este respeito, note-se, em primeiro lugar, que, para efectuar os seus cálculos de verificação, a Áustria se baseou em parâmetros-padrão observados em média no sector em causa. Consequentemente, pode-se considerar que estes reflectem a média do sector.

(84) Assim, o custo da *Postbus* corresponde ao custo de uma empresa média austríaca.

4.1.4.2. Custo de uma empresa bem gerida

(85) Seguidamente, coloca-se a questão de saber se os custos da *Postbus* também correspondem aos custos de uma empresa bem gerida. No sector de transportes em autocarro que, durante largos anos, foi dominado por monopólios e em que os contratos eram adjudicados sem concurso, nem todas as empresas activas no mercado são necessariamente bem geridas.

(86) Assinale-se, em primeiro lugar, que a Áustria não esclareceu que esses parâmetros reflectem também a média de uma empresa bem gerida. Poderia, por exemplo, basear-se nos custos médios das empresas que, nos últimos anos, venceram um número significativo de concursos no sector.

(87) Assinale-se, igualmente, que existe um desvio de 0,80 EUR/km entre o preço por quilómetro das *Bestellleistungen* e das *Bestandleistungen*. De acordo com estes dados, a *Postbus* parece dispor de uma certa margem para melhorar a sua eficácia no que respeita às *Bestellleistungen*.

(88) Conclui-se que a Áustria não demonstrou que o preço pago pela *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* corresponde ao custo de uma empresa bem gerida e que, por conseguinte, não está preenchido o quarto critério *Altmark*.

4.1.4.3. Conclusão sobre o cumprimento dos critérios *Altmark*

(89) Tratando-se de quatro critérios cumulativos, o facto de um deles não ter sido preenchido leva a Comissão automaticamente a concluir que os pagamentos em causa concedem uma vantagem económica selectiva à empresa *Postbus*.

4.1.5. *Distorção da concorrência e impacto nas trocas comerciais*

(90) A empresa *Postbus* exerce a actividade no mercado de transportes em autocarro em todo o território austríaco e detém uma importante quota de mercado. A concessão de uma vantagem económica a esta empresa pode, por conseguinte, falsear a concorrência.

(91) No caso em apreço, o falseamento da concorrência pode, nomeadamente, resultar do facto de o financiamento público ser concedido à empresa que detém a licença para efectuar transportes em autocarro no círculo administrativo em causa. Este financiamento público pode, assim, impedir outras empresas de obterem as licenças de exploração das linhas de transporte colectivo, uma vez que contribui para reforçar a posição das empresas beneficiárias e lhes permite oferecerem condições comerciais mais atractivas aquando da renovação das licenças.

(92) No que diz respeito à possibilidade de a medida em análise afectar as trocas comerciais entre Estados-Membros, note-se, em primeiro lugar, que os mercados local ou regional de transportes colectivos são abertos à concorrência na Áustria e nos outros Estados-Membros, na medida em que não existe um monopólio nacional.

(93) Neste contexto, a Comissão chama a atenção para os pontos 77 e seguintes do acórdão *Altmark Trans*, em que o Tribunal declara o seguinte:

«[…] não está de forma alguma excluído que uma subvenção pública concedida a uma empresa que apenas fornece serviços de transporte local ou regional e não fornece serviços de transporte fora do Estado de origem possa, não obstante, ter influência sobre as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

Com efeito, quando um Estado-Membro concede uma subvenção pública a uma empresa, o fornecimento de serviços de transporte pela referida empresa pode por esse facto ser mantido ou aumentado, o que tem como consequência que as hipóteses de empresas estabelecidas noutros Estados-Membros fornecerem os seus serviços de transporte no mercado desse Estado são diminuídas (ver, neste sentido, acórdãos de 13 de Julho de 1988, França/Comissão, 102/87, Colect., p. 4067, n.º 19; de 21 de Março de 1991, Itália/Comissão, C-305/89, Colect., p. I-1603, n.º 26; e Espanha/Comissão, já referido, n.º 40).

