OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2017/1470,

2. veebruar 2017,

abikava SA.26763 2014/C (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa rakendas Région Île-de-France'i bussiveoettevõtjate suhtes

(teatavaks tehtud numbri C(2017) 439 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud artiklitele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 7. oktoobri 2008. aasta kirjaga, mis saabus komisjoni 17. oktoobril 2008, esitas kaebuse esitaja, kes soovis säilitada anonüümsuse („kaebuse esitaja"), komisjonile kaebuse Île-de-France'i piirkonna („piirkond") vastu seoses 1994. aastast alates kehtestatud abikavaga, mida kohaldatakse piirkonna teatud veoettevõtjate suhtes.

(2) 25. novembri 2008. aasta kirjaga esitas komisjon Prantsuse ametiasutustele selle kaebusega seoses teabenõude.

(3) 13. jaanuari 2009. aasta kirjaga palusid Prantsuse ametiasutused komisjonilt lisaaega komisjoni küsimustele vastamiseks. Komisjon nõustus tähtaja pikendamisega 14. jaanuari 2009. aasta kirjaga. Vastamise tähtaega pikendati kuni 18. veebruarini 2009.

(4) Prantsuse ametiasutused vastasid komisjoni teabenõudele 26. veebruari 2009. aasta kirjaga.

(5) 20. aprilli, 2. septembri ja 17. novembri 2010. aasta esitas kaebuse esitaja komisjonile lisateavet seoses piirkonna võetud meetmetega.

(6) Kuivõrd Prantsuse ametiasutused ei saanud ühtegi täiendavat teabenõuet, palusid nad komisjonil 31. mai 2011. aasta kirjaga esitada kirjalik kinnitus uurimismenetluse lõpetamise kohta.

(7) 8. juuni 2011. aasta kirjaga palus komisjon Prantsuse ametiasutustel kommenteerida kaebuse esitaja edastatud lisateavet.

([1]) ELT C 141, 9.5.2014, lk 38.

(8) Vaatamata 14. novembril 2011 ja 29. veebruaril 2012 saadetud meeldetuletustele ning 22. septembri ja 8. detsembri 2011. aasta e-kirjadele ei saanud komisjon teabenõudele mingit vastust.

(9) 17. juulil 2012 esitati Prantsuse ametiasutustele uus teabenõue.

(10) Kuivõrd Prantsuse ametiasutused ei vastanud sellele ettenähtud aja jooksul, saadeti neile 25. septembril 2012 meeldetuletuskiri. Ka see kiri jäi vastuseta.

(11) 14. detsembril 2012 võttis komisjon vastu otsuse väljastada teabe esitamise korraldus. Prantsusmaa esitas osalise vastuse 22. jaanuaril 2013 ja kohustus võtma komisjoniga võimalikult kiiresti ühendust, et vastata ammendavalt teabe esitamise korralduses tõstatatud küsimustele. Menetluse algatamise kuupäeva seisuga ei olnud komisjon saanud lisateavet.

(12) Kuivõrd komisjon ei olnud saanud nimetatud teavet, algatas ta 11. märtsil 2014 Euroopa Liidu toimimise lepingu („ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikega 2 ettenähtud ametliku uurimismenetluse. Otsus menetluse algatamiseks (edaspidi „menetluse algatamise otsus“) avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]) ja selles kutsuti kolmandaid isikuid üles esitama nende meetmete kohta märkusi.

(13) Prantsusmaa esitas oma märkused 30. aprillil 2014. Komisjon sai märkusi seitsmelt huvitatud kolmandalt isikult. Komisjon edastas need märkused Prantsusmaale, andes võimaluse esitada nende kohta märkusi. 3. septembri 2014. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa, et ei soovi märkusi esitada.

(14) 21. juunil 2016, pärast ettenähtud tähtaja möödumist, sai komisjon ühise teatise neljalt huvitatud kolmandalt isikult seitsme hulgast. Selles teatises täpsustati nende kolmandate isikute seisukohta pärast seda, kui Euroopa Kohus oli teinud otsuse kohtuasjas Euroopa Komisjon *vs.* Jorgen Andersen („Jorgen Anderseni kohtuotsus“) ([3]).

(15) Ka piirkond soovis täiendada esitatud märkusi, edastades 9. novembril 2016 lisateatise.

2. VAADELDAVATE MEETMETE TAUST JA KIRJELDUS

(16) Île-de-France'i piirkonnas elab enam kui 12 miljonit elanikku, mis moodustab Prantsusmaa elanikkonnast 18,8 %; tegemist on Prantsusmaa kõige suurema elanike arvu ja kõige tihedamini asustatud (996 in/km^2) piirkonnaga. Île-de-France'i maakorralduse ja linnaarengu instituudi (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France) ([4]) andmete kohaselt on tegemist Euroopa kõige tihedama liiklusega piirkonnaga, kus 2010. aastal liikus keskmiselt 240 000 sõidukit päevas viiel põhimaanteel: kolm ringmaantee lõiku, üks kiirtee A1 lõik ja üks kiirtee A4 lõik, mis ületab oluliselt Londoni, Berliini ja Milano kõige suurema liiklusega maanteede liikluskoormust. Lisaks teatud maanteelõikude ebatüüpilisele olukorrale on ka kogu põhimaanteede võrgu liiklustihedus erakordselt kõrge. Igas teises Île-de-France'i maanteeameti mõõtejaamas registreeriti üle 18 000 sõiduki maantee kohta päevas ning seda liikluse mahtu tuleb ülejäänud Prantsusmaa riiklike kiirteede olukorraga võrreldes pidada oluliselt halvemaks.

(17) Île-de-France'i piirkonnas tehti kokku kakskümmend kolm miljonit sõitu mehaaniliste liiklusvahenditega (mis moodustab kaks kolmandikku sõitude koguarvust). Enam kui pool neist tehakse era- (erasõidukeid on üle nelja miljoni) või ametisõidukitega. Ülejäänud sõidud tehakse ühistranspordivahenditega. Île-de-France'i põhimaanteede võrgu ülekoormus avaldub ka püsivalt suures liiklustiheduses: tunni liikluskoormus püsib ajavahemikul kl 6–21 sageli maksimaalsel tasemel ning päevane liiklustihedus on ühtlane kogu aasta lõikes. Sellise liiklustiheduse juures võivad liikluse mahu väikesed muutused tuua kaasa kiiruste väga suuri muutusi ja viia liiklusvoos ummikute tekkimisele. Sellise ummikute tasemega seotud negatiivsed välised tagajärjed on ilmsed: õhusaaste, ajakulu, liiklusõnnetuste arvu suurenemine, piirkonna külgetõmbavuse vähenemine jne. Sellises olukorras on jätkusuutliku liikuvuse tagamiseks vajalik välja arendada ligitõmbavad ühistranspordi pakkumised.

([2]) Vt allmärkus 1.
([3]) Euroopa Kohtu 6. oktoobri 2015. aasta otsus kohtuasjas C-303/13P: Euroopa Komisjon *vs.* Jorgen Andersen, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) 2013. aasta märtsis avaldatud Île-de-France'i maakorralduse ja linnaarengu instituudi aruanne, mis on kättesaadav veebilehel: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf.

(18) Komisjoni süvendatud uuring keskendus avaliku teenindamise lepingu sõlminud ja maantee ühistranspordi regulaarteenust pakkuvatesse veoettevõtjatesse tehtavate investeeringute toetussüsteemile eeskätt Île-de-France'i piirkonnas. See toetussüsteem on aja jooksul edasi arenenud seoses Île-de-France'i piirkonna maantee ühistranspordi regulaarteenuste korralduse muutumisega ning komisjon eristab kaht perioodi:

a) ajavahemik 1994–2008, mil investeeringutoetused eraldas piirkond ning sellega seoses sõlmiti veoettevõtja ja kohaliku omavalitsusüksuse vahel varem sõlmitud liinide käitamislepingule lisaks vastav lisakokkulepe;

b) periood 2008–2016, mil vastavad toetused eraldas Île-de-France'i transpordiametiühing (Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)) Île-de-France'i piirkonnas alates 2007. aastast valdavalt kehtestatud uue transpordikorralduse raames. Viimane periood jaguneb omakorda kaheks alamperioodiks vastavalt STIFi teineteise järel väljatöötatud kaht liiki avaliku teenindamise lepingutele.

2.1. **Piirkonna võetud meetmed**

(19) 20. oktoobril 1994 võttis piirkond pärast nõupidamist vastu otsuse, ([5]) millega pikendati 1979. aastal kehtestatud meetmete kohaldamist, ([6]) et toetada Île-de-France'i piirkonnas maantee ühistranspordi regulaarteenuseid pakkuvaid ettevõtjaid. Enne 1994. aasta otsust oli 1979. aasta esialgset otsust muudetud juba kahe otsusega: 1984. aastal (CR 84–07) ja 1987. aastal (CR 87–07). Enne meetme kohaldamise lõpetamist 2008. aastal tehti seoses selle otsusega veel kaks hilisemat otsust: 1998. aastal (CR 44–98) ja 2001. aastal (CR 47–01).

(20) Nende otsuste kohaselt võib piirkond anda rahalist abi omavalitsustele, kes on sõlminud eraettevõtjaga regulaarbussiliinide käitamise lepingu või kes käitavad ise otseselt neid liine avaliku teenindamise korras oma üksuse vahendusel. Kui toetatud investeeringu omanikuks on veoettevõtja, annavad omavalitsused selle abi talle edasi.

(21) Makstud toetused olid eeskätt suunatud sellele, et toetada uute sõidukite omandamist hüvitisena pakkumisega hõlmatud tegevuse mahu suurendamise (teenuse sageduse või ulatuse suurendamine, olemasolevate liinide tegevuse pikendamine ja uute liinide avamine), teenuse kvaliteedi parandamise (kvaliteedistandardi tagamine, madala põrandaga autobusside kasutuselevõtt), uue sisseseade autobussidesse hankimise (peatuste teatamise heli- või visuaalsed süsteemid) või sõidudokumentide väljastamis- ja kontrollisüsteemide kasutuselevõtu, peatuste ja nõudepeatuste arvu suurendamise ning uuringute korraldamise eest.

(22) Omavalitsused pidid taotlusavaldused esitama piirkonnale.

(23) Toetuste määr moodustas 25–60 % tehtavatest kuludest makse arvestamata. Toetuse maksimaalne suurus sõltus kulutuste laadist.

(24) Toetuse saajad pidid võtma kohustuse tagada pakkumise, sõidukite ja varustuse kvantitatiivse ja kvalitatiivse täiendamise vähemalt viie aasta jooksul alates nende kasutusele võtmisest. Nende viie aasta jooksul pidid toetustega seotud sõidukid teenindama eeskätt ja peaasjalikult asjaomaseid liine.

(25) Tööandjatest kohalikud omavalitsused ja ettevõtjad pidid sõlmima käitamislepingu lisalepingu, mille allkirjastas piirkonna nõukogu esimees ja mis hõlmas abi kasutamise tingimusi ning milles loetleti abi saava ettevõtja kohustused seoses pakkumise kvantitatiivse ja kvalitatiivse täiustamisega.

(26) Prantsuse ametiasutuste väitel sai vaadeldavast meetmest ajavahemikul 1994–2008 kasu 135 ettevõtjat Île-de-France'i piirkonna 150 ettevõtjast.

2.1.1. *Menetlus liikmesriigi halduskohtus*

(27) 2004. aasta mais palus sõitjateveoga tegelevate ettevõtjate sõltumatu ametiühing (syndicat autonome des transporteurs de voyageurs (SATV)) piirkonna nõukogu esimehel tühistada kolm nimetatud otsust. Kui nõukogu esimees sellest 17. juunil 2004 keeldus, esitas SATV Pariisi halduskohtule (Tribunal administratif de Paris) kaebuse keeldumisotsuse tühistamiseks.

([5]) 20. oktoobri 1994. aasta otsus CR 34–94 eraettevõtjate või omavalitsusüksuste pakutavate maantee ühistransporditeenuste täiustamise kohta.

([6]) 10. juuli 1979. aasta otsus CR 79–21.

(28) 10. juuli 2008. aasta otsusega ([7]) rahuldas halduskohus SATV esitatud tühistamisnõude ning kohustas piirkonda esitama piirkonna nõukogule uue otsuse, põhjendusega, et enne abikava kehtestamist ei teatatud sellest Euroopa Komisjonile. Halduskohus nõudis piirkonnalt lisaks nimetatud kolme otsuse tühistamist.

(29) Piirkond kaebas kohtuotsuse edasi, tühistades samas 16. oktoobri 2008. aasta otsusega CR80-08 vaidlusalused otsused.

(30) 12. juulil 2010 ([8]) jättis Pariisi apellatsioonihalduskohus (Cour administrative d'appel (CAA)) halduskohtu otsuse jõusse. Piirkond kaebas otsuse kassatsiooni korras Conseil d'État'le edasi. Conseil d'État jättis kassatsioonkaebuse 23. juuli 2012. aasta otsusega rahuldamata ([9]).

(31) Pariisi apellatsioonihalduskohtu otsuse peale esitasid kolmanda isiku vaidlustamisavalduse ka neli huvitatud kolmandat isikut. Pärast seda, kui Pariisi apellatsioonihalduskohus selle avalduse 27. novembril 2015 tagasi lükkas, kaebasid huvitatud kolmandad isikud selle otsuse kassatsiooni korras edasi; see menetlus on siiani pooleli.

(32) Pärast seda, kui SATV esitas 27. oktoobril 2008 uue kaebuse, kohustas Pariisi halduskohus 4. juuni 2013. aasta otsusega ([10]) piirkonda väljastama täitekorraldused, mis võimaldavad sisse nõuda 10. juuli 2008. aasta kohtuotsusega nr 0417015 tühistatud otsuste alusel antud abi. Piirkond kaebas selle otsuse edasi. 31. detsembril 2013 jättis Pariisi apellatsioonihalduskohus selle kaebuse rahuldamata ([11]). Piirkond kaebas otsuse kassatsiooni korras Conseil d'État'le edasi. See kassatsioonimenetlus kestab siiani.

2.2. **STIFi võetud meetmed**

(33) STIF on riiklik haldusasutus, mis tegutseb 10. juuni 2005. aasta dekreedi nr 2005-664 alusel. STIF koordineerib ja rahastab Île-de-France'i piirkonna avalikku sõitjateveoteenust, mida korraldavad Pariisi transpordiamet (régie autonome des transports parisiens (RATP)), Prantsusmaa riiklik raudteeamet (société nationale des chemins de fer français (SNCF)), Transilien ja eraõiguslikud bussiveoettevõtjad, kes kuuluvad Île-de-France'i transpordi kutseorganisatsiooni võrku (l'organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (OPTILE)).

(34) 13. detsembri 2006. aasta otsusega nr 2006/1161 määras STIF kindlaks kõikide regulaarbussiliinide lepingutega seotud uue korralduse. Sellega seatud eesmärk oli tõhustada oma korralduslikku rolli pakkumiste ja teenuste taseme kindlaksmääramisel ning suurendada veoettevõtjate suutlikkust ja finantsläbipaistvust.

(35) Selline uus korraldus põhineb piirkonna tasandi tehnilisel kirjeldusel, mille põhimõtted kajastuvad kahes järjestikuses lepingus, mis sõlmitakse kokku kümneks aastaks:

a) esimene leping, tüüpleping 1 (CT1) sõlmiti maksimaalselt neljaks aastaks (2007–2010, viimaste lepingute puhul kuni 2011. aastani);

b) teine leping, tüüpleping 2 (CT2) sõlmiti pärast kahepoolseid läbirääkimisi iga eraettevõtjaga piirkonna transpordivõrkude kohta ja see hõlmas perioodi kuni 31. detsembrini 2016.

(36) Need kaks tüüplepingut hõlmavad mõlemad omal viisil põhimõtet, mille kohaselt veoettevõtjate tehtavaid investeeringuid toetatakse.