[…]

Assim, a segunda condição de aplicação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, segundo a qual o auxílio deve ser susceptível de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, não depende da natureza local ou regional dos serviços de transporte fornecidos nem da importância do domínio de actividade em causa».

(94) Assim, não pode ser descartada a possibilidade de a medida em causa reduzir as hipóteses de as empresas estabelecidas noutros Estados-Membros prestarem os seus serviços de transporte no mercado austríaco.

(95) Por conseguinte, o financiamento público concedido à *Postbus* pela *Verkehrsverbund Tirol* pode falsear a concorrência e afectar as trocas comerciais entre Estados-Membros.

4.1.6. *Conclusão*

(96) Atendendo a que não é preenchido o quarto critério *Altmark* e que são satisfeitas todas as outras condições estabelecidas pelo Tratado CE no seu artigo 87.º, n.º 1, a Comissão considera que os pagamentos em causa constituem um auxílio estatal, na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE.

(97) Há, pois, que avaliar se esse auxílio pode ser declarado compatível com o mercado comum.

4.2. **Compatibilidade do auxílio**

(98) Nos termos do artigo 73.º do Tratado CE, «são compatíveis com o […] Tratado os auxílios que vão ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes ou correspondam ao reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público».

4.2.1. *Jurisprudência* Altmark *sobre a aplicabilidade do artigo 73.º*

(99) Segundo o Tribunal, «o artigo 77.º do Tratado prevê que os auxílios que vão ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes ou que correspondam ao reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público são compatíveis com o Tratado […]. Na sequência da adopção do Regulamento (CEE) n.º 1107/70, relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável, os Estados-Membros já não estão autorizados a invocar o benefício do artigo 77.º do Tratado (actual artigo 73.º CE), que prevê que os auxílios que vão ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes ou que correspondam ao reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público são compatíveis com o Tratado, fora dos casos referidos no direito comunitário derivado. Assim, nas hipóteses em que o Regulamento (CEE) n.º 1191/69, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável não seja aplicável e em que as subvenções em causa fiquem sob a alçada do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado (que passou, após alteração, a artigo 87.º, n.º 1, CE), o Regulamento (CEE) n.º 1107/70 enuncia, de maneira exaustiva, as condições em que as autoridades dos Estados-Membros podem conceder auxílios ao abrigo do artigo 77.º do Tratado» ([19]).

(100) Por conseguinte, coloca-se a questão de saber se os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 ou (CEE) n.º 107/70 contêm regras de compatibilidade para os auxílios estatais que são aplicáveis no caso em análise.

4.2.2. *Compatibilidade com base no Regulamento (CEE) n.º 1191/69*

4.2.2.1. Âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1191/69

(101) O âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 é definido do seguinte modo no seu artigo 1.º, n.ºs 1 e 2:

«1. O presente regulamento é aplicável às empresas de transportes que explorem serviços no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação do presente regulamento as empresas cuja actividade se limite exclusivamente à exploração de serviços urbanos, suburbanos ou regionais.

2. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

— serviços urbanos e suburbanos, os serviços de transporte correspondentes às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem com o às necessidades de transportes entre esse centro ou essa aglomeração e os respectivos arredores,

— serviços regionais, os serviços de transportes destinados a dar resposta às necessidades de transportes de uma região.»

(102) A Áustria aproveitou a possibilidade de excluir certas empresas do âmbito de aplicação do regulamento. Segundo o artigo 2.º da *Privatbahnunterstützungsgesetz 1998* (lei relativa ao apoio às vias privadas) ([20]), as empresas que exercem a sua actividade exclusivamente no sector dos serviços urbanos e suburbanos são excluídas do âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1191/69.

(103) Neste caso, contudo, trata-se de serviços regionais, que, por conseguinte, são abrangidos pelo Regulamento (CEE) n.º 1191/69.

4.2.2.2. Regime escolhido pela Áustria

(104) No seu artigo 1.º, n.ºs 3 a 5, o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 refere os dois regimes que os Estados-Membros podem escolher para a organização e o financiamento do transporte colectivo: obrigações de serviço público ou contratos de fornecimento:

([19]) Acórdão do Tribunal, *Altmark Trans*, n.ºs 101, 106 e 107. Regulamento (CEE) n.º 1107/70 do Conselho (JO L 130 de 15.6.1970, p. 1).