2.2.1. *CT1 lepingute tutvustus*

(37) CT1 lepingud sõlmiti 13. detsembril 2006. aastal 75 eraõigusliku veoettevõtjaga ning need jõustusid 1. jaanuaril 2007. Lepingud olid järg varasematele käitamiskokkulepetele ning valmistasid ette üleminekut „sihtmärgistatud" lepingutele CT2 näol.

([7]) Kohtuotsus nr 0417015/7–1.
([8]) Otsus nr 08PA04753.
([9]) Otsus nr 343440.
([10]) Kohtuotsus nr 0817138/2–1.
([11]) Otsus nr 13PA03174.

(38) CT1 leping sõlmiti iga ettevõtjaga ning see hõlmas kõiki ettevõtja käitatavaid liine. CT1 lepingu artikli 2–1 kohaselt oli lepingu eesmärk sätestada *„Île-de-France'i piirkonnas regulaarse avaliku sõitjateveoteenuse osutamise tingimused ettevõtjate jaoks"*. Lepingus määrati kindlaks teenuseosutaja ja STIFi vaheliste suhete toimimise kord järgmistes valdkondades:

a) maantee ühistranspordi regulaarteenuse sisu ja seoses sellega võetavad kohustused vastavalt piirkondlikule transpordikavale ja sõlmitavale lepingule;

b) kohustused, mis on seotud lepingulise teenusepakkumise raames osutatavate teenuste kvaliteediga, vastavalt piirkondliku lepingu tehnilistes tingimustes sätestatud miinimumnõuetega;

c) varad ja investeeringud;

d) STIFi osaluse suurus vastavalt piirkondlikus transpordikavas sätestatud põhimõtetele;

e) STIFi ja ettevõtja lepinguliste suhete toimimise konkreetne korraldus teabevahetuse, kontrolli, järelevalve ja lepingu lõpetamise valdkonnas.

(39) STIFi nõukogu 2. oktoobri 2008. aasta otsusega muudeti CT1 lepingut muutmislepinguga („muutmisleping nr 3") ja lisati mehhanism veerevkoosseisu tehtavate investeeringute toetamiseks. Nende toetuste summa oli piiratud kindlaksmääratud hinnalaega, mille suhtes kohaldati STIFi maksimaalset osalusmäära. Toetust saavad ettevõtjad kohustusid kasutama toetusega seotud vahendeid ainult STIFi transpordikavas ettenähtud avaliku teenindamise jaoks vähemalt 8 aasta jooksul.

(40) CT1 lepingu kohaselt anti toetust 836 sõiduki hankimiseks, toetuste kogusumma ulatus 61,5 miljoni euroni.

2.2.2. *CT2 lepingute tutvustus*

(41) CT2 lepingutesse võeti suures osas üle CT1 lepingute põhisätted, eeskätt osas, mis hõlmab lepingu eesmärke ning STIFi ja teenuseosutaja vaheliste suhete toimimise korda.

(42) Ka CT2 lepingutes nähti ette STIFi panus, mille eesmärk oli toetada „ettevõtjale pandud avaliku teenindamise kohustuste täitmist". See panus hõlmab käitamiskuludega seotud osa, nn C1, ja investeeringute rahastamisega seotud osa, nn C2.

(43) CT2 lepingute osa C2 näol ei ole tegemist tavapärase toetusega, mis põhineb hinnalae ja toetuse määra suhte kohaldamisel, nagu piirkonna toetuste või CT1 lepingute puhul. C2 osaga kaetakse igal aastal kõik investeerimiskulud (elimineerides mujalt saadud toetuste võimaliku mõju), mis tulenevad STIFi kinnitatud investeerimiskavast ning on kantud veoettevõtja koostatud käitamisprognoosi, mille on samuti kinnitanud STIF.

(44) C1 osaga kaetakse käitamiskulud, mis on seotud avaliku teenindamise kohustuse täitmisega, millest on maha arvatud tulud ja millele on lisatud lepinguga sätestatud kasum. Ka need tegurid on kantud tarnspordiettevõtja koostatud käitamisprognoosi, mille on kinnitanud STIF. Kuivõrd C1 osa ei ole seotud investeeringutega, ei lülitanud komisjon seda oma süvendatud uuringusse vastavalt menetluse algatamise otsuses kindlaksmääratud põhimõttele.

(45) Alates 2012. aasta aprillist on kõik transpordivõrgud hõlmatud CT2 lepingutega, see tähendab, et sõlmitud on 143 lepingut. OPTILE võrku kuuluvate ettevõtjatega sõlmitud lepingute puhul ei esitatud teenuseosutaja määramise teadet, samuti ei avaldatud vastavat teavet *Euroopa Liidu Teatajas*. Teenuseosutaja määramise teated seoses ettevõtetega RATP ja SNCF Mobilités avaldati 3. detsembril 2015, st pärast teenuseosutaja määramist.

(46) CT2 lepingu kohaselt anti kuni kuupäevani, mil STIF esitas oma märkused, toetust 2 177 sõiduki hankimiseks, toetuste kogusumma ulatus 796,9 miljoni euroni.

3. KOKKUVÕTE MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSES VÄLJENDATUD KAHTLUSTEST

3.1. **Abi olemasolu**

(47) Kuivõrd eeluurimise ajal ei andnud Prantsuse ametiasutused ammendavat vastust, oli komisjoni ettekujutus kaebuse aluseks olevatest meetmetest väga lünklik. 11. märtsi 2014. aasta otsuses väljendatud kahtlused tulenevad suures osas sellest teabe lünklikkusest.

(48) Komisjon tõstatas esmalt küsimuse piirkonna ja seejärel STIFi antud investeeringutoetuste õige liigitamise kohta, st kas tegemist on avaliku teenindamise kohustusega seotud toetuste või hüvitistega.

(49) Juhul, kui Prantsuse ametiasutused suudavad tõendada, et meetmeid saab seostada hüvitamisega, ei ole kindel, kas on järgitud *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud nelja kriteeriumi („*Altmarki* kriteeriumid“) ([12]). Tuleb märkida, et avaliku teenindamise kohustused ei tundu olevat selgelt kindlaks määratud. Komisjon väljendas samuti kahtlusi varustuse ja sõidukite soetamiseks antava toetuse protsendimäärade ja maksimaalsete summade arvutamise meetodite kohta ning märkis, et omavalitsustele eraldatavad summad olid eelnevalt kokku lepitud, see aga ei ole asjakohane meetod, mis võimaldab vältida ülehüvitamist. Komisjonil ei olnud piisavalt teavet, et veenduda vastavuses kulude analüüsi hõlmavale *Altmarki* neljandale kriteeriumile.

3.2. **Kokkusobivus siseturuga**

(50) Komisjon märkis, et seoses Prantsuse ametiasutuste vastuste puudumisega või nende ebapiisavusega ei käsitletud küsimust menetluse algatamise otsusega hõlmatavate meetmete siseturuga kokkusobivuse analüüsi õiguslikest alustest. Lisaks sellele tundus seoses antud abi olemusega väljendatud kahtlustega (toetused või hüvitised) õigusliku aluse valimine ennatlik.

(51) Kui vaadeldavaid meetmeid tuleks käsitada hüvitistena, väljendas komisjon kahtlusi nende kokkusobivuses Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklitega 3, 4 ja 6 ([13]).

4. PRANTSUSMAA VASTUS MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE KOHTA

4.1. **Abi olemasolu**

4.1.1. *Piirkonna võetud meetmed*

(52) Prantsusmaa väidab, et kriteeriumid, mis on seotud abi valikulisuse ja liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamisega, ei ole täidetud.

4.1.1.1. Valikulisuse puudumine

(53) Prantsusmaa selgitab, et vaadeldavaid meetmeid kohaldati kõikide Île-de-France'i piirkonnas maantee ühistranspordi regulaarteenust pakkuvate ettevõtjate suhtes (135 ettevõtjat 150st), kes esitasid taotluse. Lisaks sellele on meetmete võtmine seotud objektiivsete ja eelnevalt kindlaksmääratud tingimustega, mis on sätestatud Île-de-France'i piirkonna tehtud otsuses. Seega ei olnud meetmete võtmise näol tegemist riiklike ametiasutuste kaalutlusõiguse rakendamisega.

(54) Prantsusmaa konkurentsiamet on leidnud, et Île-de-France'i piirkonna maantee ühistranspordi regulaarteenuse turu näol on tegemist eriomase turuga, kuna sellel on eripärane õiguslik alus. Lisaks sellele erineb bussiteenuste turul kasutatav varustus regulaarveoteenuste turu omast.

4.1.1.2. Liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamise puudumine

(55) Prantsusmaa väitel tuleneb Euroopa Kohtu kohtupraktikast ühemõtteliselt, et konkurentsile suletud turuga seotud abikava ei kuulu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse ([14]).

([12]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1).

([14]) Kohtuotsus, Üldkohus, 15. juuni 2000, Alzetta Maura *vs.* komisjon, T-298/97, ECLI: EU:T:2000:151.

(56) Vaadeldaval juhul olid meetmetest kasu saavad ettevõtjad monopoolses seisundis kõikide teenindatavate liinide puhul.

(57) Võttes arvesse turu suletud iseloomu ja meetmetest kasu saavate ettevõtjate monopoolset seisundit, ei saa vaadeldavad meetmed mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust. Asjaolu, et teatav väiksem osa ettevõtjatest tegutseb ka teiste liikmesriikide territooriumil, ei saa seda järeldust mõjutada, kuna need ettevõtjad saavad kasutada piirkondlikku abi üksnes avaliku teenindamisega seotud ülesannete täitmiseks.

4.1.2. *STIFi võetud meetmed*

(58) Prantsusmaa väitel tuleb STIFi võetud meetmeid käsitleda avaliku teenindamise hüvitisena. Need hüvitised rahuldavad nelja *Altmarki* kriteeriumi, seega ei ole nende näol tegemist riigiabiga.

4.1.2.1. Esimene *Altmarki* kriteerium

(59) Ettevõtjate kulul toimuvad avaliku teenindamise kohustused on selgelt kindlaks määratud CT1 lepingu artiklis 4–2, mille kohaselt on tegemist hoolduse, käitamise, sõitjateveo, hinnakujunduse, turvalisuse ja teabega seotud kohustustega. Neid kohustusi täiendati lisalepinguga nr 3, milles sätestati kohustus kasutada sõidukeid lepingus toodud liinidel 8 aasta kestel.

(60) CT2 lepingutesse võeti üle CT1 lepingutes toodud kohustused (artikkel 5–2), lisades sätted, mis tõhustavad veerevkoosseisuga seotud kvaliteedinõudeid (artiklid 41–43), ning ka nendes lepingutes on ettevõtjate kulul täidetavad avaliku teenindamise kohustused selgelt kindlaks määratud. Tegemist on näiteks investeerimise, hoolduse ja remonditöödega seotud kohustustega, mis võimaldavad tagada sõidukite teatud tööea.

4.1.2.2. Teine *Altmarki* kriteerium

(61) Lepingu CT1 puhul nähti lisalepinguga nr 3 ette, et sõidukipargi uuendamise ja laiendamise eest makstava hüvitise suuruse arvutamisel kohaldatakse eelnevalt kindlaksmääratud STIFi maksimaalse osaluse määra lisalepingus esitatud hinnalae suhtes.

(62) CT2 lepingu artikliga 53 nähakse ette avaliku teenindamise kohustusega seotud kaht liiki osad: osa „C1“ (artikkel 53–2), mis on suunatud tegevuskulude katmisele, ja osa „C2“ (artikkel 53–3), milles märgitakse ära investeerimiskulude katmine.

(63) Seega on hüvitise suurus Prantsusmaa väitel eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt välja arvutatud.

4.1.2.3. Kolmas *Altmarki* kriteerium

(64) Avaliku teenindamise lepingutega (CT1 ja CT2) nähakse ette, et investeerimishüvitist makstakse alles pärast sõidukite ja varustuse ostmist. Samas teostab STIF hangitud vahendite asjakohasuse kontrolli veendumaks, et ostetud sõidukid vastavad STIFile esitatud esialgsele taotlusele. STIFil on õigus mis tahes hetkel korraldada uuringuid, auditeerimisi ja kontrolle. Abi saavatel ettevõtjatel on kohustus esitada aastaaruanded, milles nad peavad andma aru rakendatud investeeringute kohta võrreldes kavandatuga. Lepingud hõlmavad ka sätet abi tagasimaksmise kohta, kui lepingulisi kohustusi ei täideta, samuti võib STIF kohaldada trahve. Need asjaolud võimaldavad Prantsusmaa väitel vältida ülemäärase hüvitise maksmist.

4.1.2.4. Neljas *Altmarki* kriteerium

(65) STIFi talitused on töötanud välja analüütilised vahendid, mis võimaldavad kõikide STIFiga lepingulistes suhetes olevate ettevõtjate andmete põhjal loodud andmebaasi abil võrrelda ettevõtjate kulusid. See tagab, et hüvitise tase on kindlaks määratud keskmise suurusega hästi juhitud ettevõtte kulude analüüsi põhjal.

4.2. **Kokkusobivus siseturuga**

4.2.1. *Piirkonna võetud meetmed*

(66) Prantsusmaa rõhutab, et kui komisjon peaks jääma käsitluse juurde, et tegemist on avaliku teenindamise eest makstava hüvitisega, saab õiguslikuks aluseks, mille alusel hinnatakse meetme siseturuga kokkusobivust, nõukogu määrus (EMÜ) nr 1191/69 ([15]). Prantsusmaa leiab, et meetmed vastavad eeskätt selle määruse artiklites 2 ja 14 loetletud tingimustele.

(67) Lisaks sellele vastab piirkonna võetud meede Prantsusmaa väitel kõikidele riigiabi siseturuga kokkusobivuse tingimustele, mis on toodud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 3: kaasaaitamine ühist huvi pakkuvate eesmärkide saavutamisele; turutõrge; meetme kui poliitikavahendi asjakohasus; stimuleeriva mõju olemasolu; minimaalselt vajaliku abi andmine; piiratud negatiivne mõju; läbipaistvus abi andmisel.

4.2.2. *STIFi võetud meetmed*

(68) Kui komisjon peaks leidma, et STIFi võetud meetmete näol on tegemist riigiabiga, peab Prantsusmaa võimalikuks tõendada nende siseturuga kokkusobivust vastavusega määrusele (EÜ) nr 1370/2007. Prantsusmaa väitel vastab STIFi võetud meede selles määruses toodud tingimustele: avaliku teenindamise kohustuse selge määratlus, hüvitise suuruse arvutamise eelnevalt kindlaks määratud, objektiivsed ja läbipaistvad parameetrid ning kindla korra kehtestamine teenuse osutamisega seotud kulude jagamiseks.

(69) CT1 lepingud vastavad nendele nõuetele seoses põhjenduses 64 toodud kohustustega, samuti seoses STIFile antud võimalusega kontrollida kohustuste täitmise tingimusi.

(70) CT2 lepingute puhul on nende kohustuste täitmise eest makstavad hüvitised jaotatud kahte rühma sõltuvalt nende sisust (tegevus- või investeerimiskulude katmine). Juhul kui sõidukipargi investeerimiskavas ettenähtud sõidukite uuendamist ei toimu, makstakse amortisatsioonikulud ja vastavad rahalised kulud STIFile tagasi. Prantsusmaa rõhutab, et STIFil on seoses CT2 lepingutega ka õigus korraldada auditeid ja võtta ulatuslikke kontrollimeetmeid. Sellest tulenevalt võib eeldada, et STIFil on võimalik veenduda, et eraldatud vahendeid kasutatakse üksnes CT2 lepingutega seotud kulude katmiseks ning nende näol on tegemist õiglase hüvitisega avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest ning need on seega kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1370/2007 ja siseturuga.

5. **HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED JA PRANTSUSMAA KOMMENTAARID**

5.1. **Piirkond**

(71) Piirkond ei esita märkusi meetmete kohta, mida ta võttis ajavahemikul 1994–2008.

(72) Piirkond meenutab, et Île-de-France'i transpordikorraldus moodustas üldõigusest erandi, mis oli põhjendatud piirkonna eriolukorraga (rahvaarvu suurenemine, valglinnastumine, rahvusvaheliste lennujaamade väljakujunemine, mitu raudteejaama).

(73) Meetmest kasusaajad olid kohalikud omavalitsused, kes olid sõlminud liinide käitamise lepingud eraettevõtjatega või kes käitasid neid liine ise. Need kasusaajad tegutsesid Île-de-France'i turul, mis ei olnud konkurentsile avatud.

5.1.1. *Abi olemasolu*

(74) Vaadeldavad meetmed ei kujuta endast riigiabi. Piirkond väidab, et kriteeriumid, mis on seotud abi valikulisuse ja liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamisega, ei ole täidetud.

5.1.1.1. Valikulisus

(75) Vaadeldavate meetmete võtmine vastab objektiivsetele ja kindlaksmääratud tingimustele, mis võimaldavad kõikidel neile vastavatel ettevõtjatel nendest meetmetest kasu saada. Ettevõtjad, kes ei kuulu meetmest kasusaajate hulka, ei ole esitanud taotlust või ei ole selle meetme jaoks abikõlblikud.

([15]) Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta (EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1).

(76) Île-de-France'i piirkonna avaliku sõitjateveoteenuse turul on lisaks sellele teatud eripärad, mida on tunnistanud ka Prantsusmaa konkurentsiamet. Kuna kõik ettevõtjad ei olnud seega võrreldavas faktilises ja õiguslikus olukorras, ei saa ka otsustada, et vaadeldav meede on valikuline.

(77) Lisaks sellele ei kasuta maantee ühistranspordi regulaarteenust osutavad ettevõtjad ja muid transpordiliike käitavad ettevõtjad sama veerevkoosseisu.

5.1.1.2. Konkurentsi ja liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamine

(78) Piirkond jagab selles küsimuses Prantsusmaa analüüsitulemustel põhinevat seisukohta.

5.1.2. *Kokkusobivus siseturuga*

(79) Leides, et meetmeid ei saa käsitada abina, ei analüüsi piirkond nende siseturuga kokkusobivust.

5.1.3. *Olemasolevaks abikavaks liigitamine*

(80) Oma viimastes märkustes esitab piirkond väite, mille kohaselt tuleks kuni 2008. aastani kohaldatud meedet käsitada olemasoleva abikavana. Piirkonna väitel kehtestati vaadeldav mehhanism õigusaktide alusel, mis pärinesid aastatest 1949 ja 1959, st ajast (1949) enne Rooma lepingu jõustumist, või kui tuleks lähtuda 1959. aastast, siis ajast, mil Île-de-France'i piirkonna maantee ühistranspordi regulaarteenuste turg ei olnud konkurentsile avatud.

5.2. **STIF**

(81) STIF esitas märkusi ainult tema enda võetud meetmete, nimelt lepingute CT1 ja CT2 kohta.

5.2.1. *Abi olemasolu*

(82) STIFi väitel ei saa vaadeldavaid meetmeid käsitada riigiabina, sest nad vastavad neljale *Altmarki* kriteeriumile.

5.2.1.1. Esimene *Altmarki* kriteerium

(83) *Altmarki* esimene kriteerium on STIFi väitel täidetud, kuivõrd veoettevõtjatele pandud avaliku teenindamise kohustused on selgelt ja täpselt kindlaks määratud, hõlmatud on ka investeerimiskuludega seotud kohustused. Meetme eesmärk on panna selle kohaldamisega eraõiguslikele veoettevõtjatele kohustus käitada teatud liine ja vedada reisijaid, samuti on sätestatud piletihindadega seotud kohustused, mis võimaldavad tagada, et pakutav veoteenus on kokkusobiv avaliku teenindamise kohustusega.

(84) CT1 lepingute puhul on kõik kohustused loetletud igas lepingus. CT2 lepingud on jätkuks CT1 lepingutele, milles oli avaliku teenindamise kohustus selgelt kindlaks määratud.

(85) Ettevõtja suutlikkus teostada avalikku teenindamist ja täita sellega seoses võetud kohustusi sõltub ka kasutatavatest sõidukitest (kvaliteet, varustus, vanus jne), mis tähendab, et kindlaks tuleb määrata ka sellega seotud üksikasjalikud kohustused, sealhulgas CT2 lepingutega pandav kohustus koostada üksikasjalik investeerimiskava.

5.2.1.2. Teine *Altmarki* kriteerium

(86) CT1 lepingute puhul leiab STIF, et tegurid, mille alusel arvutatakse avaliku teenindamise eest makstav hüvitis, on objektiivsed ja läbipaistvad.

(87) CT2 lepingud hõlmavad andmeid hüvitise suuruse arvutamise kohta, need parameetrid on eelnevalt teada ning kehtestatud objektiivselt ja läbipaistvalt. CT2 lepingutes on ette nähtud STIFi ja ettevõtja vahel sõlmitud teenindus-lepinguga seoses finantskonto, mis väljendab lepingu majanduslikku tasakaalu ja hõlmab ettevõtte kõiki tulusid ja kulusid, sealhulgas ka STIFi osalust.

(88) Lisaks sellele sisaldavad mõlemat liiki lepingud hüvitiste kontrollimehhanisme.

(89) Sellega seoses leiab STIF, et ettevõtjatele makstava hüvitise suuruse arvutamise parameetrid on eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud.

5.2.1.3. Kolmas *Altmarki* kriteerium

(90) Meetod, mille alusel toimub pakkumiste valimine ja võrdlemine ning lepingutingimuste kontrollimine enne allkirjastamist, võimaldab STIFi väitel vältida ülemäärast hüvitamist.

(91) Enne lepingute ja lisalepingute sõlmimist tehakse ettevõtte tegevuskulude üksikasjalik analüüs, mis põhineb kandidaatettevõtja tegevusprognoosidel ja milles on esitatud tehnilised ja majanduslikud andmed. Selle analüüsi puhul arvestatakse järgmisi kriteeriume:

a) pakkumises sisalduv veomaht liini, hooaja ja ajavahemiku kohta, mis võimaldab kindlaks määrata iga liini käitamiseks vajaliku juhi töötundide arvu teatud hooaja kohta;

b) sõidukipargi asjakohane suurus transpordivõrgu iga osa kohta;

c) hüvitise määr, mis sõltub tegevuskuludega seotud läbirääkimisest ja põhineb ettevõtte esitatud üksikasjalikul analüütilisel aruandel; ja

d) valem, mille kohaselt arvutatakse lepingus kajastatud summad tegelikeks eurosummadeks.

(92) Meetod, mida kohaldatakse enne lepingu sõlmimist, võimaldab vältida ülemäärase hüvitise maksmist. Samuti on ette nähtud:

a) CT1 lepingu raames avaliku teenindamise kohustuse täitmise, sealhulgas makstud hüvitise eest sõidukite ostmise kontrollimine;

b) CT2 lepingu puhul amortisatsioonikulude ja finantskulude tagasimaksmine juhul, kui investeerimiskavas ettenähtud sõidukite uuendamist ei toimu.

(93) STIF kontrollib seega mõlema lepinguliigi puhul makstud toetuste nõuetekohast kasutamist.

5.2.1.4. Neljas *Altmarki* kriteerium

(94) Avaliku teenindamise kohustuse määramine ei toimunud avaliku pakkumismenetluse abil.

(95) Seevastu määratakse hüvitise tase STIFi väitel kindlaks selliste kulude põhjaliku ja üksikasjaliku analüüsi abil, mida kannaks keskmise suurusega ja hästi juhitud ettevõte. Võttes arvesse lepingute suurt arvu ja asjaomaste ettevõtjate erinevusi, leiab STIF, et tal on turul tegelikult valitsevast olukorrast täpne ja ammendav ülevaade, liiatigi põhineb iga üksiku ettevõtjaga sõlmitud leping tüüplepingul ja ettevõtjaga seotud üksikasjalikel andmetel.

(96) STIFi käsutuses on ka hoolikalt väljatöötatud analüüsimeetodid. STIF on pöördunud uuringuettevõtete poole auditite läbiviimiseks ja tehniliste ettevõttesiseste analüüside täiendamiseks ning on konkurentsile avanemise käigus võrrelnud Île-de-France'i piirkonna ja maapiirkondade sõitjateveo turul olevaid pakkumisi.

(97) STIFi nõuded kvaliteedi valdkonnas on tema väitel võrreldavad hästi juhitud keskmise ettevõtja omadega. Et ühtlustada bussivõrgu kvaliteeditaset, hõlmasid CT1 lepingud ühiseid eesmärke ja kvaliteedi hindamise näitajaid ning ka järkjärgulist rahalise stimuleerimise süsteemi. Seda süsteemi täiendati CT2 lepingutega.

(98) Seega võib väita, et hüvitiste tase määrati kindlaks lähtuvalt kulude analüüsist, mida keskmise suurusega, hästi juhitud ja nõuetekohaselt transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks kandnud selliste kohustuste täitmisel.

5.2.2. *Kokkusobivus siseturuga*

(99) Kui komisjon peaks meedet käsitama siiski riigiabina, leiab STIF, et komisjonil tuleb täpsustada õiguslikku alust, mille põhjal ta kavatseb siseturuga kokkusobivust hinnata. STIF väljendab hämmingut selle üle, et komisjon leidis menetluse algatamise otsuses, et siseturuga kokkusobivuse analüüs tuleks teha määruse (EÜ) nr 1370/2007 alusel. Võttes arvesse asjaolu, et vaadeldavad meetmed võeti vastu enne selle määruse jõustumist, leiab STIF, et eelistada tuleks määrust (EMÜ) nr 1191/69. Samas, et säilitada sidusus komisjoni menetluse algatamise otsusega, lähtub STIF oma märkustes määrusest (EÜ) nr 1370/2007.

(100) STIFi väitel vastavad lepingud CT1 ja CT2 kõikidele määruses (EÜ) nr 1370/2007 sätestatud tingimustele.

(101) Esiteks on eraettevõtjatega sõlmitud lepingute näol tegemist avaliku teenindamise lepingutega määruse (EÜ) nr 1370/2007 tähenduses ning STIFi näol on tegemist pädeva ametiasutusega.

(102) Teiseks on tingimus, mille kohaselt avaliku teenindamise kohustused peavad olema selgelt kindlaks määratud, samuti täidetud, kuna asjaomased geograafilised piirkonnad on selgelt kehtestatud.

(103) Kolmandaks on hüvitise suuruse arvutamise parameetrid eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud.

(104) Neljandaks on lepingutes näidatud üksikasjalikult, millised kulud on ettevõtja kanda ja millised STIFi kanda.

(105) Viiendaks, võttes arvesse põhjendustes 90–93 toodud arutluskäiku, peaks ülemäärane hüvitamine olema välistatud.

5.3. **OPTILE**

(106) OPTILE hõlmab 70 ettevõtjat (2012. aasta seisuga), kes käitavad piirkonna transpordikavas toodud regulaartranspordiliine, välja arvatud SNCF ja RATP. OPTILE võrgu märkused puudutavad ainult piirkonna võetud meetmeid.

5.3.1. *Abi olemasolu*

(107) Erinevalt sellest, mida väidab komisjon menetluse algatamise otsuses, leiab OPTILE, et vaadeldav abi ei lisandu kohalike organite makstavatele muudele hüvitistele, ning tegemist ei ole seega lisamaksetega, vaid kohalike organite makstava hüvitise osaga.

(108) Lisaks sellele on abi andmise eelduseks olemasolevale avaliku teenindamise lepingule lisalepingu sõlmimine, millega pannakse ettevõtjale uued kohustused.

(109) OPTILE väitel on täidetud ainult üks riigiabiks liigitamise tingimus – riigi ressursside kasutamine. Valikulisuse, majanduseelise andmise ning konkurentsi ja liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamise tingimused ei ole täidetud.

5.3.1.1. Majanduslik eelis

(110) Piirkonna antav abi oli suunatud kohalikele omavalitsustele ja mitte veoettevõtjatele ning selle eesmärk oli kergendada nende omavalitsuste finantskoormust.

(111) Kui vaadeldavat abi ei oleks antud, oleks lepinguid täidetud muudatusteta ning esialgses lepingus sätestatud pakkumise tase ja teenuse osutamise kord oleksid jäänud endiseks või oleks vedu korraldavad omavalitsused pidanud maksma suuremat hüvitist, et katta puudujääki, mis tuleneb piletimüügist saadavate tulude ebapiisavusest võrreldes avaliku teenindamise lepingu lisalepingus sätestatud muudetud teenuste osutamise kuludega.

(112) Uute sõidukite ostmiseks ettevõtja käsutusse antavad summad tagastatakse vedu korraldavale omavalitsusele vahendite amortisatsiooniaja jooksul ning ettevõtete finantskoormus oleks sama suur kui pangakrediiti kasutades. Seega on tegemist finantskoormuse üleandmisega kohalike omavalitsuste vahel.

(113) Lisaks sellele on piirkonna antav abi OPTILE võrgu väitel seostatav avaliku teenindamise eest makstava hüvitisega. Et *Altmarki* neli kriteeriumi ei ole täidetud, ei saa olla tegemist majanduseelise andmisega.

(114) Seoses *Altmarki* esimese kriteeriumiga märgib OPTILE, et piirkonna abi andmise tingimus oli liiklust korraldavate omavalitsusasutuste ja ettevõtjate vahel sõlmitud olemasolevatele lepingutele lisalepingute sõlmimine. Sellise lisalepinguga sätestati pakkumise suurendamine ja see hõlmas kohustusi, mis olid seotud kvaliteedi parandamisega ning mille täitmist kontrolliti.

(115) Seoses *Altmarki* teise kriteeriumiga märgib OPTILE, et hüvitise suuruse arvutamise parameetrid olid eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud ning tuginevad teenuse maksumuse objektiivsele kindlaksmääramisele. OPTILE toob näitena piirkonna osaluse sõidukite ostu rahastamisel, mis toimub 25–60 % ulatuses ostuhinnast, sõltuvalt sõidukite ja konkreetse transpordivõrgu omadustest, mis olid eelnevalt kindlaks määratud, nagu ka toetuste maksimaalsed suurused. Lisaks sellele oli tüüplepingus kindlaks määratud, et toetust antakse ettevõtjale makstava hüvitisena.

(116) Seoses *Altmarki* kolmanda kriteeriumiga märgib OPTILE, et kohalikele omavalitsustele makstava hüvitise suurus arvutati eelarveprognoosi põhjal, mis omakorda tugines teenuse osutamise kuludele. Need kulud hõlmasid mõju, mida avaldab piirkonna toetus varustuse hankimiseks, ja tulusid, mis määrati kindlaks sõitjate arvu viimaste loenduste põhjal. Lepingutega anti omavalitsusele õigus ettevõtjat auditeerida.

(117) Seoses *Altmarki* neljanda kriteeriumiga tuleb märkida, et enne lepingute sõlmimist uurisid omavalitsused ettevõtjate kulude struktuuri. Transpordivahendite tarnimisega seotud kulud moodustasid seejuures vaid ligikaudu 15 %.

5.3.1.2. Valikulisus

(118) Kõik Île-de-France'i piirkonna regulaarbussiliine hõlmava ühistranspordivõrgu korraldamisega tegelevad omavalitsused võisid olla abi saajateks. Abi andmise kriteeriumid olid eelnevalt kindlaks määratud ja objektiivsed. Ettevõtted, kes pakkusid üksnes juhuvedusid, ei olnud abi andmise seisukohalt asjakohased.

5.3.1.3. Konkurentsi ja liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamine

(119) Île-de-France'i piirkonna regulaarbussiliine hõlmava ühistranspordi turg ei olnud konkurentsile avatud. Samas tuleb arvesse võtta, et vaadeldav mehhanism käivitati 1979. aastal, st ajal, mil teiste liikmesriikide transporditurud ei olnud veel konkurentsile avatud.