([20]) *Bundesgesetzblatt I 1994/519*.

«3. As autoridades competentes dos Estados-Membros eliminarão as obrigações inerentes à noção de serviço público, definidas no presente regulamento, impostas no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável.

4. A fim de garantir a existência de serviços de transportes suficientes, tendo nomeadamente em conta os factores sociais, ambientais e de ordenamento do território, ou a fim de oferecer determinadas condições tarifárias em benefício de determinadas categorias de passageiros, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos com empresas de transportes. As condições e modalidades desses contratos constam da secção V.

5. Todavia, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem manter ou impor as obrigações de serviço público a que se refere o artigo 2.º aos serviços urbanos, suburbanos e regionais de transporte de passageiros. As respectivas condições e modalidades, incluindo os métodos de compensação, constam das secções II, III e IV. Sempre que uma empresa de transportes explore simultaneamente serviços sujeitos a obrigações de serviço público e outras actividades, os referidos serviços públicos deverão ser objecto de uma orgânica específica que satisfaça pelo menos os seguintes requisitos:

a) Separação das contas correspondente a cada uma dessas actividades de exploração e afectação da parte correspondente dos activos segundo as normas contabilísticas em vigor;

b) Equilíbrio das despesas pelas receitas de exploração e pelos subsídios do Estado sem possibilidade de transferência de ou para outro sector de actividade da empresa.»

(105) A Áustria optou por um contrato de fornecimento (parágrafo 19 da ÖPNRV-G). Por conseguinte, as regras aplicáveis às medidas em causa constam da secção V do Regulamento (CEE) n.º 1191/69.

4.2.2.3. Aplicação da secção V do Regulamento (CEE) n.º 1191/69

(106) A secção V do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 tem um único artigo, o artigo 14.º, que estabelece o seguinte:

«1. Entende-se por contrato de fornecimento de serviços públicos um contrato celebrado entre as autoridades competentes de um Estado-Membro e uma empresa de transportes com o objectivo de fornecer ao público serviços de transportes suficientes.

O contrato de fornecimento de serviços públicos pode incluir, em especial:

— serviços de transporte que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade,

— serviços de transporte complementares,

— serviços de transportes a preços e condições determinados, nomeadamente para determinadas categorias de passageiros ou para determinados itinerários,

— adaptações dos serviços às necessidades efectivas.

2. O contrato de fornecimento de serviços públicos deve incluir, designadamente, os seguintes pontos:

a) As características dos serviços oferecidos, nomeadamente as normas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade;

b) O preço das prestações previstas no contrato, que pode constituir um complemento das receitas tarifárias ou incluir as receitas, bem como as regras das relações financeiras entre as partes;

c) As regras relativas aos aditamentos e alterações ao contrato, nomeadamente para atender a modificações imprevisíveis;

d) A duração do contrato;

e) As sanções previstas em caso de não cumprimento do contrato.

3. Os activos implicados no fornecimento de serviços de transportes ao abrigo de um contrato de fornecimento de serviços públicos podem pertencer à empresa ou ser colocados à disposição desta.

4. Qualquer empresa que tenha a intenção de pôr termo ou introduzir alterações substanciais a um serviço de transportes por ela prestado contínua e regularmente ao público, mas não abrangido pelo regime de contrato ou de obrigação de serviço público, deve informar as autoridades competentes do Estado-Membro, com um pré-aviso de pelo menos três meses. As autoridades competentes podem renunciar a esta informação. Esta disposição não obsta à aplicação dos outros procedimentos nacionais relativos ao direito de pôr termo a serviços de transporte ou de os modificar.

5. Uma vez recebida a informação a que se refere o n.º 4, as autoridades competentes podem impor a manutenção do serviço em questão por mais um ano, no máximo, a contar da data do pré-aviso e notificarão esta decisão à empresa pelo menos um mês antes do termo do pré-aviso. As referidas autoridades podem igualmente tomar a iniciativa de negociar a criação ou a alteração de um serviço de transportes dessa natureza.