(120) Komisjoni eeldatud võimalus, et Île-de-France'i piirkonna ettevõtjad kasutavad toetuse abil soetatud varustust selleks, et osaleda pakkumistel teistel konkurentsile avatud turgudel Prantsusmaal ja mujal Euroopas, ei olnud lepinguliselt ega materiaalselt teostatav. Ühelt poolt piirasid lepingute sätted piirkonnalt osalist toetust saanud sõidukite kasutamist muu tegevuse jaoks ja välistasid võimaluse saada piirkondliku mehhanismi abil eelise teistel turgudel tegutsemiseks, teiselt poolt ei olnud füüsiliselt võimalik kasutada Île-de-France'i piirkonnas lepingu alusel osutatava teenuse jaoks kasutatavat veerevkoosseisu samaaegselt teistel turgudel väljaspool Île-de-France'i piirkonda samalaadse teenuse osutamiseks.

(121) Lisaks sellele ei sobinud peamiselt seisukohtadega linnaliinibussid OPTILE väitel juhuvedude jaoks, mille puhul on nõutav kasutada autobusse, mis on kohandatud istuvate sõitjate veoks.

5.3.2. *Kokkusobivus siseturuga*

(122) Kui vaadeldavat mehhanismi peaks käsitatama riigiabina, tuleks selle siseturuga kokkusobivust hinnata õiguskindluse ja õiguspärase ootuse tagamise eesmärgil määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel ning mitte määruse (EÜ) nr 1370/2007 alusel.

(123) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaselt on avaliku teenindamise lepingute sõlmimine vajalik selleks, et lahendada probleemid, mis on seotud rahvastiku arvu suurenemisega ning vajadusega tagada piisavas mahus maantee ühistranspordi regulaarteenuse osutamine, ilma et sellega seotud kulud kanduksid edasi tarbijatele; sellele lisanduvad probleemid, mis on seotud keskkonnakaitse standarditele vastavusega. Need lepingud olid kooskõlas määruse artikli 14 sätetega, kuivõrd nad hõlmasid minimaalseid kehtestatud nõudeid. Ettevõtjatele makstav hüvitis ei ületanud määra, mis oli vajalik avaliku teenuse toimimise tagamiseks: hüvitise maksimaalne suurus võrdus lepingus kindlaksmääratud teenuse osutamisega seotud kulude ja kõikide teenusest tulenevate tulude vahega.

(124) Kui mehhanismi peaks käsitatama riigiabina, tuleks see kuulutada siseturuga kokkusobivaks määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel.

5.4. **Keolis**

(125) Keolis on ettevõtete kontsern, mis tegutseb transpordisektoris, eeskätt maantee ühistranspordi regulaarteenuste sektoris Île-de-France'i piirkonnas. Keolis on OPTILE liige. Keolise märkused puudutavad ainult piirkonna võetud meetmeid.

5.4.1. *Abi olemasolu ja vastavus määruse (EMÜ) nr 1191/69 sätetele*

(126) On ilmne, et piirkond on andnud omavalitsustele abi, kuid Keolis väidab, et ettevõtjate jaoks on meede rahaliselt neutraalne. Kui abi ei oleks antud, oleksid omavalitsused pidanud kas maksma nendega käitamislepingu sõlminud ettevõtjatele sama suurt toetust või nõustuma teenuse mahu piiramisega. Seega ei saanud ettevõtjad lisaeelist võrreldes olukorraga, kus riiklik rahastamine oleks toimunud ilma piirkonna kohaldatava meetmeta.

(127) Lisaks sellele ei saa seda mehhanismi vaadelda eraldi veoettevõtjate ja omavalitsuste vahel sõlmitud käitamislepingutest. Vaadeldav mehhanism esindab vaid üht aspekti sellest, kuidas kohalikud omavalitsused rakendavad avaliku teenindamise lepinguid määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 tähenduses, mille sätete kohaselt on need lepingud Keolise seisukohalt siseturuga kokkusobivad.

(128) Sellega seoses ei ole meetme kui niisuguse näol tegemist riigiabiga, kuivõrd ettevõtjad ei saa selle kohaldamise tõttu majanduseelist.

5.4.2. *Olemasolevaks abikavaks liigitamine*

(129) Keolise väitel on piirkonna 1994. aastal rakendatud meetme näol tegemist olemasoleva abikavaga, kuna selle abil kohaldati 1949. aasta dekreedi artikli 19 sätteid; ([16]) see dekreet võeti vastu enne Rooma lepingu jõustumist. Vaadeldavaid meetmeid tuleb seega hinnata nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 ([17]) alusel ning üksnes komisjoni pädevuses on Prantsusmaale vajaduse korral soovitada meetmeid, mida tulevikus tuleks võtta. Kuivõrd see mehhanism tühistati 2008. aastal, ei ole enam vajadust seda vaadelda.

(130) Sama järeldus tuleks teha ka juhul, kui piirkonna rakendatava mehhanismi käivitamise aastaks lugeda 1994. aasta. Nagu näitavad mitmed komisjoni 1997. ja 1998. aastal vastuvõetud otsused, oli vaatlusalune sektor 1994. aastal konkurentsile suletud ([18]). Seega ei ole liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamise kriteerium täidetud.

(131) Ühisturg on alates 1994. aastast edasi arenenud ning teatud liikmesriigid on ühepoolselt otsustanud avada kohalikud sõitjateveo turud konkurentsile. Kuid isegi kui see areng oleks piisav selleks, et võimaldada praegu liigitada piirkonna kehtestatud meedet riigiabiks, muutuks meede lihtsalt olemasolevaks abikavaks. Põhjenduses 129 toodud põhjustel ei ole seega vajadust seda mehhanismi käsitleda.

5.5. **RATP Dev**

(132) Ettevõte RATP Développement (RATP Dev) on RATP tütarettevõtja, avalik-õiguslik ettevõte, mille peamine tegevusala on linnasisene ja linnadevaheline sõitjatevedu maanteel ja raudteel. Ettevõtja märkused hõlmavad üksnes piirkonna võetud meetmeid ja CT1 lepingut.

5.5.1. *Abi olemasolu*

5.5.1.1. Piirkonna võetud meetmed

(133) RATP Dev leiab, et käsitlemaks piirkonna võetud meetmeid riigiabina, ei ole täidetud kaks kriteeriumi: valikulisuse ja majanduseelise andmise kriteeriumid.

([16]) 14. novembri 1949. aasta dekreet nr 49-1473 raudtee- ja maanteetranspordi koordineerimise ja ühtlustamise kohta.

([17]) Nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrus (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 108 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1) (1999. aasta menetlusmäärus).

([18]) Komisjoni 1. juuli 1998. aasta otsus 98/693/EÜ Hispaania abikava kohta Plan Renove Industrial kommertsveokite ostmiseks (augustist 1994 kuni detsembrini 1996) (EÜT L 329, 5.12.1998, lk 23); komisjoni 30. juuli 1997. aasta otsus 98/182/EÜ abi kohta, mida Friuli-Venezia Giulia piirkond (Itaalia) andis piirkonnas maanteekaubaveoga tegelevatele ettevõtjatele (EÜT L 66, 6.3.1998, lk 18).

(134) Seoses valikulisuse kriteeriumiga märgib ettevõtja, et nagu on tunnistanud ka Prantsusmaa konkurentsiamet, teeb Île-de-France'i piirkonna maantee ühistranspordi regulaarteenuste turu eripärane õiguslik raamistik sellest eraldiseisva geograafilise turu. Võttes selle turu võrdlusraamistikuks, tuleb tõdeda, et piirkonna rakendatud mehhanismi näol on tegemist üldise mittediskrimineeriva ja otsustuspädevust mittehõlmava meetmega, kuna see oli suunatud kõikidele Île-de-France'i piirkonna maantee ühistranspordi regulaarteenust pakkuvatele ettevõtjatele, kes olid kohalike organitega sõlminud liinide käitamise lepingu.

(135) Võttes arvesse Euroopa Liidu õigussüsteemis kehtestatud geograafilise valikulisuse ([19]) ja materiaalse valikulisuse ([20]) kriteeriume, tuleb nentida, et piirkonna võetud meetme näol ei ole tegemist riigiabiga, vaid üldmeetmega.

(136) Majanduseelisega seotud kriteeriumiga seoses tuleb märkida, et piirkonna antavad toetused tuleb seostada avaliku teenindamise eest makstavate hüvitistega. Kuivõrd need hüvitised vastavad neljale *Altmarki* kriteeriumile, ei kaasne nendega majanduseelise andmist.

(137) Seoses esimese *Altmarki* kriteeriumiga, mille kohaselt avaliku teenindamise kohustused peavad olema selgelt kindlaks määratud, märgib RATP Dev, et kui nende kohustuste täitmisega seotud hüvitised pärinevad mitmest riiklikust ressursist, tuleb neid analüüsida lähtuvalt kõikidest avaliku teenindamise kohustustest, mis on avaliku teenindamise lepingus sätestatud. Seega ei saa pidada asjakohaseks järeldust, mille kohaselt piirkonna makstav toetus on ette nähtud üksnes piirkonna määratud lisakohustuste täitmise hüvitamiseks. Tegemist on vaid ühe toetusega teiste hulgas, mis moodustavad veoettevõtjatele makstava hüvitise.

(138) Need avaliku teenindamise kohustused on selgelt kindlaks määratud kohalike omavalitsuste ja veoettevõtjate vahel sõlmitud käitamislepingutes ning piirkonna toetuste saamise tingimuseks olevate nõutavate muudatuste näol on tegemist vaid lisanõuetega. Kohustust investeerida veerevkoosseisu on komisjon tunnistanud eeskätt ühenduse suunistes raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta, ([21]) käsitades seda pealegi sõnaselgelt avaliku teenindamise kohustusena, mille täitmise eest on võimalik maksta hüvitist.

(139) Seoses teise *Altmarki* kriteeriumiga märgib ettevõte, et toetuste määr (25–60 % sõltuvalt sellest, kas tegemist on investeeringuga sõidukipargi täiendamiseks või selle uuendamiseks) oli selgelt kehtestatud seoses sõidukite hankimist hõlmavate eri eesmärkidega ning toetuste ülempiirid olid eelnevalt kindlaks määratud. Parameetrite kindlaksmääramise mehhanism vaadati korrapäraselt läbi, võttes arvesse vajadust kohandada eelnevalt ja läbipaistvalt hüvitiste määra, et vältida ülemäärast hüvitamist.

(140) Seoses kolmanda ja neljanda *Altmarki* kriteeriumiga märgib ettevõte, et käitamislepingute finantskorraldust reguleerivates sätetes nähti ette, et veoettevõtja esitab igal aastal tegevusprognoose hõlmava aruande, milles on täpselt kindlaks määratud, milliseid piirkonna toetustega seotud tulusid arvesse võetakse. Lepinguosalisest kohaliku omavalitsuse panuse suurus sõltub esitatud prognoosi hõlmavas aruandes toodud puudujäägist. Samuti olid sätestatud mehhanismid toetuste tagasimaksmiseks, mis võimaldavad samuti vältida ülemäärast hüvitamist.

5.5.1.2. Meetmed, mis STIF võttis CT1 raames

(141) Ettevõtte RATP Dev väite kohaselt ei vasta STIFi rakendatud mehhanism valikulisuse ja majanduseelise andmise kriteeriumidele. Seega ei saa seda mehhanismi käsitada riigiabina.

(142) Valikulisuse kriteeriumi puhul esitatakse samasugune kaalutlus kui see, mis on toodud põhjendustes 134 ja 135.

(143) Majanduseelise andmisega seotud kriteeriumiga seoses tuleb märkida, et STIFi võimaldatavad toetused tuleb seostada avaliku teenindamise eest makstava hüvitisega. Ettevõtte RATP Dev väitel rahuldavad need toetused nelja *Altmarki* kriteeriumi.

(144) Seoses esimese *Altmarki* kriteeriumiga märgib RATP Dev, et komisjon ei ole menetluse algatamise otsuses vaidlustanud asjaolu, et tegevuskulud on seotud selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustuse täitmisega.

(145) Seoses teise *Altmarki* kriteeriumiga märgib ettevõte, et lepinguosalistest ettevõtjad esitasid iga asjaomase liini kohta STIFile nõutavad dokumendid. Neis dokumentides anti üksikasjaliku finantsanalüüsi alusel hinnang rahastamisvajadusele.

([19]) Vt näiteks kohtuotsus, Euroopa Kohus, 6. september 2006, Portugal *vs.* komisjon, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, punktid 56–58.
([20]) Vt näiteks kohtuotsus, Üldkohus, 7. märts 2012, British Aggregates *vs.* komisjon, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) ELT C 184, 22.7.2008, lk 13.

(146) Seoses kolmanda ja neljanda kriteeriumiga selgitab RATP Dev, et CT1 lepingute õiguslikust analüüsist ilmneb selgelt, et hüvitise suhtes kohaldatavad põhimõtted vastavad *Altmarki* kohtupraktikale ning lepingud hõlmavad kontrollimehhanisme, mille alusel võib nõuda abi tagasimaksmist.

5.5.2. *Abikava liigitamine olemasolevaks abiks*

(147) RATP Dev leiab, et piirkonna ja STIFi mehhanisme tuleb käsitada olemasolevate abikavadena 1999. aasta menetlusmääruse alusel, kuna RATP Dev väitel kehtestati need mehhanismid enne ELi toimimise lepingu jõustumist ning kuna asjaomased regulaarvedude turud olid vaadeldaval ajajärgul veel konkurentsile suletud.

(148) Piirkonna rakendatav mehhanism põhineb õigusnõudel, mida ei ole ajavahemikul 1949–2012 muudetud, samas kui STIFi rakendatava mehhanismi näol on tegemist 1948. aastal kehtestatud korralduse pikendamisega.

(149) Piirkonna ja STIFi rakendatavate mehhanismide näol ei olnud käivitamise ajal tegemist riigiabiga, kuna need mehhanismid ei kahjustanud ühendusesisest kaubandust. Nende käivitamise ajajärgul olid asjaomased turud konkurentsile suletud, mis välistab vastavuse riigiabiks liigitamise neljanda kriteeriumiga.

(150) Komisjonil puudub igasugune pädevus nõuda nende olemasolevate abikavade raames makstud abi tagasimaksmist. Komisjonil on võimalik teha üksnes tulevikku suunatud korrigeerivaid ettekirjutusi.

5.5.3. *Kokkusobivus siseturuga*

(151) Kui peaks osutuma vajalikuks analüüsida siseturuga kokkusobivust riigiabi puhul, tuleks ettevõtte RATP Dev väitel seda teha määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel nende toetuste puhul, mida anti enne 3. detsembrit 2009, kui jõustus määrus (EÜ) nr 1370/2007.

(152) Ettevõtte RATP Dev sõlmitud lepinguid võiks käsitada avaliku teenindamise lepingutena määruse (EMÜ) nr 1191/69 tähenduses. Võttes arvesse põhjenduses 140 toodud järeldusi, on nende lepingutega tagatud, et veoettevõtjale ei maksta ülemäärast hüvitist. Piirkondlikud toetused kuuluvad nende lepingute alusel makstud hüvitiste hulka, toetused on kooskõlas määruse (EMÜ) nr 1191/69 sätetega ja sellega seoses ka siseturuga kokkusobivad. Sama järeldust on ettevõtte RATP Dev väitel võimalik kohaldada ka C1 lepingute alusel enne 3. detsembrit 2009 makstud STIFi hüvitiste suhtes.

(153) Pärast 3. detsembrit 2009 makstud toetuste suhtes tuleb ettevõtte RATP Dev väitel kohaldada määrust (EÜ) nr 1370/2007. Selles määruses on sätestatud, et avaliku teenindamise lepingud on siseturuga kokkusobivad ja nendest ei ole vaja teatada, kui i) lepingud hõlmavad määruse artiklis 4 sätestatud kohustuslikku sisu ja ii) hüvitise puhul ei ole tegemist ülemäärase hüvitamisega. Need kaks tingimust on ettevõtte RATP Dev väitel täidetud ning ettevõte järeldab selle põhjal, et vaadeldavad meetmed on siseturuga kokkusobivad.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) Ettevõte Transdev Île-de-France („Transdev“) kuulub kontserni Transdev ja tegutseb Île-de-France'i piirkonna sõitjateveo sektoris, käitades sõitjateveo maanteetranspordivõrku väljaspool RATP teenindatavat põhipiirkonda.

(155) Ettevõtte märkused puudutavad üksnes piirkonna võetud meetmeid, kuigi väidete kinnituseks toodud lepingute näited hõlmavad ka osa CT1 ja CT2 lepingute perioodist.

(156) Esmalt meenutab Transdev, et regulaarset sõitjatevedu maanteel reguleerivad Île-de-France'i piirkonna eripärased eeskirjad ning vaadeldav sektor moodustab transpordiga seotud üldõigusest erandi.

(157) Vaadeldaval perioodil võis korraldav ametiasutus valida transpordivõrgu käitaja ilma eelneva hankemenetluseta transpordikavasse haldusmenetlusliku kandmise teel, kuivõrd määrus (EÜ) nr 1370/2007 ei olnud veel jõustunud.

(158) Lisaks sellele täpsustab ettevõte, et korraldav ametiasutus tekitas kunstlikult struktuurse puudujäägi, määrates halduskorras kindlaks kasutajate suhtes kohaldatavad sõidutariifid, sõltumatult tegelikust teenuse osutamise maksumusest. Just seda puudujääki hüvitati rahaliselt avaliku teenindamise lepingute abil.

(159) Seejuures ei olnud Île-de-France'i piirkonna regulaarbussiliine hõlmava ühistranspordi turg konkurentsile avatud.

5.6.1. *Abi olemasolu*

(160) Transdev volitas uurimisbürood Microeconomix analüüsima kolme lepingut ja nende lisalepinguid ning lepingutega seotud rahavooge. Ettevõte esitas peamised tulemused ning täpsustab, et ekspertiisiaruandest ilmneb ühemõtteliselt, et toetuskava on neutraalne ning ei hõlma ülemäärast hüvitamist.

(161) Transdevi väitel kindlustab piirkondlike toetuste haldamise mehhanism täielikult, et toetused ei saa olla seostatavad investeerimisabiga. Võib öelda, et piirkondlikud toetused teataval määral tagastatakse toetuse andnud omavalitsusele varade amortisatsiooniaja jooksul seoses negatiivse mõjuga, mida need toetused avaldavad omavalitsuse makstavatele hüvitistele.

(162) Vaadeldava meetme näol on seega tegemist täiesti neutraalse korraga, mille alusel makstakse avaliku teenindamise eest hüvitist veoettevõtjatele, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingu.

(163) Seoses nimetatud neutraalsusega ei ole riigiabi olemasolu kriteeriumid täidetud.

5.6.1.1. Riigi ressursid ja riigiga seostatavus

(164) Transdev leiab, et kuivõrd piirkonna makstud summad tulevad kokkuvõttes kohalikule organile tagasi, ei ole need vahendid väljunud riigi haldusalast.

5.6.1.2. Majanduslik eelis

(165) Kuivõrd vahendite kättesaadavaks tegemine ei toimunud soodsamatel tingimustel võrreldes finantsturu tingimustega, ei saa ettevõtjad sellega seoses mingit eelist. Eelise andis piirkond omavalitsusele ning see ei mõjuta konkurentsi.

(166) Lisaks sellele ei nõustu Transdev väitega, et piirkonna kaasrahastatud varustus võiks olla konkurentsiolukorras nende ettevõtete varustusega, kes ei ole toetuse saamiseks abikõlblikud.

5.6.1.3. Valikulisus

(167) Kõik Île-de-France'i piirkonna maantee ühistranspordi regulaarteenuste turul tegutsevad ettevõtjad olid hõlmatud meetmega samadel alustel, seega ei ole vaadeldaval juhul tegemist valikulise meetmega.

5.6.1.4. Konkurentsi ja liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamine

(168) Kuivõrd meetme puhul ei esine majanduseelise andmist ja valikulisust, leiab Transdev, et meede ei saa kuidagi kahjustada konkurentsi ja sellest tulenevalt mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

5.6.2. *Kokkusobivus siseturuga*

(169) Kui komisjon peaks siiski otsustama, et tegemist on riigiabiga, leiab Transdev, et selline abi oleks tänu vastavusele määrusele (EMÜ) nr 1191/69 siseturuga kokkusobiv.

5.7. **Ülemaailmne ühistranspordi assotsiatsioon**

(170) Ülemaailmne ühistranspordi assotsiatsioon (Union internationale des transports publics, UITP) on rahvusvaheline ühistranspordi organisatsioon, mille tegevus hõlmab kõiki ühistranspordi liike ja millel on üle 3 100 liikme (ettevõtted, ametiasutused ja tarnijad) üle kogu maailma.

(171) UITP ei lasku menetluse algatamise otsuses vaadeldavate mehhanismide üksikasjadesse. Ta kasutab võimalust meenutada teatavaid kõnealuse sektoriga seotud asjaolusid.

(172) Esiteks on liikmesriikidel määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaselt avaliku teenindamise kohustuse kindlaksmääramisel suur manööverdus- ja tõlgendusruum, mida mõjutavad eeskätt kasutajate vajadused.

(173) Teiseks iseloomustab Euroopa avalikku transporditeenust asjaolu, et tegevuskulud kaetakse keskmiselt ligi 50 % ulatuses piletimüügist saadava tuluga (Pariisis 30 %). Seetõttu on äärmiselt oluline, et avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest maksaksid riiklikud ametiasutused piisavat hüvitist.

(174) Erinevalt komisjoni menetluse algatamise otsuse põhjenduses 43 väidetust ei ole avaliku teenindamise kohustused piiratud transporditeenuse osutamisega seotud tegevuskuludega, need võivad olla suunatud teenuse kvaliteedi parandamisele ning taristu ja veerevkoosseisu täiendamisele. Meetmed võivad olla siseturuga kokkusobivad, kui need vastavad kohaldatavates õigusaktides, st määruses (EÜ) nr 1370/2007 või määruses (EMÜ) nr 1191/69 sätestatud tingimustele.

5.8. **Ettevõtete RATP Dev, Transdev, OPTILE ja Kéolis 21. juunil 2016 edastatud lisamärkused**

(175) Esmalt juhivad neli huvitatud kolmandat isikut, kes soovisid täiendada esitatud märkusi, komisjoni tähelepanu tema tehtud otsusele seoses Tšehhi Vabariigi rakendatud abikava siseturuga kokkusobivuse analüüsiga („Autobus Porizeni otsus“) ([22]). Selle otsusega seotud asjaolud on kolmandate isikute väitel väga sarnased piirkonna rakendatava mehhanismi omadega (mis võeti üle CT1 lepingutesse). Komisjon uuris Tšehhis kehtestatud investeeringutoetuste süsteemi, võttes arvesse toetuste mõju käitamislepingute raames antavatele hüvitistele ning kuulutas need toetused siseturuga kokkusobivaks määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel.

(176) Huvitatud kolmandad isikud leidsid samuti, et *Jorgen Anderseni* kohtuotsuses käsitleti avaliku sõitjateveoteenusega seotud määrust, mida kohaldatakse käesoleval juhul: tegemist on määrusega (EMÜ) nr 1191/69 selle 1991. aastal muudetud versioonis ja mitte määrusega (EÜ) nr 1370/2007.

(177) Esmajärjekorras toovad huvitatud kolmandad isikud välja asjaolu, et piirkondlike toetuste näol, mida makstakse piirkonna kehtestatud mehhanismi alusel, ei ole tegemist riigiabiga. Nad jõuavad sellele järeldusele seoses asjaoluga, et selle mehhanismi raames võetakse arvesse iga-aastast intressimäära, mida kohaldatakse veerevkoosseisu hankimiseks antava toetuse suhtes.

(178) Seoses kohaldatava määruse küsimusega märgivad huvitatud kolmandad isikud, et *Jorgen Anderseni* kohtuotsuses määrati kindlaks määruste (EMÜ) nr 1191/69 ja (EÜ) nr 1370/2007 ajalise kohaldamise eeskirjad. Selles kohtuotsuses otsustas Euroopa Kohus, et määrust (EMÜ) nr 1191/69 kohaldatakse selleks, et uurida:

a) enne 3. detsembrit 2009 antud abi õiguspärasust, kuna määruse (EMÜ) nr 1191/69 näol on tegemist kohustusest vabastamise määrusega, millega vabastatakse teatamiskohustusest määruse sätetega kooskõlas makstavad hüvitised;

b) 3. detsembri 2009. aasta seisuga kehtivate ja määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 8 lõikes 3 sätestatud erinevate tähtaegade võrra pikendatud lepingute alusel antava abi õiguspärasust ja siseturuga kokkusobivust.

(179) Vastavalt otsusele *Jorgen Anderseni* kohtuasjas, mis on komisjoni jaoks vaadeldaval juhul siduv, peab komisjon vaatlema enne 3. detsembrit 2009 antud abi lähtuvalt määrusest (EMÜ) nr 1191/69 ning see hõlmab ka hüvitisi, mida on makstud avaliku teenindamise lepingu kohases toetuskavas toodud hindade kujul. Lisaks sellele on selliselt makstavate hüvitiste arvutamise meetodid määratud kindlaks *Danske Bus* ([23]) kohtupraktikas, mille kohaselt hüvitised peavad olema *„otseselt ja äärmiselt vajalikud avaliku transporditeenuse kui sellise osutamiseks“* ([24]).

(180) Kui komisjon mingil põhjusel ei nõustu käsitama määrust (EMÜ) nr 1191/69 kohustusest vabastamise määrusena, peab ta oma otsustuspraktika kohaselt kuulutama piirkonna rakendatud mehhanismi alusel makstavad toetused siseturuga kooskõlas olevateks.

(181) Kui komisjon ei nõustu kohaldama *Jorgen Anderseni* kohtuotsuses väljendatud põhimõtteid ja otsustab kohaldada määrust (EÜ) nr 1370/2007, peab ta ühtlasi otsustama, et hindade kaudu makstavate hüvitiste siseturuga kokkusobivuse analüüsi hõlmavad kohaldamistingimused on samad kui määruse (EMÜ) nr 1191/69 puhul.

([22]) Komisjoni 16. aprilli 2008. aasta otsus seoses riigiabiga nr 350/2007, mida Tšehhi Vabariik andis ettevõttele Autobus Porizeni.
([23]) Kohtuotsus, Üldkohus, 16. märts 2004, Danske Busvognmænd *vs*. komisjon, T-157/01, ECLI:EUT:2004:76.
([24]) *Ibidem*, punkt 86.

(182) Lõpuks täiendavad huvitatud kolmandad isikud oma väiteid seoses olemasoleva abikava kohaldamisega pärast komisjoni 15. oktoobri 2014. aasta otsuse *Dublin Bus/Irish Bus* vastuvõtmist ([25]). Selles otsuses leidis komisjon, et 1985. aastal käivitatud investeeringutoetuste süsteemi näol, mis on äärmiselt sarnane piirkonna rakendatava mehhanismiga, on tegemist olemasoleva abikavaga.

6. **KOMISJONI HINNANG VAADELDAVATELE MEETMETELE**

(183) Komisjoni analüüs hõlmab kolme menetluse algatamise otsuses osutatud investeerimise toetusmehhanismi: i) piirkondlik investeerimise toetusmehhanism, mis määrati kindlaks kolme järjestikuse otsuse CR 34–94, CR 44–98 ja CR 47–01 alusel, ii) mehhanism, mis rakendus CT1 lepingu lisalepingu nr 3 alusel ja iii) CT2 lepingu C2 osa. CT2 lepinguga seoses rõhutab komisjon, et tema käsitlus piirdub investeerimise problemaatikaga seonduva C2 osaga. Menetluse algatamise otsuses nimetati üksnes meetmeid, mille näol võib olla tegemist investeeringutoetustega; see välistab CT2 lepingute osa C1.

6.1. **Abikava või individuaalsed abid**

(184) Aastate jooksul on enam kui sada ettevõtjat saanud piirkonna ja seejärel STIFi makstud toetusi. Enne kui hinnata abi olemasolu ja selle võimalikku kokkusobivust siseturuga, tuleb välja selgitada, kas need toetused anti individuaalses korras, mis eeldab, et komisjon peab vaatlema neid ükshaaval, või on tegemist abikavadega, mille puhul komisjon võib piirduda kõnealuste abikavade oluliste parameetrite uurimisega.

(185) Määruses (EL) 2015/1589 ([26]) („menetlusmäärus“) on sätestatud, et abikava on „mis tahes õigusakt, mille alusel võidakse ilma edasiste rakendusmeetmeteta anda individuaalset abi õigusaktis üldiselt ja abstraktselt määratletud ettevõtjatele, ja mis tahes õigusakt, mille alusel võidakse anda eriprojektiga sidumata abi ühele või mitmele ettevõtjale määramata ajaks ja/või määramata ulatuses“. Selle määratluse kohaselt peab komisjon, selleks et eristada abikava individuaalsete abide kogumist, andma hinnangu abi andva ametiasutuse otsustuspädevuse ulatusele.

(186) Piirkonna rakendatava mehhanismi kohta märgib komisjon, et piirkonna nõukogu 1994. aasta otsuses määrati üldiselt ja abstraktselt kindlaks ettevõtted, kes võivad toetusi taotleda, vaadeldaval juhul oli tegemist ettevõtjate või omavalitsuse enda üksustega, kes on sõlminud Île-de-France'i piirkonna kohaliku omavalitsusega lepingu regulaarbussiliinide käitamiseks. Lisaks sellele määrati otsuses selgelt ja täpselt kindlaks varad, mille soetamist on võimalik toetada, selle vara suurim võimalik väärtus ning toetuse määr iga varaliigi puhul. Täpsustati ka abi andmise tingimusi, eeskätt tellijast omavalitsusasutuse ja veoettevõtja kohustust täiustada pakkumist nii koguseliselt kui ka kvalitatiivselt. Seega on piirkonna otsustuspädevus toetuste andmisel rangelt piiratud 1994. aasta otsusega ning seda otsust 1998. ja 2001. aastal asendanud otsuste sätetega. Sellega seoses leiab komisjon, et need otsused moodustavad abikava õigusliku aluse.

(187) CT1 raames makstud toetuste puhul märgib komisjon, et need põhinevad STIFi 2006. aastal koostatud ja kinnitatud tüüplepingul. Kõikide CT1 lepingute preambulis meenutati, et konkreetse lepingu erijooned ei saanud tühistada tüüplepingus sätestatud põhimõtteid ja põhitingimusi: „käesoleva lepingu puhul kohaldatakse ja arvestatakse ühtlasi STIFi nõukogu 13. detsembri 2006. aasta istungil kinnitatud piirkondlikes tehnilistes kirjeldustes esitatud suuniseid ja põhimõtteid ning leping vastab 1. tüüpi näidislepingule, mille on samuti kinnitanud nõukogu“. See märkus kehtib eriti lisalepinguga nr 3 tehtud muudatuste suhtes, mis võeti vastu STIFi nõukogu 2. oktoobri 2008. aasta otsusega. Selle otsuse alusel võivad kõik veoettevõtjad, kes on sõlminud STIFiga 1. tüüpi lepingu, taotleda lisalepingus nr 3 osutatud investeeringutoetusi. Lisalepingu nr 3 näidislepingus (eriti selle I lisas) on selgelt ja täpselt kindlaks määratud vara, mille soetamist on võimalik toetada, selle vara suurim võimalik väärtus ning toetuse määr iga varaliigi puhul. Seega on STIFi otsustuspädevus lisalepingu nr 3 alusel toetuste andmisel rangelt piiratud 2008. aasta otsuse alusel koostatud tüüplepingu sätetega. Sellega seoses leiab komisjon, et see otsus moodustab abikava õigusliku aluse.

([25]) Komisjoni 15. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2015/635 riigiabi nr SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) kohta, mida Iirimaa andis asutuse Córas Iompair Éireann bussiettevõtjatele (Dublin Bus ja Irish Bus) (ELT L 104, 23.4.2015, lk 17)..