6. Os encargos para as empresas de transportes derivados das obrigações a que se refere o n.º 5 serão compensados segundo os métodos comuns enunciados nas secções II, III e IV.»

(107) O contrato entre a *Postbus* e a *Verkehrsverbund Tirol* é celebrado entre as autoridades competentes de um Estado-Membro e uma empresa de transportes, com o objectivo de fornecer ao público serviços de transportes suficientes.

(108) Este contrato inclui, nomeadamente: serviços de transporte que cumprem normas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade; serviços de transporte a preços e condições determinados, em especial para determinadas categorias de passageiros; uma adaptação dos serviços às necessidades efectivas.

(109) Por conseguinte, este contrato pode ser qualificado como contrato de serviços públicos na acepção do artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69.

(110) Constata-se que nem o objectivo («fornecer ao público serviços de transportes suficientes») nem o teor dos contratos de serviços públicos (que incluem «normas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade», obrigações tarifárias, condições de serviço «para determinadas categorias de passageiros ou para determinados itinerários», «adaptações dos serviços às necessidades efectivas», etc.) são diferentes dos contratos susceptíveis de serem abrangidos pelas obrigações de serviço público impostas pelo Estado ou pelas colectividades públicas. Foi já, porém, demonstrado que a compensação recebida por esses serviços constitui um auxílio a favor do prestador.

(111) Neste contexto, observa-se, em primeiro lugar, que, aquando da adopção do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, o objectivo do legislador era definir em que condições «os auxílios […] que vão ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes ou que correspondam ao reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público», previstos no artigo 73.º do Tratado CE, são compatíveis com o mercado comum. Além disso, a aplicação do artigo 73.º do Tratado CE e, consequentemente, também a aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 pressupõem a existência de um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE. Ora, se o teor dos contratos pode ser abrangido pelo conceito de «prestações inerentes à noção de serviço público», constante do artigo 73.º, a forma do instrumento, um contrato e não uma obrigação imposta unilateralmente, não deveria, em si mesmo, constituir um obstáculo à possível declaração de compatibilidade dos auxílios eventualmente compreendidos no preço. Com efeito, para qualificar uma prestação, independentemente de se tratar de uma imposição do Estado ou de um acordo entre as partes num contrato, o factor decisivo é o seu teor e não a forma que assume ([21]). Conclui-se que, do ponto de vista jurídico, nada se opõe a que um auxílio contido no preço das prestações previsto num contrato de serviços públicos possa ser declarado pela Comissão compatível com o mercado comum. Assinala-se que os órgãos legisladores também optaram por esta solução no novo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros ([22]). Contudo, de acordo com o seu artigo 12.º, o regulamento só entra em vigor em 3 de Dezembro de 2009. Consequentemente, não é aplicável ao contrato em análise, que foi celebrado antes da entrada em vigor deste regulamento.

(112) Atendendo a que o Regulamento (CEE) n.º 1191/69 não contém condições precisas em matéria de compatibilidade, a Comissão considera que, para determinar a compatibilidade destes auxílios, são aplicáveis os princípios gerais do Tratado CE, da jurisprudência e da prática decisória da Comissão noutros domínios.

(113) Estes princípios foram resumidos pela Comissão sob uma forma genérica na parte 2.4 do enquadramento comunitário dos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público ([23]). No que diz respeito à compatibilidade dos auxílios contidos no preço pago por uma entidade pública a um fornecedor de serviços públicos, este enquadramento prevê, no seu ponto 14, o seguinte:

«O montante da compensação não pode ultrapassar o necessário para cobrir os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução dessas obrigações e inclui todas as vantagens concedidas pelo Estado ou através de recursos estatais, independentemente da forma que assumam.»

(114) Se respeitarem estas condições, os pagamentos efectuados pela *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* devem, pois, ser declarados compatíveis com o mercado comum.

(115) Estas condições correspondem muito precisamente ao terceiro critério *Altmark*, que foi considerado preenchido no caso em apreço.