([26]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

(188) Samalaadset arutluskäiku võib kohaldada ka CT2 lepingute osa C2 suhtes. Selle arvutamisel kasutatakse meetodit, mis on rangelt piiritletud STIFi nõukogu kinnitatud CT2 näidislepinguga. Kõik ettevõtjad, kes on sõlminud CT2 lepingu, võivad investeerimiskulude hüvitamiseks taotleda C2 hüvitist, kusjuures STIFil ei ole selle hüvitise suuruse arvutamisel mingit otsustuspädevust.

(189) Eelneva valguses leiab komisjon, et abi olemasolu ja selle siseturuga kokkusobivuse hindamiseks ei ole vaja vaadelda iga toetust eraldi. Otsuse järgnevas osas esitab komisjon kõigi kolme abikava puhul nende õiguslikus aluses sätestatud põhiparameetrid.

6.2. **Riigiabi olemasolu hindamine**

(190) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.

(191) Asjaomasest sättest nähtub, et riigiabina käsitlemiseks on vajalik, et vaadeldav meede peab i) pärinema riigilt, st tegemist on riigi ressursside kasutamisega ning see on seostatav riigiga; ii) andma abisaajale majandusliku eelise; iii) olema valikuline; iv) moonutama tõenäoliselt konkurentsi ja mõjutama liikmesriikidevahelist kaubandust.

6.2.1. *Riigi ressursid ja riigiga seostatavus*

6.2.1.1. Piirkonna võetud meetmed

(192) Piirkonna toetuste andmise aluseks olid piirkondliku nõukogu otsused ning toetust anti Île-de-France'i piirkonna eelarvest.

(193) Sellest lähtuvalt leiab komisjon, et piirkonna võetud meetmete puhul kasutati riigi ressursse ning need meetmed on seostatavad Prantsuse riigiga.

6.2.1.2. STIFi võetud meetmed

(194) Kuivõrd STIFi näol on tegemist avalik-õigusliku haldusasutusega, on tema otsused seostatavad ametiasutusega ning tema ressursside näol on tegemist riiklike ressurssidega.

(195) Sellest lähtuvalt leiab komisjon, et STIFi võetud meetmete puhul kasutati riigi ressursse ning need meetmed on seostatavad Prantsuse riigiga.

6.2.2. *Majanduslik eelis*

(196) Komisjon täpsustab esmalt, et piirkonna ja STIFi võetud meetmetest kasusaajaid tuleb käsitada ettevõtjatena, sest sõltumata nende õiguslikust seisundist tegelevad nad majandustegevusega, st pakuvad maanteeveoteenuseid. Sellest tulenevalt saab väita, et kõik vaadeldavatest meetmetest kasusaajad, nii eraettevõtjad kui omavalitsusüksused tegelevad majandustegevusega ning neid tuleb käsitada ettevõtjatena ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(197) Menetluse algatamise otsuses tõstatas komisjon esmalt küsimuse piirkonna ja seejärel STIFi antud investeeringutoetuste olemuse kohta, ning küsimuse sellest, kas tegemist on investeeringutoetuste või avaliku teenindamise eest makstava hüvitisega.

(198) Vastuseks sellele küsimusele väitsid Prantsuse ametiasutused ja huvitatud kolmandad isikud, et piirkonna ja STIFi võetud meetmete näol on tegemist omavalitsusüksustele ja eraõiguslikele veoettevõtjatele makstavate hüvitistega avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest, mis liiatigi vastavad *Altmarki* kohtupraktikas osutatud tingimustele, kuivõrd vaadeldavad meetmed ei anna neist kasusaajatele majanduseelist.

(199) Tuleb märkida, et üldmajandushuviteenuse pakkumisega seotud kulude hüvitamise näol ei ole ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt tegemist majanduseelise andmisega, kui samaaegselt on täidetud neli tingimust ([27]). Esiteks peab meetmest kasu saav ettevõtja tõepoolest täitma avaliku teenindamise kohustust ning tema kohustused peavad olema selgelt kindlaks määratud. Teiseks, hüvitise arvutamise aluseks olevad parameetrid peavad olema eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud. Kolmandaks ei tohi hüvitis olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ja mõistlikku kasumit. Neljandaks, kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud avalikus hankemenetluses, mis võimaldab välja valida kandidaadi, kes suudab asjaomaseid teenuseid pakkuda üldsuse jaoks kõige väiksemate kuludega, peab sobiva hüvitise tase olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida tüüpiline hästi korraldatud juhtimise ja asjaomase avaliku teenindamise nõuete täitmiseks vajalike vahenditega asjakohaselt varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit. Komisjon on täpsustanud kõiki neid tingimusi oma teatises Euroopa Liidu riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes ([28]).

(200) Komisjon analüüsib vaadeldavaid meetmeid lähtuvalt *Altmarki* kohtupraktikast.

6.2.2.1. Piirkonna antud investeeringutoetused

(201) Esimese *Altmarki* kriteeriumi kohaldamise eesmärk on veenduda, et tehtud maksete näol on tegemist selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstavate hüvitistega.

(202) Vaadeldaval juhul leiab komisjon, et piirkonna antavaid toetusi saavad taotleda üksnes avaliku teenindamise kohustust täitvad omavalitsusüksused ja veoettevõtjad. Avaliku teenindamise kohustused on kindlaks määratud iga ettevõtja ja vastava tellijast omavalitsuse vahel sõlmitud käitamislepingutes. Nendes käitamislepingutes nähakse ette hüvitis avaliku teenindamise kohustuste täitmisega seoses kantavate kulude eest, millest on maha arvatud võimalikud saadud tulud ja muud toetused.

(203) Piirkonna makstavad toetused on seotud lepingulise mehhanismiga selleks, et stimuleerida investeerimist ning sellega toetada transporditeenuse kvantitatiivset ja kvalitatiivset parandamist. Toetuste summa on kindlaks määratud kokkuleppelisel alusel, kohaldades kindlaksmääratud protsendimäära teatud kulutuste kategooriate suhtes, millele on seatud ülempiir (näiteks bussi hind ilma maksudeta).

(204) Toetuse taotlemiseks peavad transporditeenuseid tellivad omavalitsused kohustuma täiustama avaliku teenindamise kohustuse sisu, mille nad panevad veoettevõtjatele. Nagu on osutatud isegi 1994. aasta otsuse pealkirjas, on abikava eesmärk *„parandada maantee ühistransporditeenuse osutamist“*. See aga iseenesest ei tähenda, et piirkonna makstavad toetused kujutavad endast hüvitist avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest. Samuti nagu tavapäraste toetuste puhul on need lihtsalt suunatud transporditeenuseid pakkuvate ettevõtjate ja omavalitsusüksuste investeeringute soodustamisele. Seevastu teenuseid tellivate omavalitsusasutuste kohustus on hüvitada transporditeenuse pakkujale kõik kulud, mis tulenevad *kõikidest* kohustustest, mida nad nendele ettevõtjatele täiendavalt panevad (sealhulgas ka kohustustest, mille täitmine on vajalik selleks, et olla õigustatud piirkonna makstava toetuse taotlemiseks).

(205) Need kulud oleksid ilma piirkonna makstava toetuseta kahtlemata suuremad, sest hüvitatava kahjumi arvestamisel võetakse arvesse teenitud tulu ja võimalikke muid toetusi. Samas jääb püsima põhimõtteline vahe avaliku teenindamise kohustusi hõlmava süsteemi ja teenuseid telliva omavalitsusasutuse vastutusalas olevate hüvitiste (mida käesolev menetlus ei hõlma) ning toetuskava vahel, mis on suunatud üldiselt investeeringutele, millega parandatakse veoteenuste osutamist.

(206) Seega, vaatamata majanduslikule seosele, mis ühendab õigustatult piirkonna makstavaid toetusi ja avaliku teenindamise hüvitise arvutamist, leiab komisjon, et piirkonna makstavaid toetusi ei makstud hüvitisena selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest. Esimene *Altmarki* kriteerium ei ole seega täidetud. Kuivõrd neli *Altmarki* kriteeriumi peavad olema täidetud samaaegselt, ei saa vastavuse kontrollimine anda positiivset tulemust, kui üks kriteerium ei ole täidetud. Seega tuleb piirkonna võetud meedet analüüsida klassikalisema meetodi kohaselt kui abikava, mis võimaldab anda investeeringutoetusi.

(207) Võttes enda kanda osa investeerimiskuludest, mida tavapäraselt oleks pidanud kandma veoettevõtjad, tekitas piirkond toetuste saajate jaoks täiendava manööverdamisruumi, tänu millele ettevõtjad said kasutada omavahendeid muuks otstarbeks. Sellega said toetuste saajad majanduseelise.

([27]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punktid 87–95.
([28]) ELT C 8, 11.1.2012, lk 4.

(208) Mõned huvitatud kolmandad isikud väitsid, et selle eelise tühistas asjaolu, et toetused, mida suurendasid rahastamiskulud, mida ettevõtja ei pidanud kandma, amortiseeriti teenuse tellinud omavalitsuse täiendavalt makstava avaliku teenuse osutamise hüvitise kaudu.

(209) Vastuseks sellele väitele märgib komisjon, et kõnealuse abikava aluseks olevates järjestikustes otsustes ei ole kindlaks määratud sellise amortiseerimise parameetreid: kestust ja intressimäära. Seega ei võimalda toetuskava õigusliku aluse mitte ükski säte täpselt tagada, et toetused amortiseeritakse nõuetekohaselt tähtaja jooksul, mis vastab varustuse kasutamise tingimustele, võttes seejuures arvesse rahastamiskulusid, mida ettevõtja ei pidanud kandma ning mis peaksid olema kooskõlas turutingimustel toimuva rahastamise kuludega. Transporditeenuse tellijate makstavate toetuste arvessevõtmise analüüs avalike teenuste eest täiendavalt makstavate hüvitiste suuruse arvutamisel tuleneb seega iga kõnealuse hüvitise analüüsist ja mitte toetuste analüüsist. Käesolev menetlus aga ei keskendu üldise avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstavatele hüvitistele, vaid üksnes täiendavalt makstavatele toetustele.

(210) Eelnevat silmas pidades leiab komisjon, et piirkonna makstavate toetuste näol, kui vaadelda neid eraldi, anti nende toetuste saajatele majanduseelis.

6.2.2.2. CT1 lepingute alusel makstavad toetused

(211) CT1 lepingu näol on tegemist avaliku teenindamise lepinguga, millega pannakse ettevõtjale selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustus. CT1 lepingu artiklis 4–2 on sätestatud, et *„ettevõtja pakub avalikku sõitjateveoteenust“*. Sellest tulenevalt oli ettevõtjal kohustus pidada üleval ja käitada talle usaldatud liine ning vedada reisijaid STIFi kindlaksmääratud veo- ja tariifitingimustel. CT1 lepingu artiklis 12–1 on ühemõtteliselt täpsustatud: *„sõidutariifide kindlaksmääramine on STIFi ainupädevuses ning seda ei ole võimalik edasi delegeerida“*. Ettevõtja saab seevastu hüvitist avaliku teenindamise kohustuste täitmisega seoses kantavate kulude eest, millest on maha arvatud võimalikud saadud tulud ja muud toetused.

(212) CT1 lepingu lisalepingu nr 3 alusel antavad toetused on seostatud samalaadselt, nagu eelneva perioodi jooksul piirkonna antavad toetused olid seotud käitamislepingutes sätestatud hüvitistega. Peamine erinevus seisnes selles, et sama üksus (STIF) maksis samaaegselt i) avaliku teenindamisega seotud hüvitisi otseses mõttes, mille arvutamise meetodi kohaselt kaeti avaliku teenindamise kohustuse täitmisega tekkiv puudujääk ja ii) investeeringutoetusi, mille suurus määrati kindlaks hinnalage ja toetuse ülemmäära arvestades. Lisaks sellele, nagu ka varasema perioodi puhul, ei olnud toetuste andmise õiguslikus aluses, st CT1 lepingu lisalepingus nr 3 samuti määratud kindlaks põhiparameetrid toetuste amortiseerimiseks täiendavalt makstavate avaliku teenindamise hüvitiste vahendusel.

(213) Neid sarnasusi silmas pidades, mida rõhutasid ka mitmed huvitatud kolmandad isikud, leiab komisjon, et on võimalik kasutada sama põhjendust nagu varasema perioodi puhul. CT1 lepingute lisalepingu nr 3 alusel makstavate toetuste näol on seega tegemist „tavaliste“ investeeringutoetustega ning nendega antakse toetuse saajatele majanduseelis.

6.2.2.3. CT2 lepingu osa C2

(214) CT2 lepingu näol on tegemist avaliku teenindamise lepinguga, millega pannakse ettevõtjale selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustus, mis hõlmab nii käitamist kui ka investeerimist.

(215) CT2 lepingu artiklis 5–2 on ettevõtjale kehtestatud järgmised üldised kohustused:

— „pidada üleval ja käitada, mida tuleb käsitada ettevõtja kohustusena võtta seoses liinide ja rajatistega, mille käitamine on talle usaldatud, kõik meetmed, mis on vajalikud selleks, et tagada transporditeenuse osutamine vastavalt järjepidevuse, regulaarsuse, sõidusageduse, sõiduulatuse, turvalisuse ja kvaliteedi valdkonnas seatud nõuetele;

— pakkuda veoteenust, mida tuleb käsitada ettevõtte kohustusena nõustuda vedama reisijaid STIFi kindlaksmääratud üldhindadega ja tingimustel;

— kohaldada hinnakujundust, mida tuleb käsitada ettevõtte kohustusena kasutada müümisel ja tunnistada hindade valikut vastavalt STIFi kindlaksmääratud üldistele müügi- ja kasutamistingimustele;

— osaleda integreeritud süsteemides, mis hõlmavad teabevahetust, sõidudokumentide väljastamist, sõidugraafikuid ja ümberistumispunktide kasutamist;

— aidata kaasa sõitjate turvalisuse ja ohutuse tagamisele.“

(216) CT2 lepingu artiklis 41 on lisaks sellele sätestatud ettevõtja kohustused, mis on seotud varadega ning mida tuleb eeskätt käsitada kohustusena kasutada kõiki varasid, teostada avaliku transporditeenuse osutamisega seotud vara hooldus- ja remonditöid ning koostada sõiduparki hõlmav investeerimiskava kogu lepingu kehtivusajaks, mis võimaldab tagada, et sõidukipargi keskmine vanus ei ületa 7 aastat, seda eeskätt turvalisuse, töökindluse, sõidukite kasutatavuse ning hooldus- ja remondikulude optimeerimisega seotud põhjustel.

(217) CT2 lepingu abil katkestab STIF varasema praktika ning võtab kasutusele uue avaliku teenindamise lepingu, mis hõlmab algusest peale tervikuna kohustusi, mis on seotud käitamisega *ja* investeeringutega, kasutades selleks ühtset *„teenuse finantskontot“*. Osa C2 on nähtud konkreetselt ette investeeringutega seotud kulude hüvitamiseks. Komisjon järeldab selle põhjal, et osaga C2 hüvitatakse selgelt kindlaks määratud avaliku teenindamise kohustused, mis on seotud investeeringutega, ning et esimene *Altmarki* kriteerium on seega täidetud.

(218) Pärast seda, kui osa C2 vastavus esimesele *Altmarki* kriteeriumile on välja selgitatud, tuleb kontrollida vastavust teisele, kolmandale ja neljandale *Altmarki* kriteeriumile. Kuivõrd tegemist on kumulatiivsete kriteeriumidega, piirdub komisjon tõendamisega, et vaadeldava toetusega antakse majanduseelis, seega ei ole neljas kriteerium täidetud.

(219) Neljanda *Altmarki* kriteeriumi puhul tuleb veenduda, et kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud avalikus hankemenetluses, mis võimaldab välja valida kandidaadi, kes suudab asjaomaseid teenuseid pakkuda üldsuse jaoks kõige väiksemate kuludega, peab sobiva hüvitise tase olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida tüüpiline hästi korraldatud juhtimise ja asjaomase avaliku teenindamise nõuete täitmiseks vajalike vahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmisel kandnud, arvestades nende täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit.

(220) Seejuures tuleb märkida, et STIF tegi kulude võrdleva analüüsi enne ettevõtjatega lepingute sõlmimist. See võrdlev analüüs tugineb samaaegselt i) igas konkreetses lepingus toodud arvandmetele, ii) õiguslikele vahenditele, mis tagavad kulude ja varustuse võrreldavuse, iii) Île-de-France'i piirkonna sõitjateveoturu põhjalikule tundmisele ja iv) võrdlusele nii valdkonnas üldiselt tunnustatavate andmete kui ka väljakuulutatud hankemenetluse tulemusel sõlmitud lepingutega. Samas keskendub see põhjalik analüüs eeskätt käitamisega seotud teguritele, nagu busside sõidukiirus või juhi töötundide arv sõiduki kohta. Selliste muutuvtegurite analüüs on äärmiselt vajalik käitamiskulude ja osa C1 suuruse kindlaksmääramisel, kuid see ei võimalda veenduda, et investeerimiskulud, mida kaetakse osa C2 abil, vastavad keskmise suurusega hästi juhitud ettevõtte omadele. Lisaks sellele ei saa olla kindel, et STIFi esitatud valim on esinduslik, kui pidada silmas hästi juhitud ettevõtteid. Kuigi on ilmne, et STIFi tehtud analüüs on suur samm edasi avalikku teenust pakkuvatele ettevõtjatele makstavate hüvitiste haldamisel, ei ole see analüüs piisav selleks, et tagada osa C2 vastavus neljandale *Altmarki* kriteeriumile.

(221) Kuivõrd neljas Altmarki kriteerium ei ole täidetud, järeldab komisjon, et CT2 lepingute osa C2 alusel antakse toetuse saajatele majanduseelis.

6.2.3. *Valikulisus*

(222) Järjepideva kohtupraktika kohaselt ([29]) käsitatakse meedet valikulisena, kui seda ei saa kasutada kõik asjassepuutuvad majandussektorid. Nii piirkonna kui ka STIFi võetud meetmed hõlmavad üksnes omavalitsusüksusi või eraettevõtjaid, kellega kõnealused omavalitsused või STIF on sõlminud Île-de-France'i piirkonna bussiliini või transpordivõrgu käitamise lepingu. Seega hõlmab vaadeldav meede üksnes Île-de-France'i piirkonna maantee ühistranspordi regulaarteenuste sektorit.

(223) Lisaks sellele märgib komisjon, et selle sektori ettevõtjate hulgas on tehtud teatav valik enne toetuste eraldamist, kui valiti välja ettevõtted, kellele pannakse avaliku teenindamise kohustus.

([29]) Vt näiteks kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. juuni 1999, Belgia *vs.* komisjon, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punkt 32, või kohtuotsus, Euroopa Kohus, 8. november 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH ja Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH *vs.* Finanzlandesdirektion für Kärnten, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, punkt 48.

(224) Kuivõrd valikulisus on täheldatav nii sektori tasandil kui ka sektorisiseselt, siis ei ole enam vaja tõendada selle valikulisuse geograafilist laadi, vastupidiselt sellele, mida väidab RATP Dev, osutades *Azores'i* ([30]) kohtupraktikale. Sellega seoses järeldab komisjon, et meetmed, mis piirkond ja STIF võtsid CT1 ja CT2 lepingute raames, on valikulised.

6.2.4. *Konkurentsi ja liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamine*

(225) Komisjon peab kontrollima, kas meetmed võivad moonutada konkurentsi sel määral, et see mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(226) Seoses piirkonna rakendatud mehhanismiga märgib komisjon, nõustudes Pariisi halduskohtuga, ([31]) et „ettevõtjad, kes tegutsevad sõitjateveo regulaarliinide sektoris, tegutsevad samaaegselt ka sõitjate juhuvedude sektoris […], ning seetõttu võivad sõitjateveo regulaarliine käitavad ettevõtjad, kes on saanud toetust, olla konkurentsiolukorras sõitjate juhuvedude sektoris tegutsevate ettevõtjatega, kellel ei ole võimalik saada neid toetusi, mis on ette nähtud, nagu öeldud, üksnes regulaarliine käitavatele ettevõtjatele". Nii võib esimese viie aasta jooksul soetatud varustust kasutada väljaspool tavapärast kasutusaega teistes kasutusvaldkondades, sealhulgas juhuvedude turul. Pärast viiendat aastat ei kehtesta piirkond enam kohustusi seoses toetust saanud varustuse kasutamisega. Lisaks sellele ei takista mitte ükski säte või eeskiri toetust saanud ettevõtjatel, kes käitavad Île-de-France piirkonnas maantee ühistranspordi regulaarliine, esitada oma kandidatuuri ka teistel sõitjate regulaar- või juhuvedude turgudel väljakuulutatud hangetele Prantsusmaal või mujal Euroopas. Riiklik kohtunik, kes tegi otsuse põhjendustes 27–32 kirjeldatud haldusmenetluses, tegi samasuguse järelduse, märkides, et toetuse saanud ettevõtjad „võivad tänu sõidukite soetamise ja varustuse hankimisega seotud kokkuhoiule saada konkurentsieelise võrreldes ettevõtjatega, kes abi ei saanud" ning et sellest tulenevalt võib mehhanism „mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust ja kahjustada või ähvardada kahjustada konkurentsi" ([32]). Komisjon nõustub selle järeldusega ja kinnitab, et alates piirkondliku mehhanismi rakendamisest ja *a fortiori* kogu vaadeldava perioodi jooksul võisid piirkonna antud investeeringutoetused moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(227) Järgneva perioodi jooksul oli varasid, mille puhul maksis toetust STIF CT1 lepingu lisalepingu nr 3 alusel, võimalik kasutada üksnes STIFi transpordikavas nimetatud avaliku teenindamisega seotud tegevuse jaoks vähemalt 8aastase perioodi kestel ([33]). Komisjon märgib samas, et põhjenduses 226 toodud järeldus kehtib pärast kaheksandat teenuseosutamise aastat.

(228) Lisaks sellele, isegi kui eeldada, et STIFi toetusega hõlmatud autobusse kasutati üksnes avaliku teenindamisega seotud ülesannete täitmiseks Île-de-France'i piirkonna maantee regulaarühistranspordi turul, ei piisa sellest, et välistada mis tahes konkurentsi kahjustamise võimalus ja sellest tulenevalt liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamine vaadeldava meetme tulemusel. Asjaolu, et riiklik ametiasutus võtab enda kanda kulud, mida tavapäraselt peaks kandma ettevõtja, annab kõnealusele ettevõtjale majanduseelise tema otseste konkurentide ees turgudel, kus ta saab tegutseda, ja moonutab seeläbi konkurentsi. Nagu on märgitud *Altmarki* kohtuotsuses, hakkasid mitmed liikmesriigid alates 1995. aastast avama teatud transporditurge konkurentsile teiste liikmesriikide ettevõtjate jaoks. Prantsusmaa puhul toimus selline avamine juba enne 1995. aastat ja algas 1993. aastal ([34]). Seega võivad kõik maanteetranspordi ettevõttele pärast 1993. aastat Prantsusmaa antud riiklikud toetused mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(229) Eelnevat silmas pidades järeldab komisjon, et CT1 lepingu lisalepingu nr 3 alusel rakendatud toetuste mehhanism võis moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(230) Põhjenduses 228 toodud väide kehtib ka CT2 lepingu perioodi kohta, nii et ka CT2 lepingu osa C2 alusel makstava toetuse kaudu antav abi võib moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

([30]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 135 ja joonealune märkus 21.
([31]) Pariisi halduskohtu otsus nr 0417015.
([32]) Pariisi halduskohtu apellatsiooni astmes otsus nr 08PA04753.
([33]) STIFi märkuste punkt 40.
([34]) 29. jaanuari 1993. aasta seadus nr 93–122 korruptsiooni vältimise ning majandustegevuse ja avalike menetluste läbipaistvuse kohta, nn Sapini seadus.

6.2.5. *Järeldus riigiabi olemasolu kohta*

(231) Komisjon järeldab, et investeeringutoetuste ja avaliku teenindamise hüvitise näol, mida saadi esmalt piirkonnalt, seejärel aga CT1 lisalepingu nr 3 alusel ja lõpuks CT2 lepingu osa C2 alusel, on tegemist riigiabiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.2.6. *Abi seaduslikkus*

(232) Kõigepealt vastab komisjon piirkonna ja teatud huvitatud kolmandate isikute väidetele seoses piirkonna rakendatud vaidlusaluse meetme liigitamisega olemasolevaks abikavaks. Komisjon täpsustab, et küsimus olemasoleva abi kohta saab tõstatuda üksnes seoses piirkonna rakendatud abikavaga, kuna selle abikava kehtestamise aeg ei ole nii ühemõtteliselt selge kui hilisemate STIFi rakendatud abikavade puhul. Viimatinimetatud abikavade puhul on ilmne, et CT1 lepingute lisalepingu nr 3 alusel rakendatav abikava käivitati 2008. aastal ning seda ei saa käsitada piirkonna abikava lihtsa jätkamisena, vaatamata kahe abikava teatavale sisulisele sarnasusele, juba seetõttu, et kahe vaadeldava abikava puhul on toetusi andev ametiasutus erinev.

(233) Piirkonna rakendatava abikava puhul tuleb esmajärjekorras öelda, et menetlusosalised, kes esitasid väite, mille kohaselt on tegemist olemasoleva abiga, märkisid, et piirkonna rakendatava toetusmehhanismi õiguslik alus on 14. novembri 1949. aasta dekreet nr 49-1473 raudtee- ja maanteetranspordi koordineerimise ja ühtlustamise kohta. Selles dekreedis, mis tühistati 2012. aasta detsembris, on tõepoolest sätestatud, et „kohalik omavalitsus võib toetada bussiteenust, sõlmides ettevõtjaga lepingu, milles on sätestatud ettevõtjale pandavad kohustused, mis lisanduvad käitamiseeskirjas toodud kohustustele“ (artikli 19 lõige 1). Seda silmas pidades tuleks tunnistada, et toetuskava õiguslik alus pärineb Rooma lepingu jõustumisele eelnevast ajast ning käsitada piirkonna rakendatavat mehhanismi olemasoleva abikavana.

(234) Teiseks tuleb märkida, et samad menetlusosalised väitsid, et kui komisjon peaks otsustama, et piirkonna rakendatud mehhanismi paigutumine 1949. aasta dekreediga sätestatud raamistikku ei ole piisav käsitamaks kõnealust mehhanismi olemasoleva abikavana, tuleks arvesse võtta kuupäeva, mil piirkondlik nõukogu sellise mehhanismi ametlikult kinnitas. Arvesse võetav kuupäev oleks sel juhul otsuse CR 84–07 avaldamise kuupäev, nimelt 14. veebruar 1984, ning menetlusosalised väidavad, et selle otsusega rakendati esmakordselt mehhanismi sel kujul, nagu see toimis kuni 2008. aastani. Sellisel juhul tuleks järeldada, et konkurentsi kahjustamise ja liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamise kriteerium ei olnud abikava käivitamise ajal täidetud, kuna Prantsusmaa maantee ühistranspordi regulaarteenuste turg ei olnud konkurentsile avatud. Sellega seoses ei saaks toetusmehhanismi käsitada abikavana selle loomisest peale.

(235) Komisjon ei saa nende kahe väitega nõustuda.

(236) Seoses põhilise väitega märgib komisjon, et 1949. aasta dekreedis ei sätestatud täpselt ühtegi toetuskava põhiparameetrit: kestust, eelarvet, abisaajate määratlust, toetuse jaoks abikõlblikku vara, toetuse määra. See õigustekst eraldi vaadatuna ei anna mingit õigust toetust saada. Seega ei saa 1949. aasta dekreeti käsitada piirkonna rakendatud abimehhanismi õigusliku alusena, nagu see ilmneb käesolevas otsuses toodud kirjeldusest.

(237) Teises järjekorras toodud väite kohta tuleb märkida, et huvitatud poolte esitatud arutluses on viga. Isegi kui 1984. aasta otsust käsitataks piirkonna rakendatava mehhanismi õigusliku alusena, peab komisjon meenutama, et põhjenduses 226 toodud põhjustel oli konkurentsi ja liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamise kriteerium sel ajajärgul juba täidetud. Seega ei ole alust järeldada, et piirkonna võetud toetuskava näol ei olnud käivitamise ajal tegemist abiga ning seda sõltumata sellest, milline kuupäev valida abikava loomise kuupäevaks ajavahemikus 1979–2008.

(238) Juhul kui peaks otsustatama, et piirkonna toetuskava loomise aluseks on otsus, mis on tehtud enne 1994. aastat, võib tõstatuda küsimus vaidlusaluste meetmete aegumise kohta, kuna nende õiguslik alus oleks vanem kui kümme aastat 2004. aasta mais täitunud aegumistähtajast.

(239) Selle küsimusega seoses märgib komisjon, et isegi kui eeldada, et toetuskava hakati rakendama enne 1994. aastat (näiteks 1984. aasta otsuse alusel), ei sea riigiabi valdkonnas kohaldatavad aegumiseeskirjad kahtluse alla

järeldust, mille kohaselt piirkonna pärast 1994. aastat antud abi näol on tegemist uue abimeetmega. Aegumine hõlmab ainult enne aegumistähtaega tehtud makseid ja mitte abikava tervikuna. Aegumistähtaeg katkes 2004. aasta mais riiklikule kohtule esitatud hagiavaldusega. Seda aegumistähtaja katkemist võtab arvesse ka komisjon, kuivõrd riikliku kohtu pädevuse eesmärk on tagada komisjonile ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3 antud õiguspädevus. Kogu abi, mida piirkond andis pärast 1994. aasta maid, tuleb käesoleva menetluse raames käsitada uute abimeetmetena, isegi kui peaks otsustatama, et nende õiguslik alus on sellest tähtajast varasem.

(240) Pärast seda, kui abi olemasolu ja vaidlusaluste meetmete küsimused on selgitatud, tuleb vaadelda asjaomaste abimeetmete õiguspärasust.

(241) Investeeringutoetustest, mida andis piirkond ning seejärel STIF vastavalt CT1 lisalepingule nr 3, ei teatatud komisjonile. Seega on tegemist ebaseadusliku abiga.

(242) Seoses CT2 lepingu osaga C2 tuleb märkida, et määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklis 9 on sätestatud, et selles määruses kehtestatud tingimustele vastavad hüvitised on vabastatud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud teatamiskohustusest. *Dilly's Wellnesshoteli* ([35]) kohtupraktikas selgitas Euroopa Kohus, et teatamiskohustusest vabastamiseks peavad olema täidetud kõik vabastamist hõlmavas määruses sätestatud tingimused, sealhulgas ka vorminõuded. Vaadeldava juhtumiga seoses näidatakse käesoleva otsuse punktis 6.3.2, et CT2 lepingu osa C2 vastab määruses (EÜ) nr 1370/2007 sätestatud sisulistele kriteeriumidele. Seevastu märgib komisjon, et STIF ei ole täitnud määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 7 lõikes 2 sätestatud avaldamiskohustusi. Prantsuse ametiasutused märkisid, et OPTILE võrku kuuluvate ettevõtete puhul ei avaldatud lepingu sõlmimise teateid, vaatamata määruses (EÜ) nr 1370/2007 sätestatud kohustusele. Seoses ettevõtetega RATP ja SNCF Mobilités märgib komisjon, et sellised teated avaldati riigihangete teadete ametlikus väljaandes (Bulletin officiel des annonces de marché public) ja *Euroopa Liidu Teatajas* pärast lepingute kindlaksmääramist ning mitte – nagu on ette nähtud – vähemalt aasta enne ametlikku sõlmimist. Sellega seoses ei ole täidetud määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 7 sätete nõuded ning STIFi vastavalt CT2 lepingutele antud abi suhtes ei saa kohaldada määruse artiklis 9 sätestatud teatamisnõudest vabastamist. Kuivõrd meetmetest ei teatatud, järeldab komisjon, et tegemist on ebaseaduslike abimeetmetega.