([21]) Neste sentido, ver acórdão do Tribunal no processo *Altmark Trans*, relativo a um contrato de serviço público alemão. Tal não impediu o Tribunal de analisar a eventual existência de auxílio, com base no teor e não na forma do instrumento. Ver também o artigo 4.º da Decisão 2005/842/CE da Comissão, de 28 de Novembro de 2005, relativa à aplicação do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 312 de 29.11.2005, p. 67), que também não tem em conta o tipo de instrumento.

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

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

(116) Logo, conclui-se que o auxílio estatal atribuído pela *Verkehrsverbund Tirol* à *Postbus* no âmbito do contrato de serviços públicos é compatível com o mercado comum à luz do artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69.

4.3. **Indispensabilidade da obrigação de notificação**

(117) A Áustria considera que, de acordo com o artigo 17.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, o contrato de serviços públicos entre a *Verkehrsverbund Tirol* e a *Postbus* está isento da obrigação de notificação ao abrigo do artigo 88.º, n.º 3, do Tratado CE.

(118) O artigo 17.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 estipula: «As compensações que resultarem da aplicação do presente regulamento estão dispensadas do processo de informação prévia, previsto no n.º 3 do artigo 93.º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia.»

(119) Por conseguinte, coloca-se a questão de saber se os pagamentos efectuados pela *Verkehrsverbund Tirol* no âmbito do contrato de serviços públicos com a *Postbus* constituem compensações na acepção do artigo 17.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 1191/69.

No acórdão *Danske Busvognmænd*, o Tribunal declarou que «as relações contratuais estabelecidas na sequência de um processo de concurso entre a empresa de transportes e a autoridade competente comportam, por força do artigo 14.º, n.ºs 1 e 2, do regulamento supramencionado, um regime de financiamento específico que não deixa nenhum lugar a compensações segundo os métodos enunciados nas secções II, III e IV deste regulamento» ([24]).

(120) Resulta deste acórdão que o conceito de «compensação por obrigações de serviço público» na acepção do artigo 17.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 deve ser interpretado de forma muito restritiva. Apenas abrange as compensações que decorrem de obrigações de serviço público *impostas* a uma empresa de forma unilateral nos termos do artigo 2.º do regulamento, calculadas segundo o método previsto nos artigos 10.º a 13.º e que não têm de ser notificadas à Comissão segundo o procedimento previsto no artigo 88.º, n.º 3, do Tratado CE.

(121) Por outro lado, os pagamentos previstos num contrato de serviços públicos na acepção do artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 não constituem compensações na acepção do artigo 17.º, n.º 2, do mesmo regulamento.

(122) Consequentemente, os pagamentos previstos num contrato de serviços públicos na acepção do artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, como no contrato celebrado entre a *Verkehrsverbund Tirol* e a *Postbus*, não estão dispensados da obrigação de notificação prevista no artigo 88.º, n.º 3, do Tratado CE. A Comissão deve, por conseguinte, analisar a sua compatibilidade.

5. **CONCLUSÃO**

(123) Constata-se que a Áustria executou ilegalmente o contrato de serviços públicos entre a *Verkehrsverbund Tirol* e a *Postbus*, que é objecto da presente decisão, em violação do disposto no artigo 88.º, n.º 3, do Tratado CE. Contudo, o auxílio estatal previsto no referido contrato pode ser declarado compatível com base no artigo 73.º do Tratado CE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal concedido pela Áustria a favor da *Postbus* no âmbito do contrato celebrado em 12 de Julho de 2002 com a *Verkehrsverbund Tirol* é compatível com o mercado comum, sob reserva das condições e obrigações constantes do artigo 2.º

Artigo 2.º

A Áustria procederá anualmente ao estudo comparativo da compensação com os custos médios observados no sector, através dos três métodos especificados na secção 3.3 da presente decisão, e exigirá o reembolso de uma eventual sobrecompensação.

Artigo 3.º

A República da Áustria é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 26 de Novembro de 2008.

Pela Comissão
Antonio TAJANI
Vice-Presidente

([24]) Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 16 de Março de 2004, Processo T-157/01, *Danske Busvognmænd*, pontos 77 a 79.