(243) Komisjon meenutab, et riiklike ametiasutuste kohustus on võtta kõik meetmed seoses abi ebaseaduslikkusega, eeskätt selles osas, mis hõlmab ebaseaduslikult makstud intresside sissenõudmist, nagu on määratud *CELFi* ([36]) kohtuotsuses.

6.3. **Meetmete riigiabi kohaldamise eeskirjadele vastavuse hindamine**

6.3.1. *Investeeringutoetused, mida andis piirkond ning seejärel STIF vastavalt CT1 lepingute lisalepingule nr 3*

(244) Võttes arvesse suurt sarnasust STIFi vastavalt CT1 lisalepingule nr 3 antud toetuste ja eelneval perioodil piirkonna antud toetuste vahel, kohaldatakse mõlema mehhanismi suhtes siseturuga kokkusobivuse hindamisel sama arutluskäiku.

(245) Nagu on järeldatud põhjendustes 206 ja 213, ei vastanud need toetused transpordi koordineerimise vajadustele ega olnud seotud teatud kulude hüvitamisega avaliku teenindamise puhul. Seetõttu ei saa komisjon nende mehhanismide siseturuga kokkusobivuse hindamisel tugineda ELi toimimise lepingu artikli 93 sätetele (ega nende alusel vastuvõetud õigusaktidele).

(246) Seevastu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 3 on sätestatud, et siseturuga võib kokkusobivaks pidada abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Selline olukord võib tekkida eeskätt investeeringuteks ettenähtud abi puhul, mis parandab vaadeldava majandustegevuse toimumise tingimusi. Prantsuse ametiasutused väidavad, et seda sätet on võimalik kohaldada Île-de-France'i piirkonna rakendatava investeeringuabi mehhanismi suhtes.

([35]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. juuli 2016, Dilly's Wellnesshotel GmbH *vs.* Finanzamt Linz, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, punkt 47.

([36]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. veebruar 2008, Centre d'exportation du livre français (CELF) et Ministre de la Culture et de la Communication *vs.* Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE), C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, punkt 55.

(247) Varustuse hankimisega seotud investeeringuabi mehhanismi käivitamine, mis võimaldab maantee ühistranspordi regulaarteenuse kvantitatiivset või kvalitatiivset parandamist ning aitab ületada abisaajatest teenuseosutajate kohustuste taset enne toetuse andmist, võib suurendada pakkumise ligitõmbavust võrreldes alternatiivse võimalusega kasutada transpordiks isiklikku sõidukit. Seda asjaolu arvesse võttes ning pidades silmas põhjendustes 16 ja 17 kirjeldatud Île-de-France'i piirkonna eriolukorda, aitasid vaadeldavad mehhanismid kaasa ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele, mida on kirjeldatud 2011. aasta Euroopa ühtse transpordipiirkonna valges raamatus ([37]) ja mis seisneb üleminekus individuaalsetelt sõidukitelt ühistranspordivahenditele. Toetuste puudumisel ei oleks veoettevõtjad saanud neid täiendusi pakkuda. Toetatavad liinid olid kahjumlikud ja nende majanduslik tasakaal sõltus juba varem mujalt saadud avaliku teenindamise toetustest. Seega on vaadeldavatel mehhanismidel innustav mõju.

(248) Komisjon märgib, et toetuste summa ja määr olid piiratud maksimaalselt lubatuga, nii et piirkond ja seejärel STIF kattis vaid osa investeerimiskuludest. Toetuse maksimaalne määr ulatus 50 %ni tavabusside ja 60 %ni ökoloogiliste busside puhul, seega on tegemist mõõduka ulatusega abiga. Sellele tuleb lisada asjaolu, et toetusega seotud vahendeid, valdavalt autobusse, saab kasutada muudel kasutusaladel kui need, milleks toetus esmajärjekorras anti, vaid väga vähesel määral. Ühelt poolt oli vahendite kasutamine muuks otstarbeks kui avaliku sõitjateveo korraldamiseks piiratud või keelatud: CT1 lepingute ja piirkondlike lisalepingute puhul pärast 1999. aastat oli kasutuseesmärgi muutmine toetuse amortisatsiooniperioodi jooksul keelatud; enne 1999. aastat oli selline tegevus piiratud 5 esimese aasta jooksul. Teiselt poolt ei ole sõitjateveoks ette nähtud peamiselt seisukohtadega linnaliinibusse lihtne kohandada juhuvedudeks, mille puhul on nõutav turismibusside kasutamine, mis on varustatud turvavöödega istmetega istuvate sõitjate jaoks. Seega, kuigi liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamist ei saa põhjendustes 226 ja 228 toodud põhjustel täielikult välistada, on see kahjustamine tõenäoliselt piiratud, võttes arvesse asjaomaste turgude kohalikku mõõdet ning asjaolu, et toetatud varustuse kasutamine teistes (Prantsusmaa või Euroopa) geograafilistes piirkondades oleks keeruline või lepinguliselt või materiaalselt võimatu.

(249) Eelnevat silmas pidades järeldab komisjon, et kaubavahetuse tingimusi ei mõjutatud sellisel määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, ning et kaks vaadeldavat meedet on siseturuga kokkusobivad, kuivõrd nad on kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 sätetega.

6.3.2. *CT2 lepingute osa C2*

(250) Komisjon järeldas juba põhjenduses 217, et erinevalt piirkonna kuni 2008. aastani antud toetustest või STIFi poolt CT1 lepingu lisalepingu nr 3 alusel antud toetustest tuleb CT2 lepingute osa C2 analüüsida kui avaliku teenindamise eest makstavat hüvitist.

(251) Avaliku teenindamise mõistega hõlmatud teatud kulude hüvitamiseks antud abi siseturuga kokkusobivuse analüüs tuleb teha ELi toimimise lepingu artikli 93 sätete alusel. ELi toimimise lepingu artikli 93 kohaldamiseks lähtub komisjon ELi toimimise lepingu alusel vastuvõetud õigusaktides sätestatud üldpõhimõtetest, pidades eeskätt silmas määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis jõustus 3. detsembril 2009. Komisjon kontrollib eeskätt, kas määruse artiklites 3, 4 ja 6 sätestatud põhimõtteid on järgitud.

(252) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 3 lõikes 1 on sätestatud: „Kui pädev asutus otsustab valitud teenusepakkujale anda avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ainuõiguse ja/või määrata ükskõik millise hüvitise, peab ta seda tegema avaliku teenindamise lepingu raames."

(253) STIFi näol on 10. juuni 2005. aasta dekreedi nr 2005-664 kohaselt tegemist Île-de-France'i piirkonna regulaarset sõitjatevedu korraldava üksusega, seega on üksus avaliku teenindamise eest hüvitiste maksmiseks pädev ametiasutus. Neid hüvitisi antakse avaliku teenindamise lepingute CT2 raames, sõltumata sellest, kas tegemist on osaga C1 või C2. Kontrollitakse seega vastavust määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 3 sätetele.

(254) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklis 4 on toodud avaliku teenindamise lepingu kohustuslik sisu.

a) Selle artikli lõike 1 kohaselt avaliku teenindamise lepingutes:

— määratakse selgesõnaliselt avaliku teenindamise kohustused, mida avaliku teenuse osutaja peab täitma, ning asjaomased territoriaalsed piirkonnad;

([37]) http://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144.

— kehtestatakse eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil näitajad, mille põhjal hüvitis tuleb arvutada, ja ainuõiguste korral nende laad ja ulatus selliselt, et vältida ülekompenseerimist;

— määratakse kindlaks teenuse osutamisega seotud kulude jaotuskord;

b) artikli lõike 2 kohaselt määratakse kindlaks avaliku teenindamise lepingutega piletimüügist saadava tulu jaotuskord;

c) sama artikli lõikes 3 on sätestatud, et avaliku teenindamise lepingute kestus ei ületa bussiteenuste puhul kümmet aastat;

d) sama artikli lõikes 6 on sätestatud, et kui ettevõtjalt nõutakse teatud kvaliteedistandardite järgimist, peavad need standardid sisalduma lepingutes.

(255) Seoses CT2 lepingutega märgib komisjon järgmist.

a) CT2 lepingut võib käsitada avaliku teenindamise lepinguna, kuivõrd, nagu on näidatud põhjendustes 214–216, antakse sellega teatud ettevõtjale õigus hallata ja osutada avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud avalikke sõitjateveoteenuseid. Need lepingud hõlmavad osa C1 ja osa C2, mis on läbipaistvalt ja objektiivselt määratud CT2 lepingu artiklis 53. Teenuse ühtse finantskonto olemasolu võimaldab teenuse osutamisega seotud kulude täpset jaotamist. Seega leiab kinnitust kokkusobivus määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 4 lõike 1 sätetega.

b) Piletimüügist saadava tulu jaotusmehhanismi on väga üksikasjalikult kirjeldatud CT2 lepingu artiklis 50. Seega leiab kinnitust kokkusobivus selle artikli lõike 2 sätetega.

c) CT2 leping asendas CT1 lepingu alates 2008. aastast ja selle kehtivusaeg ulatub 31. detsembrini 2016. Seega leiab kinnitust kokkusobivus selle artikli lõike 3 sätetega.

d) CT2 leping hõlmab lepingus sõnaselgelt kindlaksmääratud kvaliteedistandardeid. Seega leiab kinnitust kokkusobivus selle artikli lõike 6 sätetega.

(256) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklis 6 ja määruse lisas on kirjeldatud üldisi põhimõtteid, mida tuleb arvesse võtta avaliku teenindamise hüvitiste määramisel:

a) avaliku teenindamisega seotud ettevõtja kõikide kulude ja tuludega seotud avaliku teenuse kohustuse täitmise „*netofinantsmõju*“ arvutamise meetod;

b) avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud tegevuse ja ärieesmärgil toimuva tegevuse raamatupidamisarvestuse eraldamine;

c) „*mõistliku kasumi*“ kindlaksmääramine, mille saamist ettevõtja võib eeldada avaliku teenuse osutamise eest makstava hüvitise kaudu;

d) hüvitamine peab olema suunatud sellele, et säilitada või arendada tõhusat haldustegevust ja kvaliteetseid teenuseid.

(257) Komisjoni analüüs piirdub CT2 lepingute osaga C2, kuna osa C1 ei kuulu menetluse algatamise otsusega hõlmatud hindamisalasse. Samas tuleb osa C2 üle otsustamiseks selgitada seost, mis ühendab osi C1 ja C2.

(258) Osa C1 eesmärk on hüvitada tegevuse tulemusel tekkinud kahjum, mis määratakse kindlaks, võttes arvesse tegevuskulusid (v.a investeeringutega seotud elemendid, nagu kulumieraldised), millele lisatakse lepinguga sätestatud kasumimarginaal ning millest lahutatakse kõik tegevusest saadavad tulud ja muud tegevustoetused. Seevastu osa C2 arvutamisel lähtutakse kulumieraldiste summast ning selle abil kaetakse üksnes kulud, mis tekivad seoses lepingus kindlaksmääratud investeeringute tegemisega. Nagu on osutatud põhjenduse 256 punktis a, on mõlemale osale vastavad arvutusmeetodid sõnaselgelt esitatud CT2 lepingus ja selle lisades.

(259) STIFi esitatud teabe kohaselt on kõik CT2 lepingutega kaetud liinid kahjumlikud (seda isegi investeerimiskulusid arvestamata), nii et osa C1 on igal juhul positiivne ([38]). Kuivõrd teenitavatest tuludest ja tegevustoetustest ei piisa isegi osa iga-aastaste investeerimiskulude katmiseks, võrdub osa C2 tegelikult ühtsele finantskontole kantud kulumieraldiste summaga (millele on liidetud finantskulud).

([38]) Osa C1 moodustab keskmiselt 61 % tegevuskuludest ja lepingupõhisest kasumimarginaalist. Tegevustulud moodustavad keskmiselt 31 % tegevuskuludest ja lepingupõhisest kasumimarginaalist.

(260) Tehtud eristusest ilmneb, et „*mõistliku kasumi*“ määratlus määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 6 tähenduses on täiel määral seotud osaga C1 ja mitte osaga C2. Seega ei saa põhjenduse 256 punkti c kohaldada osa C2 suhtes eraldi vaadelduna. Seevastu võib väita, et osa C2 puhul ei ole veoettevõtja ülemäärane hüvitamine võimalik, sest selle hüvitisega kaetakse üksnes tegelikud investeerimiskulud, mis kantakse kulumieraldistena iga liini finantskontole.

(261) Seoses põhjenduse 256 punktiga b märgib komisjon, et avaliku teenindamise lepinguga seotud iga liini eriomase finantskonto olemasolu võimaldab ühelt poolt tagada raamatupidamisarvestuse eraldamise ettevõtja võimalikust muust tegevusest ning teiselt poolt tuua välja kõik avaliku teenindamisega seotud kulud ja tulud vastavalt määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisas sätestatud põhimõtetele.

(262) Seoses põhjenduse 256 punktiga d tuleb märkida, et CT2 lepingu artiklis 49 on sätestatud, et „lisaks üldisele hüvitisele kohaldatakse ettevõtja suhtes intresse, preemiaid ja trahve, mis on seotud tema [osutatavate teenuste] tõhususega“. Avaliku teenindamise hüvitamine, mis hõlmab ka osa C2, on seotud piisavalt liigendatud innustusmeetmete süsteemiga, mis võimaldab väita, et määruse (EÜ) nr 1370/2007 sätteid on järgitud.

(263) Eelnevast lähtuvalt leiab komisjon, et CT2 lepingu osa C2 vastab määruses (EÜ) nr 1370/2007 kehtestatud üldistele põhimõtetele seoses avaliku teenindamise eest makstava hüvitise suuruse arvutamisega ja leiab sellega seoses, et selle hüvitise võib kuulutada siseturuga kooskõlas olevaks ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel. See järeldus, mis on seotud osaga C2, ei tähenda, et kogu CT2 lepingu alusel makstava hüvitise tervikuna saab kuulutada siseturuga kooskõlas olevaks (osa C1 ei kuulu käesoleva otsuse kohaldamisalasse).

7. **KOKKUVÕTE**

(264) 1994., 1998. ja 2001. aasta järjestikuste otsuste alusel antud Île-de-France'i piirkonna investeeringutoetuste näol on tegemist ebaseadusliku riigiabiga, millega rikuti ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid. Samas, seoses nende toetuste vastavusega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 sätetele kuulutab komisjon selle abi siseturuga kokkusobivaks.

(265) CT1 lepingu lisalepingu nr 3 alusel STIFi antud investeeringutoetuste näol on tegemist ebaseadusliku riigiabiga, millega rikuti ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid. Samas, seoses nende toetuste vastavusega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 sätetele kuulutab komisjon selle abi siseturuga kokkusobivaks.

(266) CT2 lepingu osa C2 abil STIFi makstud avaliku teenindamise hüvitise näol on tegemist riigiabiga, mis ei ole kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 teatavate vormiliste kriteeriumidega ning mis seetõttu ei ole vabastatud kõnealuses määruses sätestatud teatamiskohustusest. Samas, seoses selle hüvitise vastavusega ELi toimimise lepingu artikli 93 sätetele kuulutab komisjon selle abi siseturuga kokkusobivaks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Abikava, mida Prantsusmaa ajavahemikul 1994–2008 Île-de-France'i piirkonna poolt otsuste CR 34–94, CR 44–98 ja CR 47–01 alusel antud investeeringutoetustena ebaseaduslikult rakendas, on siseturuga kokkusobiv.

Artikkel 2

Abikava, mida Prantsusmaa alates 2008. aastast STIF-i poolt CT1 lepingu muutmislepingu nr 3 alusel investeeringutoetustena ebaseaduslikult rakendas, on siseturuga kokkusobiv.

Artikkel 3

Abikava, mida, Prantsusmaa STIF-i poolt CT2 lepingu osa C2 alusel makstud toetustena ebaseaduslikult rakendas, on siseturuga kokkusobiv.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 2. veebruar 2017

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER