SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2017/1470

z dne 2. februarja 2017

o shemah pomoči SA.26763 2014/C (ex 2012/NN), ki jih je Francija izvedla v korist avtobusnih prevoznikov v regiji Île-de-France

(notificirano pod dokumentarno številko C(2017) 439)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima členoma ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Pritožnik, ki je želel ostati anonimen (v nadaljnjem besedilu: pritožnik) je z dopisom z dne 7. oktobra 2008, prejetim 17. oktobra 2008, pri Komisiji vložil pritožbo zoper regijo Île-de-France (v nadaljnjem besedilu: regija), ker je leta 1994 vzpostavila shemo pomoči in subvencij za nekatera prevozna podjetja v navedeni regiji.

(2) Komisija je z dopisom z dne 25. novembra 2008 francoskim organom poslala zahtevo za informacije v zvezi z navedeno pritožbo.

(3) Francoski organi so z dopisom z dne 13. januarja 2009 Komisijo zaprosili za podaljšanje roka za odgovor na vprašanja Komisije. Ta je v to privolila z dopisom z dne 14. januarja 2009. Rok za odgovor je bil tako podaljšan do 18. februarja 2009.

(4) Francoski organi so na zahtevo Komisije za informacije odgovorili 26. februarja 2009.

(5) Pritožnik je z dopisi z dne 20. aprila, 2. septembra in 17. novembra 2010 Komisiji poslal dodatne informacije v zvezi z ukrepi, ki jih je odobrila regija.

(6) Ker francoski organi niso prejeli zahteve za dodatne informacije, so z dopisom z dne 31. maja 2011 Komisijo prosili za pisno potrditev končanja postopka preiskave.

(7) Komisija je z dopisom z dne 8. junija 2011 francoske organe pozvala, naj izrazijo svoje pripombe v zvezi z dodatnimi informacijami, ki jih je poslal pritožnik.

([1]) UL C 141, 9.5.2014, str. 38.

(8) Francoski organi kljub opominoma z dne 14. novembra 2011 in 29. februarja 2012 ter elektronskima sporočiloma z dne 22. septembra in 8. decembra 2011 niso odgovorili na zahtevo Komisije za informacije.

(9) Francoskim organom je bila 17. julija 2012 poslana nova zahteva za informacije.

(10) Ker francoski organi niso odgovorili v določenem roku, jim je bil 25. septembra 2012 poslan opomin. Tudi na tega niso odgovorili.

(11) Komisija je 14. decembra 2012 sprejela odredbo o predložitvi informacij. Francija je nepopoln odgovor predložila 22. januarja 2013 in se v njem obvezala, da bo Komisiji čim prej zagotovila izčrpen odgovor na vprašanja, postavljena v odredbi. Komisija na dan sklepa o začetku postopka ni prejela dodatnih informacij.

(12) Komisija je zato 11. marca 2014, ko še vedno ni prejela navedenih informacij, začela formalni postopek preiskave iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Ta sklep (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]), v njem pa so bile tretje strani pozvane, naj predložijo svoje pripombe v zvezi z zadevnimi ukrepi.

(13) Francija je svoje pripombe predložila 30. aprila 2014. Komisija je prejela tudi pripombe sedmih zainteresiranih tretjih strani. Posredovala jih je Franciji in ji dala možnost, da v zvezi z njimi izrazi svoje pripombe. Francija je z dopisom z dne 3. septembra 2014 sporočila, da nima pripomb.

(14) Komisija je 21. junija 2016 zunaj roka prejela skupno obvestilo štirih od sedmih zainteresiranih tretjih strani. Z njim so želele pojasniti svoje stališče po tem, ko je Sodišče izdalo sodbo v zadevi Evropska komisija proti Jorgenu Andersenu (v nadaljnjem besedilu: sodba Jorgen Andersen) ([3]).

(15) Nazadnje je svoje pripombe želela dopolniti regija, ki je 9. novembra 2016 poslala dodatno obvestilo.

2. **OZADJE IN PREDSTAVITEV UKREPOV V PREISKAVI**

(16) Samo v regiji Île-de-France, ki ima več kot 12 milijonov prebivalcev, živi 18,8 % vseh prebivalcev Francije, zaradi česar je to najbolj naseljena regija z največjo gostoto prebivalstva (996 preb./km^2). Po podatkih inštituta za urejanje prostora in urbanizem regije Île-de-France (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France) ([4]) regija Île-de-France podira evropske prometne rekorde, saj je bilo leta 2010 v povprečju zabeleženih več kot 240 000 vozil na dan na petih odsekih v regiji: treh odsekih predmestnega bulvarja, odseku avtoceste A1 in odseku avtoceste A4, kar zdaleč presega število vozil na najbolj obremenjenih odsekih londonske, berlinske ali milanske avtoceste. Toda poleg neobičajnega stanja na nekaterih odsekih je celotno glavno omrežje obremenjeno z izjemno visokimi ravnmi prometa. Na vsaki drugi postaji omrežja, ki ga upravlja direkcija za ceste regije Île-de-France (Direction des routes d'Île-de-France), število vozil na dan in na cesto presega 18 000, medtem ko se taka raven prometa na velikih državnih avtocestah preostale Francije šteje za značilno za zelo poslabšano stanje.

(17) V regiji Île-de-France se opravi približno 23 milijonov motoriziranih potovanj (kar je dve tretjini potovanj). Več kot polovica se jih opravi z osebnimi avtomobili (vozni park šteje več kot štiri milijone avtomobilov) ali gospodarskimi vozili. Preostala potovanja potekajo s sredstvi javnega prevoza. Preobremenitev glavnega omrežja regije Île-de-France se kaže tudi s stalno gostim prometom: urni pretok pogosto ostaja na svoji najvišji ravni od 6. ure zjutraj do 9. ure zvečer, dnevni promet pa skoraj nespremenjen skozi vse leto. Pri takih ravneh uporabe lahko majhne spremembe v prometu povzročijo zelo velike razlike v hitrostih in tok hitro spremenijo v zastoj. Negativne posledice, povezane s takimi ravnmi preobremenjenosti, so očitne: onesnaževanje ozračja, izguba časa, večje število nesreč, izguba privlačnosti območja itd. V takih okoliščinah je razvoj privlačne ponudbe javnega prevoza nepogrešljiv za dosego trajnostne mobilnosti.

([2]) Glej opombo 1.
([3]) Sodba Sodišča z dne 6. oktobra 2015, Evropska komisija proti Jørgenu Andersenu, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Poročilo inštituta Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France, objavljeno marca 2013 in na voljo na naslednjem spletnem naslovu: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf.

(18) Temeljita preiskava Komisije se je nanašala na sistem podpore za naložbe podjetij za redni javni prevoz v cestnem prometu, ki so imela pogodbo o izvajanju javne službe v posebnem okviru regije Île-de-France, ki ga je treba upoštevati. Ta sistem se je skozi čas razvijal glede na način organizacije rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France, zaradi česar je Komisija razlikovala med dvema obdobjema:

(a) obdobjem 1994–2008, v katerem je regija subvencije za naložbe odobrila v zameno za podpis dodatka k pogodbam o izvajanju prevozov, ki so že bile sklenjene med prevoznim podjetjem in javno skupnostjo, in

(b) obdobjem 2008–2016, v katerem je subvencije dodeljevalo združenje prevoza v regiji Île-de-France (Syndicat des Transports d'Île-de-France, v nadaljnjem besedilu: združenje STIF) v okviru nove organizacije prevoza, ki je v regiji Île-de-France prevladovala od leta 2007. To obdobje je razdeljeno na dve podobdobji, ki ustrezata dvema vrstama pogodb o izvajanju javne službe, ki ju je zaporedoma uvedlo združenje STIF.

2.1 **Ukrepi, ki jih je izvajala regija**

(19) Regija je 20. oktobra 1994 sprejela sklep ([5]), namenjen podaljšanju vseh ukrepov, uvedenih leta 1979 ([6]) v korist podjetij, ki so izvajala storitve rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France. Pred sklepom iz leta 1994 je bil prvotni mehanizem iz leta 1979 že spremenjen z dvema sklepoma: leta 1984 (CR 84-07) in leta 1987 (CR 87-07). Sledila sta mu še dva sklepa, in sicer leta 1998 (CR 44-98) in leta 2001 (CR 47-01), potem pa je bil mehanizem leta 2008 dokončno ukinjen.

(20) Regija je na podlagi teh sklepov lahko dodelila finančno pomoč javnim skupnostim, ki so bodisi z zasebnim podjetjem sklenile pogodbo o izvajanju prevozov na rednih avtobusnih linijah bodisi so jih izvajale neposredno prek režijskega obrata. Javne skupnosti so to pomoč nakazale prevoznemu podjetju, kadar je to bilo lastnik subvencioniranih naložb.

(21) Dodeljene subvencije so bile namenjene predvsem omogočanju nakupa novih vozil v zameno za količinsko izboljšanje ponudbe (povečanje pogostosti ali obsega, podaljšanje ali uvedba novih linij), izboljšanje kakovosti storitve (pristop k listini o kakovosti, nizkopodni avtobusi), namestitev nove opreme na vozila (naprave za zvočno ali vizualno napovedovanje postajališč), uvedbo sistemov za izdajo in potrjevanje vozovnic, ureditev postajališč in tabel na postajališčih ali izvedbo študij.

(22) Skupnosti so morale svoje prošnje za subvencije poslati regiji.

(23) Stopnja subvencije je znašala med 25 % in 60 % izdatkov brez davka. Zgornja meja zneska subvencije je bila določena glede na naravo izdatkov.

(24) Prejemniki pomoči so se morali obvezati, da bodo količinsko in kakovostno izboljšanje ponudbe, vozila in opremo vzdrževali najmanj pet let od začetka njihove uporabe. V teh petih letih so morala vozila, ki so jim bile namenjene subvencije, voziti prednostno in predvsem na zadevnih linijah.

(25) Nazadnje, javne skupnosti, nosilke projekta, in podjetja so morali skleniti dodatek k svoji pogodbi o izvajanju prevozov, ki ga je sopodpisal predsednik regionalnega sveta (Conseil régional) ter v katerem so bile opredeljene uporaba pomoči in protistoritve, naložene upravičenemu podjetju v smislu količinskega in kakovostnega izboljšanja ponudbe.

(26) Po navedbah francoskih organov je bilo med letoma 1994 in 2008 do tega ukrepa upravičenih 135 podjetij od skupno 150 podjetij v regiji Île-de-France.

2.1.1 *Postopek pred nacionalnim upravnim sodiščem*

(27) Samostojno združenje prevoznikov in potnikov (Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs, v nadaljnjem besedilu: združenje SATV) je maja 2004 pri predsedniku regionalnega sveta zahtevalo razveljavitev treh zgoraj navedenih sklepov. Ker je ta to 17. junija 2004 zavrnil, je združenje SATV pri upravnem sodišču v Parizu (Tribunal administratif de Paris) vložilo tožbo za razglasitev ničnosti zavrnilne odločbe.

([5]) Sklep CR 34-94 z dne 20. oktobra 1994 o pomoči za izboljšanje storitev javnega cestnega prevoza, ki jih izvajajo zasebna podjetja ali režijski obrati.

([6]) Sklep CR 79-21 z dne 10. julija 1979.

(28) Upravno sodišče je v sodbi z dne 10. julija 2008 ([7]) ugodilo predlogu združenja SATV za razglasitev ničnosti in regiji odredilo, naj regionalnemu svetu predloži nov sklep, ker uvedba tega mehanizma pomoči ni bila predhodno priglašena Evropski komisiji. Upravno sodišče je poleg tega regiji odredilo, naj razveljavi zadevne tri sklepe.

(29) Regija, ki je sicer zoper navedeno sodbo vložila pritožbo, je sporne sklepe razveljavila s sklepom CR80-08 z dne 16. oktobra 2008.

(30) Višje upravno sodišče v Parizu (Cour administrative d'appel de Paris) je 12. julija 2010 ([8]) potrdilo sodbo upravnega sodišča. Regija je zoper to sodbo vložila kasacijsko pritožbo pri vrhovnem upravnem sodišču (Conseil d'État). Vrhovno upravno sodišče je to pritožbo zavrnilo v sodbi z dne 23. julija 2012 ([9]).

(31) Poleg tega so štiri zainteresirane tretje strani vložile ugovor tretjega zoper sodbo višjega upravnega sodišča v Parizu. Potem ko je višje upravno sodišče 27. novembra 2015 ta ugovor zavrnilo, so zainteresirane tretje strani vložile kasacijsko pritožbo, o kateri do danes še ni bilo odločeno.

(32) Upravno sodišče v Parizu je na podlagi nove tožbe, ki jo je združenje SATV vložilo 27. oktobra 2008, s sodbo z dne 4. junija 2013 ([10]) regiji odredilo, naj izda izvršilne naslove, ki bodo omogočali izterjavo pomoči, izplačanih na podlagi sklepov, razglašenih za nične s sodbo št. 0417015 z dne 10. julija 2008. Regija je zoper to sodbo vložila pritožbo. Višje upravno sodišče v Parizu je 31. decembra 2013 zavrnilo pritožbo ([11]). Regija je zoper to sodbo vložila kasacijsko pritožbo pri vrhovnem upravnem sodišču. O tej pritožbi do danes še ni bilo odločeno.

2.2 **Ukrepi, ki jih je izvajalo združenje STIF**

(33) Združenje STIF je javnoupravna organizacija, ki je urejena z odlokom št. 2005-664 z dne 10. junija 2005. Organizira, usklajuje in financira javni potniški prevoz v regiji Île-de-France, ki ga zagotavljajo javno podjetje Régie autonome des transports parisiens (v nadaljnjem besedilu: podjetje RATP), družba Société nationale des chemins de fer français (v nadaljnjem besedilu: družba SNCF), Transilien in zasebna avtobusna podjetja, združena v mrežo panožne organizacije Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (v nadaljnjem besedilu: organizacija OPTILE).

(34) Združenje STIF je s sklepom št. 2006/1161 z dne 13. decembra 2006 opredelilo novo pogodbeno organizacijo za vse linije rednega javnega prevoza v cestnem prometu. Njegov cilj je bil okrepiti svojo vlogo organa organizatorja na področju opredelitve ponudbe in ravni storitve ter na področju učinkovitosti prevoznih podjetij in finančne preglednosti.

(35) Ta nova organizacija temelji na regionalni specifikaciji, katere načela so vključena v dve zaporedni pogodbi, sklenjeni za skupno obdobje desetih let:

(a) prva, pogodba tipa 1 (v nadaljnjem besedilu: pogodba CT1), je bila sklenjena za največ štiri leta (2007–2010 oziroma 2011 za zadnje pogodbe);

(b) druga, pogodba tipa 2 (v nadaljnjem besedilu: pogodba CT2), je bila sklenjena po koncu dvostranskih pogajanj z vsakim zasebnim podjetjem za prevoze na območju za preostalo obdobje do 31. decembra 2016.

(36) V teh dveh tipih pogodb je v vsakem na svoj način povzeto načelo subvencioniranja naložb, ki jih izvedejo prevozna podjetja.

2.2.1 *Predstavitev pogodb CT1*

(37) Pogodbe CT1 so bile sklenjene 13. decembra 2006 s 75 zasebnimi prevoznimi podjetji, veljati pa so začele 1. januarja 2007. Nasledile so predhodne pogodbe o izvajanju prevozov, obenem pa so pomenile pripravo za prehod na „ciljno“ pogodbeno obliko, tj. pogodbo CT2.

([7]) Sodba št. 0417015/7-1.
([8]) Sodba št. 08PA04753.
([9]) Sodba št. 343440.
([10]) Sodba št. 0817138/2-1.
([11]) Sodba št. 13PA03174.

(38) Pogodba CT1 je bila sklenjena z vsakim podjetjem za vse linije, na katerih je izvajalo prevoze. V skladu s členom 2-1 pogodbe CT1 je bil cilj pogodbe določiti „pogoje za podjetje za izvajanje javne službe rednega javnega prevoza potnikov v regiji Île-de-France“. V pogodbi je bila opredeljena ureditev delovanja razmerij med združenjem STIF in ponudnikom, kar zadeva:

(a) trajnost in obveznosti izvajanja storitve rednega javnega prevoza v cestnem prometu, kot je navedena v regionalnem prometnem načrtu in opisana v pogodbi;

(b) obveznosti glede kakovosti storitev, ki veljajo za pogodbeno ponudbo storitev, ob upoštevanju minimalnih ravni, določenih v regionalni specifikaciji;

(c) sredstva in naložbe;

(d) izračun prispevkov združenja STIF ob upoštevanju načel, opredeljenih v regionalni specifikaciji;

(e) posebno ureditev delovanja pogodbenega razmerja med združenjem STIF in podjetjem v smislu obveščanja, nadzora, revizije in prenehanja pogodbe.

(39) Združenje STIF je s sklepom svojega sveta z dne 2. oktobra 2008 z dodatkom (v nadaljnjem besedilu: dodatek št. 3) spremenilo pogodbe CT1 in uvedlo mehanizem subvencij za naložbe v vozni park. Znesek teh subvencij je bil omejen z opredelitvijo zgornjih cen, za katere se je uporabljala najvišja stopnja prispevka združenja STIF. Upravičena podjetja so morala subvencionirano opremo nameniti izključno izvajanju dejavnosti javne službe, navedenih v prometnem načrtu združenja STIF, in sicer v obdobju najmanj osmih let.

(40) Na podlagi pogodbe CT1 je bilo tako financiranih 836 vozil, za katera so subvencije skupno znašale 61,5 milijona EUR.

2.2.2 *Predstavitev pogodb CT2*

(41) V pogodbi CT2 so v veliki meri povzete splošne določbe pogodbe CT1, zlasti kar zadeva cilje pogodbe in ureditev delovanja razmerij med združenjem STIF in ponudnikom.

(42) Prav tako je v pogodbi CT2 določen prispevek združenja STIF „iz naslova izvajanja obveznosti javne službe, ki so mu naložene“. Ta prispevek vključuje del, imenovan C1, ki je povezan s stroški poslovanja, in del, imenovan C2, ki je povezan s financiranjem naložb.

(43) Prispevek C2 iz pogodb CT2 ne pomeni klasične subvencije, ki bi kot pri sistemu regije ali sistemu iz pogodb CT1 temeljila na uporabi razmerja zgornja cena/stopnja subvencije. Prispevek C2 namreč za vsako leto zajema vse naložbene stroške (brez učinka morebitnih drugih prejetih subvencij), izhajajoče iz naložbenega načrta, ki ga je potrdilo združenje STIF, in vpisane v predvideni izkaz poslovnega izida, ki ga je pripravilo prevozno podjetje in prav tako potrdilo združenje STIF.

(44) S prispevkom C1 se krijejo stroški poslovanja, ki izhajajo iz izvajanja obveznosti javne službe, zmanjšani za prihodke in povečani za pogodbeno določeni dobiček. Tudi ti elementi so vpisani v predvideni izkaz poslovnega izida, ki ga pripravi prevozno podjetje in potrdi združenje STIF. Ker prispevek C1 ni povezan z naložbami, ga Komisija ni vključila v obseg svoje temeljite preiskave, kot je opredeljen v sklepu o začetku postopka.

(45) Aprila leta 2012 so vsa omrežja prešla na pogodbo CT2, kar pomeni 143 sklenjenih pogodb. Pogodbe, dodeljene podjetjem organizacije OPTILE, niso bile predmet obvestila o oddaji naročila niti niso bile objavljene v *Uradnem listu Evropske unije*. Obvestili o oddaji pogodb, sklenjenih s podjetjem RATP in družbo SNCF Mobilités, sta bili objavljeni 3. decembra 2015, tj. po datumu oddaje.

(46) Na podlagi pogodb CT2 in do datuma, ko je združenje STIF poslalo soje pripombe, je bilo financiranih 2 177 vozil v skupnem znesku 796,9 milijona EUR.

3. POVZETEK POMISLEKOV, IZRAŽENIH V SKLEPU O ZAČETKU POSTOPKA

3.1 Obstoj pomoči

(47) Ker francoski organi med predhodno preiskavo niso zagotovili zadostno podprtega odgovora, je Komisija zelo pomanjkljivo razumela ukrepe, ki so bili predmet pritožbe. Pomisleki, izraženi v sklepu z dne 11. marca 2014, so večinoma odsev teh pomanjkljivih informacij.

(48) Komisija se je najprej spraševala o pravilni opredelitvi ukrepov za podporo naložbam, ki sta jih izvajala regija in nato združenje STIF, tj. ali so to subvencije ali nadomestila, povezana z izvajanjem obveznosti javne službe.

(49) Če bi francoski organi uspeli dokazati, da je bilo ukrepe mogoče šteti za nadomestilo, pa je bilo vprašljivo izpolnjevanje štirih meril iz sodbe Altmark (v nadaljnjem besedilu: merila iz sodbe Altmark) ([12]). Obveznosti javne službe se namreč niso zdele jasno opredeljene. Komisija je izrazila tudi pomisleke glede objektivnosti in preglednosti metode izračuna deležev in zgornjih meja subvencije za nakup opreme in vozil ter navedla, da se ji dejstvo, da so bili zneski, dodeljeni skupnostim, določeni pavšalno, ne zdi upoštevno za to, da se izključi kakršno koli čezmerno nadomestilo. Nazadnje, ni imela dovolj elementov, da bi presodila upoštevanje četrtega merila iz sodbe Altmark v zvezi z analizo stroškov.

3.2 Združljivost

(50) Komisija je navedla, da zaradi neobstoja odgovora oziroma nepopolnih odgovorov francoskih organov vprašanje pravne podlage, ki se uporablja za analizo združljivosti mehanizmov, na katere se nanaša sklep o začetku postopka, ni bilo obravnavano. Poleg tega se je zaradi pomislekov glede narave dodeljenih pomoči (subvencije ali nadomestila) izbira pravne podlage zdela prezgodnja.

(51) Če bi bilo treba zadevne ukrepe šteti za nadomestila, je Komisija izrazila pomisleke glede njihove združljivosti s členi 3, 4 in 6 Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ([13]).

4. ODGOVOR FRANCIJE NA SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

4.1 Obstoj pomoči

4.1.1 *Ukrepi, ki jih je izvajala regija*

(52) Francija trdi, da merili selektivnosti in vpliva na trgovino med državami članicami nista izpolnjeni.

4.1.1.1 Neobstoj selektivnosti

(53) Francija pojasnjuje, da so bili do zadevnih ukrepov upravičeni vsi izvajalci rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France, ki so vložili prošnjo (135 podjetij od skupno 150). Poleg tega so bili ukrepi odobreni v skladu z objektivnimi pogoji, ki so bili predhodno opredeljeni v sklepu regije Île-de-France. Javni organi torej pri odobritvi ukrepov niso izvajali diskrecijske pravice.

(54) Celo sam francoski organ za konkurenco je menil, da je trg rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France specifičen trg zaradi njegovega posebnega pravnega okvira. Poleg tega oprema, ki se je uporabljala na trgu občasnih avtobusnih prevozov, ni bila enaka kot na trgu rednega prevoza.

4.1.1.2 Neobstoj vpliva na trgovino med državami članicami

(55) Po mnenju Francije iz sodne prakse Sodišča izrecno izhaja, da shema pomoči, uvedena na trgu, zaprtem za konkurenco, ne spada na področje uporabe člena 107(1) PDEU ([14]).

([12]) Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkersgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

([14]) Sodba Splošnega sodišča z dne 15. junija 2000, Alzetta Mauro proti Komisiji, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) V obravnavani zadevi so bila podjetja, upravičena do zadevnih ukrepov, v monopolnem položaju na vsaki od linij, na katerih so opravljala prevoze.

(57) Tako zadevni ukrepi ob upoštevanju zaprtosti trga in monopolnega položaja upravičenih podjetij niso mogli vplivati na trgovino med državami članicami. Dejstvo, da je majhen del upravičenih podjetij opravljal dejavnost na ozemlju drugih držav članic, naj ne bi spreminjalo te ugotovitve, ker so ta podjetja regionalne pomoči uporabljala izključno za naloge javne službe.

4.1.2 *Ukrepi, ki jih je izvajalo združenje STIF*

(58) Po mnenju Francije je treba ukrepe, ki jih je izvajalo združenje STIF, opredeliti kot nadomestila za opravljanje javne službe. Ta nadomestila izpolnjujejo štiri merila iz sodbe Altmark, zato ne pomenijo državne pomoči.

4.1.2.1 Prvo merilo iz sodbe Altmark

(59) Obveznosti javne službe, ki so bile naložene izvajalcem, so bile jasno opredeljene v členu 4-2 pogodbe CT1, zlasti obveznosti glede vzdrževanja, obratovanja, prevoza uporabnikov, oblikovanja tarif, varnosti ali obveščanja. Te obveznosti so bile dopolnjene z dodatkom št. 3, v katerem je med drugim opredeljena obveznost, da se vozila osem let uporabljajo izključno na linijah, zajetih s pogodbo.

(60) Ker so v pogodbi CT2 povzete obveznosti javne službe iz pogodbe CT1 (člen 5-2) in dodane določbe, s katerimi so okrepljene zahteve glede kakovosti voznega parka (členi od 41 do 43), so tudi v tej pogodbi obveznosti javne službe, ki jih morajo izpolnjevati izvajalci, jasno opredeljene. To so na primer obveznosti vlaganja, vzdrževanja ali ohranjanja, da se zagotovi določena življenjska doba opreme.

4.1.2.2 Drugo merilo iz sodbe Altmark

(61) Kar zadeva pogodbo CT1, je bilo v dodatku št. 3 določeno, da se nadomestilo, izplačano za obnovitev in razširitev voznega parka, izračuna z uporabo vnaprej opredeljene stopnje največjega prispevka združenja STIF za zgornje cene, ki so bile prav tako določene v dodatku.

(62) V členu 53 pogodbe CT2 sta določeni dve vrsti prispevkov, povezanih z obveznostmi javne službe: prispevek „C1“ (člen 53-2), namenjen kritju stroškov poslovanja, in prispevek „C2“ (člen 53-3), namenjen kritju naložbenih stroškov.

(63) Po mnenju Francije so bila torej nadomestila izračunana vnaprej ter objektivno in pregledno.

4.1.2.3 Tretje merilo iz sodbe Altmark

(64) V pogodbah o izvajanju javne službe (CT1 in CT2) je določeno, da se nadomestila za naložbe dodelijo šele po nakupu vozil in opreme. Po drugi strani združenje STIF poskrbi za preglede skladnosti dokazil, prejetih za preveritev, ali kupljena vozna sredstva dejansko ustrezajo prvotni prošnji, predloženi združenju STIF. Združenje STIF lahko kadar koli izvede preiskave, revizije ali kontrole. Upravičena podjetja morajo pripraviti letno poročilo, v katerem morajo predstaviti izvedene naložbe glede na svoj predvideni program dela. Nazadnje, pogodbe vključujejo določbe o vračilu v primeru neizpolnjevanja pogodbenih obveznosti, združenje STIF pa lahko naloži kazni. Po mnenju Francije ti elementi omogočajo zagotovitev neobstoja čezmernega nadomestila.

4.1.2.4 Četrto merilo iz sodbe Altmark

(65) Službe združenja STIF so na podlagi podatkovne zbirke, v katero so vključeni vsi izvajalci, ki so s združenjem STIF sklenili pogodbo, izdelale analitska orodja za primerjavo stroškov. To naj bi zagotavljalo, da je bila višina nadomestila določena na podlagi analize stroškov povprečnega, dobro vodenega podjetja.

4.2 **Združljivost**

4.2.1 *Ukrepi, ki jih je izvajala regija*

(66) Francija poudarja, da če bi Komisija ukrepe, ki jih je izvajala regija, opredelila kot nadomestilo za opravljanje javne službe, bi bila pravna podlaga za oceno njihove združljivosti Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 ([15]). Francija meni, da ukrepi med drugim izpolnjujejo pogoje iz členov 2 in 14 navedene uredbe.

(67) Poleg tega je po mnenju Francije mehanizem, ki ga je vzpostavila regija, izpolnjeval kumulativne pogoje za združljivost državne pomoči na podlagi člena 107(3) PDEU, ki so: prispevanje k doseganju ciljev skupnega interesa; tržna nepopolnost; ustreznost izbranega ukrepa kot instrumenta politike; obstoj spodbujevalnega učinka; omejitev pomoči na najmanjšo potrebno; majhni negativni učinki; preglednost dodelitve pomoči.

4.2.2 *Ukrepi, ki jih je izvajalo združenje STIF*

(68) Če bi Komisija menila, da ukrepi, ki jih je izvajalo združenje STIF, pomenijo državno pomoč, Francija meni, da lahko dokaže njihovo združljivost zaradi njihove skladnosti z Uredbo (ES) št. 1370/2007. Po mnenju Francije mehanizem združenja STIF ustreza zahtevam iz navedene uredbe, in sicer jasni opredelitvi obveznosti javne službe, predhodni objektivni in pregledni določitvi parametrov izračuna nadomestila ter opredelitvi ureditve za razporeditev stroškov, povezanih z opravljanjem storitev.

(69) Pogodba C1 naj bi te zahteve izpolnjevala z obveznostmi, navedenimi v uvodni izjavi 64, in z možnostjo, dano združenju STIF, da izvaja nadzor nad pogoji izpolnjevanja teh obveznosti.

(70) Kar zadeva pogodbe CT2, so nadomestila, predvidena na podlagi teh obveznosti, razdeljena glede na njihov namen (kritje stroškov poslovanja ali naložbenih stroškov). V primeru opustitve obnovitve vozil, kot je predvidena v načrtu naložb v vozni park, se znesek amortizacije in ustreznih finančnih stroškov vrne združenju STIF. Francija poudarja, da ima združenje STIF v okviru pogodbe CT2 tudi široko pravico do revizije in kontrole. Zato naj bi se zdelo, da se združenje STIF lahko prepriča, da so njegova plačila namenjena izključno kritju stroškov, izhajajočih iz pogodbe CT2, in da pomenijo pravično nadomestilo za izvajanje obveznosti javne službe, združljivo z Uredbo (ES) št. 1370/2007 in skupnim trgom.

5. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH TRETJIH STRANI IN FRANCIJE**

5.1 **Regija**

(71) Regija je svoja stališča izrazila samo v zvezi z ukrepi, ki jih je izvajala sama med letoma 1994 in 2008.

(72) Regija opozarja, da je za organizacijo prevoza v regiji Île-de-France veljal sistem odstopanja od splošnih pravil, ki ga je upravičeval poseben položaj tega prevoza (demografski pritisk, urbana razporeditev, vzpostavitev mednarodnih letališč, številne postaje).

(73) Upravičenci do mehanizma so bile javne skupnosti, ki so z zasebnimi podjetji ali režijskimi obrati sklenile pogodbo o izvajanju prevoza na linijah. Ti upravičenci so bili dejavni na trgu regije Île-de-France, ki ni bil liberaliziran.

5.1.1 *Obstoj pomoči*

(74) Zadevni ukrepi ne pomenijo državne pomoči. Po mnenju regije namreč merili selektivnosti in vpliva na trgovino med državami članicami nista izpolnjeni.

5.1.1.1 Selektivnost

(75) Odobritev zadevnih ukrepov je bila skladna z objektivnimi in opredeljenimi pogoji, ki so vsakemu podjetju, ki je izpolnjevalo pogoje, omogočali koriščenje teh ukrepov. Podjetja, ki niso koristila zadevnih ukrepov, bodisi niso vložila prošnje, bodisi niso bila upravičena do njih.

([15]) Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh (UL L 156, 28.6.1969, str. 1).

(76) Poleg tega so za pravno ureditev trga potniškega javnega prevoza v regiji Île-de-France značilne posebnosti, ki jih priznava francoski organ za konkurenco. Ker torej niso vsa podjetja v primerljivem pravnem in dejanskem položaju, ni mogoče ugotoviti, da so bili zadevni ukrepi selektivni.

(77) Poleg tega podjetja, ki izvajajo dejavnosti rednega javnega prevoza v cestnem prometu, in podjetja, ki opravljajo druge vrste prevoza, ne uporabljajo enakih voznih sredstev.

5.1.1.2 Vpliv na konkurenco in trgovino med državami članicami

(78) Regija se strinja z analizo Francije v zvezi s to točko.

5.1.2 *Združljivost*

(79) Ker ukrepov ni mogoče opredeliti kot pomoči, regija ne analizira njihove združljivosti.

5.1.3 *Opredelitev kot veljavna shema pomoči*

(80) Regija je v svoje zadnje pripombe vključila trditev, v skladu s katero bi bilo treba mehanizem, ki je veljal do leta 2008, analizirati kot veljavno shemo pomoči. Po navedbah regije je bil ta mehanizem uveden na podlagi zakonodajnih besedil iz leta 1949 in 1959, tj. na datum (1949) pred Rimsko pogodbo ali, če se uporabi leto 1959, na datum, ko trg rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France ni bil odprt za konkurenco.

5.2 **Združenje STIF**

(81) Združenje STIF je svoja stališča izrazil samo v zvezi z ukrepi, ki jih je izvajal sam: tj. pogodbama CT1 in CT2.

5.2.1 *Obstoj pomoči*

(82) Po mnenju združenja STIF zadevnih ukrepov ni mogoče opredeliti kot državno pomoč, ker izpolnjujejo štiri merila iz sodbe Altmark.

5.2.1.1 Prvo merilo iz sodbe Altmark

(83) Prvo merilo iz sodbe Altmark je po mnenju združenja STIF izpolnjeno, ker so obveznosti javne službe, naložene prevoznim podjetjem, dejansko predstavljene jasno in natančno, vključno s tistimi, ki ustrezajo naložbenim stroškom. Cilj in učinek mehanizma je, da so zasebnim prevoznim podjetjem naložene obveznosti upravljanja in izvajanja prevoza ter tarifne obveznosti, ki so nepogrešljive za zagotovitev ponudbe opravljanja prevoza, ki jo je mogoče primerjati z obveznostjo javne službe.

(84) Kar zadeva pogodbe CT1, so bile vse obveznosti navedene v vsaki pogodbi. Kar zadeva pogodbe CT2, pomenijo nadaljevanje pogodb CT1, v katerih so bile obveznosti javne službe že jasno določene.

(85) Sposobnost izvajanja nalog javne službe in izpolnjevanja njenih obveznosti je odvisna tudi od vozil (kakovost, oprema, starost itd.), kar vključuje podrobne obveznosti, povezane z vozili, vključno z obveznostjo v okviru pogodb CT2, da se izdela natančen naložbeni načrt.

5.2.1.2 Drugo merilo iz sodbe Altmark

(86) Kar zadeva pogodbe CT1, združenje STIF meni, da so bili parametri, ki so bili podlaga za izračun nadomestila za opravljanje javne službe, objektivni in pregledni.

(87) Pogodbe CT2 vsebujejo podatke za izračun nadomestila, kar pomeni, da so parametri znani vnaprej ter določeni objektivno in pregledno. V pogodbah CT2 je predviden finančni račun storitve, določene s pogodbo med združenjem STIF in podjetjem, ki izraža ekonomsko ravnotežje pogodbe ter vključuje vse prihodke in odhodke podjetja, vključno s prispevki združenja STIF.

(88) Poleg tega oba tipa pogodb vključujeta mehanizme za nadzor nad nadomestili.

(89) Zato so bili po mnenju združenja STIF parametri za izračun nadomestila, dodeljenega izvajalcem, določeni vnaprej, objektivno in pregledno.

5.2.1.3 Tretje merilo iz sodbe Altmark

(90) Po mnenju združenja STIF metoda za izbiro in primerjavo ponudb ter razvrstitev ponudb pred njihovim podpisom omogoča, da se izključi kakršno koli tveganje čezmernega nadomestila.

(91) Pred podpisom pogodb in dodatkov se namreč opravi poglobljena analiza stroškov poslovanja, ki temelji na predvidenem izkazu poslovnega izida, ki ga izdela podjetje kandidat in v katerem so predstavljeni tehnični in ekonomski podatki. Pri tej analizi se upoštevajo naslednja merila:

(a) obseg ponudbe po linijah, obdobjih in urah, ki omogoča določitev potrebnega števila ur vožnje za izvajanje prevozov na posamezni liniji glede na obdobje v letu;

(b) ustrezna določitev velikosti voznega parka za vsak del omrežja;

(c) višina prispevka, ki je odvisna od pogajanj o stroških poslovanja, ki temeljijo na podrobni analitični predstavitvi s strani podjetja, in

(d) prilagoditvena formula za pretvorbo pogodbenih zneskov v tekoče eure.

(92) Tudi metoda, ki se je uporabljala ob izvajanju pogodbe, naj bi omogočala preprečitev kakršnega koli čezmernega nadomestila. Predvidena sta:

(a) v okviru pogodbe CT1 nadzor nad pogoji izvajanja obveznosti javne službe, vključno v zvezi z nadomestili, izplačanimi za nakup vozil;

(b) v okviru pogodbe CT2 vračilo zneska amortizacije in finančnih stroškov v primeru opustitve obnovitve vozil, kot je predvidena v naložbenem načrtu.

(93) Združenje STIF pri obeh tipih pogodb preverja dejansko uporabo izplačanih prispevkov.

5.2.1.4 Četrto merilo iz sodbe Altmark

(94) Naloge javne službe niso bile dodeljene po postopku za oddajo javnega naročila.

(95) Vendar po mnenju združenja STIF višina nadomestil izhaja iz natančne in poglobljene analize stroškov, ki bi jih imelo povprečno, dobro vodeno podjetje. Združenje STIF glede na število pogodb in raznolikost izvajalcev meni, da ima natančno in popolno predstavo o realnosti trga, zlasti ker pogodba vsakega izvajalca temelji na standardnem vzorcu in podrobnih individualnih podatkih.

(96) Združenje STIF ima poleg tega na voljo izpopolnjena orodja za analizo. Zaprosil je za sodelovanje svetovalnih agencij pri izvedbi revizij ali izpopolnitvi notranjih tehničnih analiz ter opravil primerjavo ponudb na trgu v regiji Île-de-France in na trgih potniškega prevoza v provinci, ki so bile sprejete v okviru javnih razpisov.

(97) Zahteve združenja STIF glede kakovosti storitve po njegovem mnenju ustrezajo merilom primerljivosti s povprečnim, dobro vodenim podjetjem. Pogodbe CT1 so vsebovale skupne cilje, da bi se uskladila kakovost v avtobusnem omrežju, kazalnike za merjenje kakovosti storitve in sistem finančnih spodbud za napredek. Ta sistem je dopolnjen v pogodbah CT2.

(98) Posledično je bila višina nadomestil določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih pri izvajanju teh obveznosti imelo povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi.

5.2.2 *Združljivost*

(99) Če bi Komisija mehanizem vseeno štela za državno pomoč, ji združenje STIF predlaga, naj opredeli pravno podlago, na kateri namerava oceniti združljivost. Združenje STIF namreč ni prepričano glede tega, da bi bilo treba, kot je Komisija menila v sklepu o začetku postopka, združljivost preučiti na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007. Ker so bili zadevni ukrepi odobreni pred navedeno uredbo, bi morala Komisija po njegovem mnenju uporabiti Uredbo (EGS) št. 1191/69. Vendar združenje STIF zaradi skladnosti s sklepom Komisije o začetku postopka svoje pripombe opira na Uredbo (ES) št. 1370/2007.

(100) Po mnenju združenja STIF pogodbi CT1 in CT2 izpolnjujeta vse pogoje iz Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(101) Prvič, pogodbe, sklenjene z zasebnimi izvajalci, so pogodbe o izvajanju javne službe v smislu Uredbe (ES) št. 1370/2007, združenje STIF pa je pristojni organ.

(102) Drugič, izpolnjen je tudi pogoj, v skladu s katerimi morajo biti obveznosti javne službe jasno opredeljene, pri čemer so jasno opredeljena zadevna geografska območja.

(103) Tretjič, parametri za izračun nadomestila so natančni ter določeni vnaprej, objektivno in pregledno.

(104) Četrtič, pogodbe vključujejo podrobnosti o stroških, ki jih nosita podjetje in združenje STIF.

(105) Petič, na podlagi razlogovanja iz uvodnih izjav od 90 do 93 bi moralo biti tveganje čezmernega nadomestila izključeno.

5.3 **Organizacija OPTILE**

(106) Organizacija OPTILE združuje 70 podjetij (podatek iz leta 2012), ki izvajajo storitve rednega prevoza, navedene v prometnem načrtu regije, razen družbe SNCF in podjetja RATP. Njene pripombe se nanašajo le na ukrepe, ki jih je izvajala regija.

5.3.1 *Obstoj pomoči*

(107) V nasprotju s predpostavkami Komisije v sklepu o začetku postopka organizacija OPTILE meni, da se te pomoči ne prištevajo nadomestilom, ki so jih lokalne skupnosti že izplačevale, in torej ne pomenijo dodatnega izplačila, ampak razbremenitev nadomestil, ki so jih izplačevale skupnosti.

(108) Poleg tega je bilo izplačilo pomoči pogojeno s sklenitvijo dodatkov k predhodno obstoječim pogodbam o izvajanju javne službe, s katerimi so bile izvajalcu naložene nove obveznosti.

(109) Po mnenju organizacije OPTILE je torej izpolnjeno samo eno od štirih meril za opredelitev kot državna pomoč, in sicer prisotnost državnih sredstev. Merila selektivnosti, prisotnosti gospodarske prednosti ter vpliva na konkurenco in trgovino med državami članicami naj ne bi bila izpolnjena.

5.3.1.1 Gospodarska prednost

(110) Pomoči regije so bile namenjene ozemeljskim skupnostim in ne prevoznim podjetjem, saj je bil cilj olajšati finančno breme, ki so ga nosile te skupnosti.

(111) Če te pomoči ne bi bile izplačane, bi se bodisi izvajanje pogodb nadaljevalo brez sprememb, pri čemer bi raven ponudbe in pogoji storitve, opredeljeni v prvotni pogodbi, ostali nespremenjeni, bodisi bi morale skupnosti organizatorke izplačevati večja nadomestila zaradi povečanja primanjkljaja, izhajajočega iz nezadostnih tarifnih prihodkov glede na stroške ponudbe storitev, ponovno opredeljene v dodatkih k pogodbam o izvajanju javne službe.

(112) Zneski, ki so bili dani na voljo podjetjem ob nakupu vozil, so bili vrnjeni skupnostim organizatorkam v amortizacijskem obdobju opreme, finančno breme za podjetja pa je bilo enako, kot če bi vzela bančno posojilo. Šlo je torej za prenos bremena med ozemeljskimi skupnostmi.

(113) Poleg tega so bile po mnenju organizacije OPTILE pomoči regije primerljive z nadomestili za opravljanje javne službe. Ker naj bi bila štiri merila iz sodbe Altmark izpolnjena, naj bi bil obstoj gospodarske prednosti izključen.

(114) Kar zadeva prvo merilo iz sodbe Altmark, je bilo izplačilo pomoči regije pogojeno s sklenitvijo dodatka k pogodbam, sklenjenim med skupnostmi organizatorkami in podjetji. S tem dodatkom je bilo uresničeno povečanje ponudbe in vključeval je obveznosti za izboljšanje kakovosti, katerih dobro izvajanje se je nadzorovalo.

(115) Kar zadeva drugo merilo iz sodbe Altmark, so bili parametri izračuna nadomestila določeni vnaprej, objektivno in pregledno, temeljili pa so na objektivni določitvi stroškov storitve. Organizacija OPTILE kot primer navaja stopnje prispevka regije k financiranju vozil v višini od 25 % do 60 % stroškov nakupa glede na značilnosti vozil in omrežja, ki so bile določene vnaprej tako kot tudi najvišje osnovne vrednosti subvencij. Poleg tega je bila metoda odštetja subvencije od nadomestila, izplačanega podjetju izvajalcu, določena v vzorcu dodatka.

(116) Kar zadeva tretje merilo iz sodbe Altmark, so bila nadomestila v breme skupnosti določena na podlagi osnutka proračuna, ki je bil izdelan na podlagi stroškov izvajanja storitve. Ti stroški so bili znižani glede na učinke investicijske podpore regije in prihodkov, določenih glede na zadnja štetja potnikov. S pogodbami je bila skupnosti podeljena pravica do nadzora nad računi podjetja.

(117) Kar zadeva četrto merilo iz sodbe Altmark, so skupnosti pred sklenitvijo pogodb preučile strukturo stroškov podjetij. Stroški v zvezi z dobavo voznih sredstev so predstavljali zgolj približno 15-odstotni delež.

5.3.1.2 Selektivnost

(118) Te pomoči so bile na voljo vsem skupnostim organizatorkam omrežja rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France. Merila dodelitve so bila določena vnaprej in objektivna. V to niso bila vključena podjetja, ki so opravljala zgolj dejavnost občasnega prevoza.

5.3.1.3 Vpliv na konkurenco in trgovino med državami članicami

(119) Po eni strani trg rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Ile-de-France ni bil odprt za konkurenco. Po drugi strani ob vzpostavitvi mehanizma leta 1979 trgi prevoza v drugih državah članicah še niso bili odprti za konkurenco.

(120) Možnost, ki jo je predvidela Komisija, da bi podjetja regije Île-de-France uporabila subvencionirano opremo, da bi se prijavila na druge razpise za oddajo naročil na področju prevoza, odprte za konkurenco v Franciji in v Evropi, naj ne bi bila izvedljiva, niti pogodbeno niti praktično. Po eni strani so namreč pogodbene določbe omejevale uporabo vozil, ki jih je delno subvencionirala regija, za druge dejavnosti in izključevale možnost, da bi se regionalni mehanizem izkoristil za delovanje na drugem trgu, po drugi strani pa voznega parka, ki se je uporabljal za zagotavljanje pogodbene storitve v regiji Île-de-France, praktično ni bilo mogoče sočasno nameniti za opravljanje podobne storitve na drugih trgih zunaj regije Île-de-France.

(121) Poleg tega vozila, namenjena mestnemu prevozu pretežno stoječih potnikov, po mnenju organizacije OPTILE niso uporabna za občasni prevoz, za katerega je treba uporabiti avtobuse, primerne za prevoz sedečih potnikov.

5.3.2 *Združljivost*

(122) Če bi se mehanizem štel za državno pomoč, bi bilo treba združljivost preučiti glede na določbe Uredbe (EGS) št. 1191/69 in ne Uredbe (ES) št. 1370/2007, in sicer zaradi pravne varnosti in varstva legitimnega pričakovanja.

(123) V skladu z Uredbo (EGS) št. 1191/69 je bila sklenitev pogodb o izvajanju javne službe potrebna za odgovor na demografski razvoj in željo po zagotovitvi ustrezne storitve rednega javnega prevoza v cestnem prometu, ne da bi stroški bremenili uporabnike, ob sočasnem upoštevanju skrbi, povezanih z okoljskimi standardi. Te pogodbe so bile med drugim v skladu s členom 14 Uredbe, ker so vključevale minimalne zahtevane točke. Nazadnje, nadomestilo, izplačano podjetjem, ni presegalo tega, kar je bilo potrebno za zagotovitev delovanja javne službe: omejeno je bilo na znesek razlike med stroški izvajanja storitev, opredeljenih v pogodbi, in zneskom vseh prihodkov iz teh storitev.

(124) Če bi se mehanizem štel za državno pomoč, bi ga torej bilo treba razglasiti za združljivega na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69.

5.4 **Keolis**

(125) Keolis je skupina družb, ki deluje v sektorju prevoza, zlasti v sektorju rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France. Je članica organizacije OPTILE. Njene pripombe se nanašajo le na ukrepe, ki jih je izvajala regija.

5.4.1 *Obstoj pomoči in skladnost z Uredbo (EGS) št. 1191/69*

(126) Regija je nedvomno pomagala skupnostim, vendar skupina Keolis trdi, da je bila operacija za izvajalce finančno nevtralna. Brez pomoči bi skupnosti morale bodisi izplačati enakovredno subvencijo izvajalcem, s katerimi so bile vezane s pogodbo o izvajanju prevozov, bodisi privoliti v zmanjšanje obsega storitve. Izvajalci torej niso pridobili dodatne prednosti v primerjavi z javnim financiranjem brez mehanizma regije.

(127) Poleg tega zadevnega mehanizma ni mogoče ločiti od pogodb o izvajanju prevozov, podpisanih med prevoznimi podjetji in skupnostmi. Predstavljal naj bi namreč samo en vidik izvajanja pogodb o izvajanju javne službe s strani ozemeljskih skupnosti v smislu člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69, z določbami katerega so bile po mnenju skupine Keolis te pogodbe skladne.

(128) Zato mehanizem sam po sebi ni bil dejavnik državnih pomoči, saj izvajalci z njim niso pridobili gospodarske prednosti.

5.4.2 *Opredelitev kot veljavna shema pomoči*

(129) Po mnenju skupine Keolis je bil mehanizem, ki ga je regija uvedla leta 1994, veljavna shema, ker so se z njim izvajale določbe člena 19 odloka iz leta 1949 ([16]), ki je bil izdan pred začetkom veljavnosti Rimske pogodbe. Zadevne ukrepe je torej treba preučiti v okviru Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ([17]), Komisija pa bi morala po potrebi francoskim organom zgolj predlagati ustrezne ukrepe za naprej. Vendar je bil zadevni mehanizem razveljavljen leta 2008, zato ga naj ne bi bilo več treba preučiti.

(130) Ugotovitev bi bila enaka, tudi če bi se kot leto uvedbe mehanizma regije uporabilo leto 1994. Leta 1994 je bil namreč zadevni gospodarski sektor zaprt za konkurenco, kot je razvidno iz odločb, ki ju je Komisija sprejela v letih 1997 in 1998 ([18]). Merilo vpliva na trgovino med državami članicami torej ni bilo izpolnjeno.

(131) Res je, da se je skupni trg od leta 1994 razvil, pri čemer so se nekatere države članice enostransko odločile, da bodo svoje lokalne trge potniškega prevoza odprle za konkurenco. Vendar tudi če bi ta razvoj zadostoval za to, da bi mehanizem, ki ga je vzpostavila regija, danes pridobil naravo državne pomoči, bi ta torej postal zgolj veljavna shema pomoči. Iz razloga, predstavljenega v uvodni izjavi 129, ga torej ni treba preučiti.

5.5 **RATP Dev**

(132) Družba RATP Développement (v nadaljnjem besedilu: družba RATP Dev) je hčerinska družba javnega podjetja RATP, katerega glavna dejavnost je mestni in medkrajevni prevoz potnikov v železniškem in cestnem prometu. Njene pripombe se nanašajo le na mehanizem, ki ga je vzpostavila regija, in pogodbo CT1.

5.5.1 *Obstoj pomoči*

5.5.1.1 Ukrepi, ki jih je izvajala regija

(133) Družba RATP Dev meni, da za to, da bi bili ukrepi, ki jih je izvajala regija, opredeljeni kot državna pomoč, nista izpolnjeni dve merili: merilo selektivnosti in merilo gospodarske prednosti.

([16]) Odlok št. 49-1473 z dne 14. novembra 1949 o koordiniranju in usklajevanju železniškega in cestnega prevoza.
([17]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1) (postopkovna uredba).
([18]) Odločba Komisije 98/693/ES z dne 1. julija 1998 o španski shemi pomoči za nakup industrijskih vozil Plan Renove Industrial (avgust 1994–december 1996) (UL L 329, 5.12.1998, str. 23); Odločba Komisije 98/182/ES z dne 30. julija 1997 o pomočeh, ki jih je dežela Furlanija-Julijska krajina (Italija) dodelila podjetjem za cestni prevoz blaga v deželi (UL L 66, 6.3.1998, str. 18).

(134) Kar zadeva merilo selektivnosti, je bil trg rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France zaradi posebnega pravnega okvira ločen geografski trg, kot je poudaril tudi francoski organ za konkurenco. V referenčnem okviru, ki ga je pomenil ta trg, je bil mehanizem regije splošen nediskriminacijski in nediskrecijski ukrep, ker je koristil vsem podjetjem za redni javni prevoz v cestnem prometu v regiji Île-de-France, ki so z lokalno skupnostjo podpisala pogodbo o izvajanju prevozov.

(135) Glede na pogoje geografske selektivnosti ([19]) in materialne selektivnosti ([20]), kot so opredeljeni s sodno prakso Unije, mehanizem regije ni bil državna pomoč, ampak je bil splošen ukrep.

(136) Kar zadeva merilo gospodarske prednosti, je bilo treba subvencije regije obravnavati kot nadomestila za opravljanje javne službe. Ker so bila ta nadomestila skladna s štirimi merili iz sodbe Altmark, niso omogočala gospodarske prednosti.

(137) Kar zadeva prvo merilo iz sodbe Altmark, s katerim se zahteva jasna opredelitev obveznosti javne službe, družba RATP Dev poudarja, da kadar nadomestila, povezana z izvajanjem teh obveznosti, izvirajo iz več državnih virov, jih je treba analizirati glede na vse obveznosti javne službe, ki so vključene v pogodbo o izvajanju javne službe. Napačno naj bi torej bilo meniti, da so bile subvencije regije dodeljene zgolj kot nadomestilo za dodatne obveznosti, ki jih je naložila regija. Nasprotno, bile so prispevek, med drugimi, k nadomestilu, ki se je izplačevalo prevoznim podjetjem.

(138) Te obveznosti javne službe so bile jasno opredeljene v pogodbah o izvajanju prevozov, sklenjenih med lokalnimi skupnostmi in prevoznimi podjetji, pri čemer so bile spremembe, ki so se zahtevale kot pogoj za dodelitev subvencij regije, zgolj dodane. Poleg tega je Komisija obveznost vlaganja v vozni park jasno priznala – med drugim v Smernicah Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu ([21]) – kot obveznost javne službe, za izvajanje katere se lahko izplačuje nadomestilo.

(139) Kar zadeva drugo merilo iz sodbe Altmark, so bile stopnje subvencij jasno določene glede na različne cilje nakupa vozil (od 25 % do 60 % glede na to, ali je šlo za razširitev voznega parka ali naložbo v obnovitev), zgornje meje subvencij pa so bile določene vnaprej. Sistem parametrov se je redno pregledoval, ob upoštevanju potrebe, da se višina subvencij predhodno in pregledno ponovno prilagodi, da bi se preprečilo kakršno koli čezmerno nadomestilo.

(140) Kar zadeva tretje in četrto merilo iz sodbe Altmark, je bilo s finančno ureditvijo iz pogodb o izvajanju prevozov določeno, da prevozno podjetje vsako leto predloži natančno opredeljen predvideni izkaz poslovnega izida, v katerega so bili vključeni prihodki, neločljivo povezani s subvencijami regije. Prispevek lokalne skupnosti sopogodbenice je bil določen na podlagi primanjkljaja, navedenega v predvidenem izkazu poslovnega izida. Izvajali so se tudi mehanizmi vračila za preprečitev kakršnega koli čezmernega nadomestila.

5.5.1.2 Ukrepi, ki jih je izvajalo združenje STIF v okviru pogodbe CT1

(141) Po mnenju družbe RATP Dev mehanizem, ki ga je izvajalo združenje STIF, ne izpolnjuje meril selektivnosti in gospodarske prednosti. Zato ga ni mogoče opredeliti kot državno pomoč.

(142) Kar zadeva merilo selektivnosti, se uporablja enako razlogovanje, kot je predstavljeno v uvodnih izjavah 134 in 135.

(143) Kar zadeva merilo gospodarske prednosti, so bile subvencije združenja STIF primerljive z nadomestili za opravljanje javne službe. Po mnenju družbe RATP Dev so izpolnjevale štiri merila iz sodbe Altmark.

(144) Kar zadeva prvo merilo iz sodbe Altmark, družba RATP Dev poudarja, da Komisija v sklepu o začetku postopka ni izpodbijala tega, da so bili stroški poslovanja nadomestilo za izvajanje jasno opredeljenih obveznosti javne službe.

(145) Kar zadeva drugo merilo iz sodbe Altmark, so podjetja sopogodbeniki za vsako od zadevnih linij združenju STIF predložila dokumentacijo. V tej dokumentaciji je bila potreba po financiranju ocenjena na podlagi podrobne finančne analize.

([19]) Glej na primer sodbo Sodišča z dne 6. septembra 2006, Portugalska proti Komisiji, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, točke od 56 do 58.
([20]) Glej na primer sodbo Splošnega sodišča z dne 7. marca 2012, British Aggregates proti Komisiji, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) UL C 184, 22.7.2008, str. 13.

(146) Nazadnje, kar zadeva razmisleke, povezane s tretjim in četrtim merilom, družba RATP Dev pojasnjuje, da iz pravne analize pogodb CT1 jasno izhaja, da so bila načela, ki so se uporabljala za plačilo, v skladu s sodno prakso Altmark, saj so te pogodbe vključevale tudi mehanizme nadzora, ki so lahko privedli do vračila pomoči.

5.5.2 *Opredelitev kot veljavna shema pomoči*

(147) Družba RATP Dev meni, da sta mehanizma regije in združenja STIF veljavni shemi pomoči v smislu postopkovne uredbe iz leta 1999, ker sta bila po njenem mnenju uvedena pred začetkom veljavnosti PDEU in ker so bili upoštevni trgi rednega prevoza takrat še vedno zaprti trgi.

(148) Mehanizem regije naj bi namreč temeljil na zakonodajni določbi, ki naj se med letoma 1949 in 2012 ne bi spreminjala, medtem ko naj bi bil mehanizem združenja STIF podaljšanje sheme, uvedene leta 1948.

(149) Mehanizma regije in združenja STIF ob njunem izvajanju nista pomenila državne pomoči, ker nista ovirala trgovine v Skupnosti. Ob njuni uvedbi so bili zadevni trgi zaprti za konkurenco, zaradi česar četrto merilo za opredelitev kot državna pomoč ni bilo izpolnjeno.

(150) Komisija nima pooblastila, da bi zahtevala izterjavo pomoči, izplačanih v okviru teh veljavnih shem pomoči. Lahko predpiše zgolj korektivne ukrepe za naprej.

5.5.3 *Združljivost*

(151) Če bi bilo treba v primeru državnih pomoči analizirati združljivost, bi jo bilo treba po mnenju družbe RATP Dev za subvencije, izplačane pred 3. decembrom 2009, tj. datumom začetka veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007, preučiti na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(152) Pogodbe, ki so jih sklenila podjetja družbe RATP Dev, je mogoče šteti za pogodbe o izvajanju javne službe v smislu Uredbe (EGS) št. 1191/69. Iz razlogov, ki so bili navedeni že v uvodni izjavi 140, so te pogodbe zagotavljale, da prevoznim podjetjem ne bi bilo izplačano nikakršno čezmerno nadomestilo. Ker so subvencije regije del nadomestil, izplačanih v okviru teh pogodb, so skladne z Uredbo (EGS) št. 1191/69 in torej združljive z notranjim trgom. Po mnenju družbe RATP Dev se enako razlogovanje uporablja za nadomestila, ki jih je združenje STIF izplačalo pred 3. decembrom 2009 v okviru pogodbe CT1.

(153) Za subvencije, izplačane po 3. decembru 2009, je treba po mnenju družbe RATP Dev uporabiti Uredbo (ES) št. 1370/2007. Ta uredba določa, da so nadomestila, izplačana v okviru pogodb o izvajanju javne službe, združljiva z notranjim trgom in izvzeta iz zahteve po priglasitvi, če (i) pogodbe vključujejo obvezno vsebino, opisano v členu 4 Uredbe, in (ii) nadomestila ne povzročijo čezmernega nadomestila. Ker sta po mnenju družbe RATP Dev ta pogoja izpolnjena, ta družba ugotavlja, da so ukrepi združljivi z notranjim trgom.

5.6 **Transdev Île-de-France**

(154) Podjetje Transdev Île-de-France (v nadaljnjem besedilu: podjetje Transdev) je del skupine Transdev in opravlja svoje dejavnosti v sektorju potniškega prevoza v regiji Île-de-France, kjer upravlja omrežje za cestni prevoz potnikov zunaj centralnega območja, na katerem prevoze opravlja podjetje RATP.

(155) Njegove pripombe se nanašajo le na ukrepe, ki jih je izvajala regija, čeprav primeri pogodb, uporabljeni v podporo njegovim trditvam, zajemajo tudi del obdobja pogodb CT1 in CT2.

(156) Podjetje Transdev uvodoma opozarja, da je dejavnost rednega javnega prevoza potnikov v cestnem prometu urejena s posebnimi pravili za regijo Île-de-France, saj ta sektor odstopa od splošnih pravil na področju prevoza.

(157) V zadevnem obdobju je lahko organ organizator upravljavce omrežja izbral brez predhodnega javnega razpisa, le z upravnim vpisom v prometni načrt, zlasti ker Uredba (ES) št. 1370/2007 še ni začela veljati.

(158) Poleg tega pojasnjuje, da je organ organizator ustvarjal strukturne primanjkljaje, s tem ko je tarife za uporabnike določal administrativno, neodvisno od dejanskih stroškov storitve. Prav ti primanjkljaji so bili finančno nadomeščeni v okviru pogodb o izvajanju javne službe.

(159) Nazadnje, trg rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France ni bil odprt za konkurenco.

5.6.1 *Obstoj pomoči*

(160) Podjetje Transdev je podjetju Microeconomix naročilo analizo treh pogodb in njihovih dodatkov ter z njimi povezanih finančnih tokov. Podjetje Transdev predstavlja glavne rezultate in pojasnjuje, da sta iz strokovnega poročila jasno razvidna nevtralnost sistema subvencij in neobstoj čezmernega nadomestila.

(161) Po mnenju podjetja Transdev je bilo na podlagi mehanizma obravnave regionalnih subvencij mogoče sklepati, da te nikakor niso bile primerljive s pomočjo za naložbe. Regionalne subvencije so bile namreč na nek način vrnjene skupnosti, nosilki projekta, v amortizacijski dobi sredstev z negativnim učinkom, ki so ga te imele na nadomestila, ki jih je izplačevala skupnost.

(162) Zadevni ukrep je bil tako samo popolnoma nevtralen način izplačila nadomestil za opravljanje javne službe prevoznikom, ki so imeli sklenjeno pogodbo o izvajanju javne službe.

(163) Zaradi te nevtralnosti merila glede obstoja državne pomoči niso izpolnjena.

5.6.1.1 Državna sredstva in pripisljivost

(164) Podjetje Transdev meni, da ker so se vsote, ki jih je izplačala regija, nazadnje vrnile k lokalnim skupnostim, sredstva niso nikoli zapustila javne sfere.

5.6.1.2 Gospodarska prednost

(165) Ker sredstva niso bila dana na razpolago po ugodnejših pogojih, kot so na voljo na bančnem trgu, izvajalci niso pridobili nikakršne prednosti. Regija je prednost podelila skupnostim, kar ni imelo učinka na konkurenco.

(166) Poleg tega podjetje Transdev zanika, da je oprema, ki jo je sofinancirala regija, lahko konkurirala opremi podjetij, ki niso bila upravičena do subvencij.

5.6.1.3 Selektivnost

(167) Ukrepi so enako zadevali vsa podjetja, dejavna na trgu rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France, tako da ukrep v tem referenčnem okviru ni bil selektiven.

5.6.1.4 Vpliv na konkurenco in trgovino med državami članicami

(168) Ker ni bilo gospodarske prednosti in selektivnosti, podjetje Transdev meni, da ni bilo nobene možnosti vpliva na konkurenco in s tem tudi ne vpliva na trgovino med državami članicami.

5.6.2 *Združljivost*

(169) Če pa bi Komisija vseeno ugotovila obstoj državne pomoči, podjetje Transdev meni, da je zadevna shema združljiva z notranjim trgom zaradi njene skladnosti z Uredbo (EGS) št. 1191/69.

5.7 **Mednarodna zveza za javni prevoz**

(170) Mednarodna zveza za javni prevoz (v nadaljnjem besedilu: zveza UITP) je mednarodna organizacija za javni prevoz, ki zajema vse oblike javnega prevoza in združuje več kot 3 100 članov (prevozniki, organi in dobavitelji) z vsega sveta.

(171) Zveza UITP se ne spušča v podrobnosti mehanizmov, preučenih v sklepu o začetku postopka. Priložnost je izkoristila, da opozori na nekatera bistvena načela v zvezi z zadevnim sektorjem.

(172) Prvič, države članice imajo pri opredelitvi obveznosti javne službe, ki so pogojene zlasti s potrebami uporabnikov, široko polje proste presoje in razlage v skladu z načelom, določenim v Uredbi (ES) št. 1370/2007.

(173) Drugič, za javni prevoz v Evropi je značilno, da se povprečno približno 50 % stroškov poslovanja krije s prihodki iz tarif (30 % v Parizu). Zato je bistvenega pomena, da javni organi zagotovijo pravilno nadomestilo za izvajanje obveznosti javne službe.

(174) Nazadnje, v nasprotju s tem, kar naj bi se namigovalo v uvodni izjavi 43 sklepa o začetku postopka, obveznosti javne službe niso omejene na stroške opravljanja storitev prevoza: lahko se nanašajo na izboljšanje kakovosti storitve, infrastrukture in voznega parka. Ukrepi so lahko združljivi z notranjim trgom, če izpolnjujejo pogoje veljavnih predpisov, tj. Uredbe (ES) št. 1370/2007 ali Uredbe (EGS) št. 1191/69.

5.8 **Dodatne pripombe družbe RATP Dev, podjetja Transdev, organizacije OPTILE in skupine Keolis, predložene 21. junija 2016**

(175) Prvič, štiri zainteresirane tretje strani, ki so želele dopolniti svoje pripombe, Komisijo opozarjajo na odločbo, ki jo je sprejela v okviru preučitve združljivosti sheme državne pomoči, ki jo je uvedla Češka republika (v nadaljnjem besedilu: odločba Autobus Porizeni) ([22]). Dejansko stanje, na katerem je temeljila ta odločba, je bilo po mnenju zadevnih tretjih strani zelo podobno dejanskemu stanju mehanizma regije (povzetemu v pogodbi CT1). Komisija je češki sistem subvencij za naložbe preučila ob upoštevanju učinkov subvencij na nadomestila za izvajanje prevozov, dodeljena v okviru pogodb o izvajanju prevozov, in ga razglasila za združljivega na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(176) Zainteresirane tretje strani dalje menijo, da je bilo s sodbo Jorgen Andersen rešeno vprašanje glede uredbe v zvezi z javno storitvijo potniškega prevoza, ki se uporablja v tej zadevi: to je Uredba (EGS) št. 1191/69 v svoji spremenjeni različici iz leta 1991, in ne Uredba (ES) št. 1370/2007.

(177) Zainteresirane tretje strani primarno navajajo dejstvo, da regionalne subvencije, izplačane na podlagi mehanizma, ki ga je vzpostavila regija, ne pomenijo državnih pomoči. To ugotavljajo, ker je bila v okviru tega mehanizma upoštevana letna obrestna mera, ki se uporablja za subvencijo za nakup voznih sredstev.

(178) Kar zadeva vprašanje uredbe, ki se uporablja, zainteresirane tretje strani trdijo, da so bila s sodbo Jorgen Andersen določena pravila časovne uporabe uredb (EGS) št. 1191/69 in (ES) št. 1370/2007. Sodišče je v tej sodbi razsodilo, da se Uredba (EGS) št. 1191/69 uporablja za preučitev:

(a) zakonitosti pomoči, izplačanih pred 3. decembrom 2009, ker je Uredba (EGS) št. 1191/69 uredba o izvzetju, s katero so nadomestila, izplačana v skladu s temi določbami, oproščena obveznosti priglasitve;

(b) zakonitosti in združljivosti pomoči, izplačanih na podlagi pogodb, ki so veljale 3. decembra 2009 in so se nadaljevale različno dolga obdobja, določena v skladu s členom 8(3) Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(179) V skladu s sodbo Jorgen Andersen, ki jo mora Komisija upoštevati v obravnavani zadevi, bo morala pomoči, izplačane pred 3. decembrom 2009, preučiti na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69, vključno z nadomestili, izplačanimi v obliki cen v okviru sistema pogodbe o izvajanju javne službe. Poleg tega so bila podrobna pravila za izračun nadomestil, izplačanih v obliki cen, določena s sodno prakso v zadevi Danske Bus ([23]), s katero se zahteva, da so ta nadomestila „neposredno in izključno potrebna za izvajanje javne storitve prevoza kot take“ ([24]).

(180) Če Komisija Uredbe (EGS) št. 1191/69 izjemoma ne bi štela za uredbo o izvzetju, bo morala v skladu s svojo prakso odločanja ugotoviti združljivost regionalnih subvencij, ki izhajajo iz mehanizma regije.

(181) Če bi Komisija zavrnila uporabo načel iz sodbe Jorgen Andersen in uporabila Uredbo (ES) št. 1370/2007, bi morala ugotoviti, da so pogoji, ki jih je treba uporabiti v zvezi s preučitvijo združljivosti nadomestil, izplačanih v obliki cen, enaki pogojem iz Uredbe (EGS) št. 1191/69.

([22]) Odločba Komisije z dne 16. aprila 2008 o državni pomoči št. 350/2007, ki jo je Češka izvedla v korist Autobus Porizeni.
([23]) Sodba Splošnega sodišča z dne 16. marca 2004, Danske Busvognmænd proti Komisiji, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.
([24]) Prav tam, točka 86.

(182) Nazadnje, zainteresirane tretje strani dopolnjujejo tudi svoja pisanja o uporabi veljavne sheme pomoči po sklepu Komisije z dne 15. oktobra 2014 v zadevi Dublin Bus in Irish Bus ([25]). Komisija je namreč v tem sklepu menila, da je sistem subvencije za naložbe, ki je bil uveden leta 1985 in je zelo podoben mehanizmu, ki ga je uvedla regija, pomenil veljavno shemo pomoči.

6. **OCENA ZADEVNIH UKREPOV, KI JO OPRAVI KOMISIJA**

(183) Analiza Komisije zajema tri mehanizme podpore za naložbe, na katere se nanaša sklep o začetku postopka, in sicer: (i) mehanizem subvencij za naložbe regije, opredeljen v zaporednih sklepih CR 34-94, CR 44-98 in CR 47-01, (ii) mehanizem, ki ga je nasledil z uvedbo dodatka št. 3 k pogodbi CT1, in nazadnje (iii) prispevek C2 iz pogodbe CT2. Kar zadeva pogodbo CT2, Komisija pojasnjuje, da je njena preučitev omejena na prispevek C2, ki je povezan s problematiko naložb. Sklep o začetku postopka se namreč nanaša le na ukrepe, ki bi lahko pomenili neko obliko podpore za naložbe, kar dejansko izključuje prispevek C1 iz pogodbe CT2.

6.1 **Shema pomoči ali individualne pomoči**

(184) Več kot sto podjetij ali režijskih obratov je skozi leta prejelo subvencije, ki sta jih izplačevala regija in nato združenje STIF. Pred oceno obstoja pomoči in njihove morebitne združljivosti z notranjim trgom se postavlja vprašanje, ali so bile te subvencije dodeljene individualno, kar bi pomenilo, da jih mora Komisija preučiti posamično, ali v okviru shem, kar bi pomenilo, da se lahko Komisija omeji na preučitev ključnih parametrov zadevnih shem.

(185) V Uredbi Sveta (EU) 2015/1589 ([26]) (v nadaljnjem besedilu: postopkovna uredba) je shema pomoči opredeljena kot „vsak akt, na podlagi katerega je mogoče brez nadaljnjih izvedbenih ukrepov dodeliti individualno pomoč podjetjem, opredeljenim v aktu na splošen in abstrakten način, in kateri koli akt, na podlagi katerega je mogoče dodeliti pomoč, ki ni povezana z določenim projektom, enemu ali več podjetjem za nedoločen čas in/ali v nedoločenem znesku“. Iz te opredelitve izhaja, da se Komisija za razlikovanje sheme pomoči od celote individualnih pomoči prizadeva zlasti oceniti diskrecijsko pravico, ki jo ima v posameznem primeru organ, ki dodeljuje pomoči.

(186) Kar zadeva mehanizem, ki ga je vzpostavila regija, Komisija ugotavlja, da so bila v sklepu regionalnega sveta iz leta 1994 podjetja, ki so se lahko potegovala za subvencije, opredeljena splošno in abstraktno, in sicer so v obravnavanem primeru to bila podjetja ali režijski obrati, ki so z javno skupnostjo regije Île-de-France sklenili pogodbo za izvajanje prevozov na rednih avtobusnih linijah. Poleg tega so bile v istem sklepu jasno in natančno opredeljene vrsta sredstev, ki se lahko subvencionirajo, zgornje cene teh sredstev in stopnja subvencije za vsako vrsto sredstev. Natančno so bili določeni tudi pogoji za odobritev pomoči, predvsem obveznost skupnosti, nosilke projekta, in podjetja, da predlagata količinsko in kakovostno izboljšanje ponudbe prevoza. Tako je bilo izvajanje diskrecijske pravice regije za dodelitev subvencij strogo omejeno z določbami sklepa iz leta 1994 ter nato s sklepoma iz let 1998 in 2001, ki sta ga nadomestila. Komisija zato meni, da ti sklepi pomenijo pravno podlago sheme.

(187) Kar zadeva subvencije, izplačane v okviru pogodbe CT1, Komisija ugotavlja, da so bile vključene v pogodbeni vzorec, ki ga je leta 2006 izdelalo in potrdilo združenje STIF. Posamični primerki te pogodbe niso smeli odstopati od osnovnih načel in parametrov, določenih v vzorcu, na kar je bilo opozorjeno v preambuli vsake pogodbe CT1: „ta pogodba je sklenjena tudi na podlagi in ob upoštevanju usmeritev in načel, opisanih v regionalni specifikaciji, ki jo je na seji 13. decembra 2006 sprejel svet združenja STIF, ter je skladna z vzorcem tipa 1, ki ga je prav tako sprejel svet“. Ta ugotovitev velja zlasti za spremembe, ki so bile po sklepu sveta združenja STIF z dne 2. oktobra 2008 uvedene z dodatkom št. 3. Na podlagi tega sklepa se je lahko vsako prevozno podjetje, ki je imelo z združenjem STIF sklenjeno pogodbo tipa 1, potegovalo za subvencije za naložbe, na katere se je nanašal dodatek št. 3. V vzorcu dodatka št. 3 (zlasti njegovi Prilogi I) so bile jasno in natančno opredeljene vrsta sredstev, ki so se lahko subvencionirala, zgornje cene teh sredstev in stopnja subvencije za vsako vrsto sredstev. Tako je bilo izvajanje diskrecijske pravice združenja STIF za dodelitev subvencij, uvedenih z dodatkom št. 3, strogo omejeno z vzorcem, izhajajočim iz sklepa iz leta 2008. Komisija zato meni, da ta sklep pomeni pravno podlago sheme.

([25]) Sklep Komisije (EU) 2015/635 z dne 15. oktobra 2014 o državni pomoči SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07), ki jo je Irska odobrila avtobusnima prevoznikoma družbe Córas Iompair Éireann (Dublin Bus in Irish Bus) (UL L 104, 23.4.2015, str. 17).

([26]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

(188) Podobno razlogovanje se uporablja za prispevek C2 iz pogodbe CT2. Ta se izračuna na podlagi pravil, strogo določenih z vzorcem pogodbe CT2, ki ga je odobril svet združenja STIF. Vsako podjetje, ki ima pogodbo CT2, se lahko poteguje za nadomestilo C2 za svoje naložbene izdatke, pri čemer združenje STIF nima nikakršne diskrecijske pravice pri izračunu tega nadomestila.

(189) Komisija glede na navedeno meni, da posamična preučitev vsake subvencije ni potrebna, da bi se ocenila obstoj pomoči in njihova morebitna združljivost. Zato v nadaljevanju sklepa svojo razlago opira na splošne parametre, ki so del pravne podlage vsake od zadevnih treh shem.

6.2 **Ocena obstoja državne pomoči**

(190) V skladu s členom 107(1) PDEU je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(191) Iz navedene določbe izhaja, da morajo zadevni ukrepi, da bi bili priznani kot državne pomoči, (i) izhajati iz državnih virov, kar pomeni, da morajo vključevati državna sredstva in biti pripisljivi državi, (ii) zagotavljati gospodarsko prednost njihovemu upravičencu, (iii) biti selektivni v primerjavi s splošnim ukrepom ter (iv) biti taki, da bi lahko izkrivljali konkurenco in vplivali na trgovino med državami članicami.

6.2.1 *Državna sredstva in pripisljivost*

6.2.1.1 Ukrepi, ki jih je izvajala regija

(192) Subvencije regije so bile dodeljene na podlagi sklepov regionalnega sveta in iz proračuna regije Île-de-France.

(193) Komisija posledično ugotavlja, da ukrepi, ki jih je izvajala regija, vključujejo državna sredstva in jih je mogoče pripisati francoski državi.

6.2.1.2 Ukrepi, ki jih je izvajalo združenje STIF

(194) Ker je združenje STIF javnoupravna ustanova, je njegove odločitve mogoče pripisati javnemu organu in njegova sredstva so javna.

(195) Komisija zato ugotavlja, da ukrepi, ki jih je izvajalo združenje STIF, vključujejo državna sredstva in jih je mogoče pripisati francoski državi.

6.2.2 *Gospodarska prednost*

(196) Komisija uvodoma pojasnjuje, da je treba režijske obrate, upravičene do ukrepov, ki sta jih izvajala regija in združenje STIF, šteti za podjetja, ker ne glede na svoj pravni status v obravnavani zadevi opravljajo gospodarsko dejavnost, in sicer storitve prevoza v cestnem prometu. Posledično se vsi upravičenci do teh ukrepov – zasebna podjetja ali režijski obrati – ukvarjajo z gospodarsko dejavnostjo in jih je treba šteti za podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.

(197) Komisija se je v sklepu o začetku postopka spraševala o naravi ukrepov za podporo naložbam, ki sta jih izvajala regija in nato združenje STIF, in ali so to bile subvencije za naložbe ali nadomestila za opravljanje javne službe.

(198) Francoski organi in zainteresirane tretje strani so v odgovor na ti vprašanji menili, da so bili ukrepi, ki sta jih izvajala regija in združenje STIF, nadomestila, ki so bila režijskim obratom in zasebnim podjetjem za avtobusni prevoz dodeljena kot plačilo za izvajanje obveznosti javne službe, in da, ker so bila poleg tega skladna z merili iz sodne prakse Altmark, z njimi prejemniki niso pridobili gospodarske prednosti.

(199) Nadomestilo za stroške, ki nastanejo zaradi opravljanja storitve splošnega gospodarskega pomena, namreč ne pomeni prednosti v smislu člena 107(1) PDEU, če so izpolnjeni štirje kumulativni pogoji ([27]). Prvič, podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene. Drugič, merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno. Tretjič, nadomestilo ne sme presegati tistega, kar je potrebno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, ob upoštevanju realiziranih prihodkov in razumnega dobička. Četrtič, če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, se mora raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s sredstvi, da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prihodkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti. Komisija je svoje razumevanje teh pogojev podrobneje pojasnila v Sporočilu o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena ([28]).

(200) Komisija bo torej zadevne ukrepe analizirala z vidika sodne prakse Altmark.

6.2.2.1 Subvencije za naložbe regije

(201) Z uporabo prvega merila iz sodbe Altmark se poskuša ugotoviti, ali izplačila pomenijo nadomestila, dodeljena v zameno za izvajanje jasno opredeljenih obveznosti javne službe.

(202) Komisija v obravnavanem primeru ugotavlja, da so se za subvencije regije lahko potegovali samo režijski obrati in prevozna podjetja, ki jim bilo naloženo izpolnjevanje obveznosti javne službe. Obveznosti javne službe so bile opredeljene v pogodbah o izvajanju prevozov, sklenjenih med vsakim prevoznikom in njegovo skupnostjo ali skupnostmi, nosilkami projekta. V teh pogodbah o izvajanju prevozov je bilo predvideno nadomestilo za izgube, izhajajoče iz izpolnjevanja obveznosti javne službe, brez upoštevanja morebitnih prihodkov in subvencij.

(203) Subvencije regije so bile dodane temu pogodbenemu mehanizmu, da bi se spodbudile naložbe in s tem količinsko ali kakovostno izboljšanje ponudbe prevoza. Znesek subvencij je bil določen pavšalno z uporabo določenega odstotka za kategorijo izdatkov, ki so omejeni (na primer ceno avtobusa brez davka).

(204) Skupnosti, nosilke projekta, so se morale, da bi se lahko potegovale za subvencijo, obvezati, da bodo okrepile vsebino obveznosti javne službe, ki so jih sicer nalagale prevoznikom. Kot je razvidno iz samega naslova sklepa iz leta 1994, je bil namreč cilj sheme „izboljšanje storitev javnega prevoza v cestnem prometu“. Vendar to ne pomeni, da so bile subvencije regije dodeljene kot nadomestilo za izvajanje obveznosti javne službe. Tako kot klasična subvencija so bile preprosteje namenjene spodbujanju naložb podjetij in režijskih obratov, ki so opravljali prevozne storitve. Vendar pa so skupnosti, nosilke projekta, prevozniku še vedno morale nadomestiti celotni primanjkljaj, izhajajoč iz *vseh* obveznosti, ki so mu jih naložile (vključno z obveznostmi, dodanimi za možnost potegovanja za subvencije regije).

(205) Res je, da bi bil ta primanjkljaj brez subvencij regije večji, ker je bil izračunan tako, da so se od stroškov odšteli prihodki in morebitne subvencije. Vendar se še naprej ohranja konceptualno ločevanje med, na eni strani, sistemom obveznosti javne službe in nadomestil, za katera so bile odgovorne skupnosti, nosilke projekta (in ki niso predmet tega postopka), ter, na drugi strani, sistemom subvencij, ki je bil na splošno namenjen naložbam za izboljšanje prevoznih storitev.

(206) Tako Komisija kljub upravičeni ekonomski povezavi med subvencijami regije in izračunom nadomestila za opravljanje javne službe meni, da subvencije regije niso bile dodeljene kot nadomestilo za izvajanje jasno opredeljenih obveznosti javne službe. Prvo merilo iz sodbe Altmark torej ni izpolnjeno. Ker so štiri merila iz sodbe Altmark kumulativna, preizkus ni opravljen, če eno od meril ni izpolnjeno. Zato je treba mehanizem regije analizirati bolj klasično kot shemo, ki je omogočila dodelitev subvencij za naložbe.

(207) Regija je s tem, ko je prevzela del naložbenih stroškov, ki jih običajno nosijo prevozna podjetja, sprostila finančni manevrski prostor prejemnikov teh subvencij, ki so lahko lastna sredstva uporabili za druge namene. Prejemniki subvencij so tako pridobili gospodarsko prednost.

([27]) Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točke od 87 do 95.
([28]) UL C 8, 11.1.2012, str. 4.

(208) Nekatere zainteresirane tretje strani so trdile, da je bila ta prednost izničena z dejstvom, da so bile subvencije, povečane za stroške financiranja, ki se jim je izvajalec izognil, amortizirane v nadomestilu za opravljanje javne službe, ki ga je izplačevala skupnost, nosilka projekta.

(209) Komisija v odgovor na to trditev ugotavlja, da v zaporednih sklepih, s katerimi je bila urejena zadevna shema, nista bila opredeljena ključna parametra te amortizacije: trajanje in obrestna mera. Tako ni nič v pravni podlagi sheme zanesljivo zagotavljalo, da so bile subvencije pravilno amortizirane glede na obdobje, ki ustreza uporabi opreme, in ob upoštevanju stroškov financiranja, ki se jim je izvajalec izognil in so bili usklajeni s stroški financiranja, ugotovljenimi na trgu. Zato analiza ustreznega upoštevanja subvencij v nadomestilu za opravljanje javne službe, ki so ga dodelile skupnosti, nosilke projekta, spada v analizo navedenih nadomestil, ki se opravi za vsak primer posebej, in ne v analizo subvencij. Ta postopek pa se nanaša samo na subvencije in ne na dodeljena nadomestila za opravljanje javne službe.

(210) Komisija glede na navedeno potrjuje, da je bila s subvencijami regije, obravnavanimi ločeno, njihovim prejemnikom dodeljena gospodarska prednost.

6.2.2.2 Subvencije za naložbe, dodeljene v okviru pogodb CT1

(211) Pogodba CT1 je bila pogodba o izvajanju javne službe, s katero so bile izvajalcu naložene jasno opredeljene obveznosti javne službe. Tako je bilo v členu 4-2 pogodbe CT1 določeno, da „izvajalec opravlja javno storitev potniškega prevoza“. Pri tem je za podjetje veljala obveznost vzdrževanja in upravljanja linij, katerih upravljanje mu je bilo zaupano, ter prevoza potnikov v skladu s pogoji prevoza in tarif, ki jih je določilo združenje STIF. V členu 12-1 pogodbe CT1 je bilo povsem jasno določeno: „oblikovanje tarif je v izključni in neprenosljivi pristojnosti združenja STIF“. Izvajalec je v zameno prejemal nadomestilo za izgube, izhajajoče iz izpolnjevanja obveznosti javne službe, brez upoštevanja morebitnih prihodkov in subvencij.

(212) Subvencije, uvedene z dodatkom št. 3 k pogodbi CT1, so bile povezane s temi nadomestili enako kot v predhodnem obdobju sistem subvencij regije z nadomestili, določenimi s pogodbami o izvajanju prevozov. Glavna razlika se je nanašala na dejstvo, da je isti subjekt (združenje STIF) izplačevalo hkrati (i) nadomestilo za opravljanje javne službe v pravem pomenu besede, pri čemer je bila metoda njegovega izračuna namenjena pokritju primanjkljaja, povezanega z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, in (ii) subvencijo za naložbe, določeno na podlagi razmerja zgornja cena/najvišja stopnja subvencije. Poleg tega tako kot v predhodnem obdobju tudi tu v pravni podlagi, ki je omogočala dodelitev subvencij, tj. v obravnavani zadevi vzorec dodatka št. 3 k pogodbi CT1, niso bili opredeljeni ključni parametri amortizacije subvencij v nadomestilu za opravljanje javne službe, ki se je izplačevalo.

(213) Glede na te podobnosti, ki jih je poudarila tudi večina zainteresiranih tretjih strani, Komisija meni, da je treba uporabiti enako razlogovanje kot za predhodno obdobje. Subvencije, izplačane na podlagi dodatka št. 3 k pogodbi CT1, imajo torej naravo „klasičnih“ subvencij za naložbe, zato je bila z njimi prejemnikom dodeljena gospodarska prednost.

6.2.2.3 Prispevek C2 iz pogodb CT2

(214) Pogodba CT2 je pogodba o izvajanju javne službe, s katero so prevozniku naložene jasno opredeljene obveznosti javne službe tako v zvezi z izvajanjem storitev kot v zvezi z naložbami.

(215) Člen 5-2 pogodbe CT2 tako določa splošne obveznosti za izvajalca:

— „da vzdržuje in upravlja, pri čemer se ta pojma razlagata kot obveznost podjetja, da v zvezi z linijami in napravami, katerih upravljanje mu je bilo zaupano, sprejme vse ukrepe za zagotovitev storitve prevoza, ki ustreza standardom kontinuitete, rednosti, pogostosti, obsega, varnosti in kakovosti;

— da prevaža, kar pomeni obveznost podjetja, da sprejme opravljanje potniškega prevoza po javnih tarifah in pogojih prevoza, ki jih določi združenje STIF;

— da uporablja oblikovanje tarif, ki se šteje za obveznost podjetja, da prodaja in sprejema tarifne proizvode po splošnih pogojih prodaje in uporabe, ki jih določi združenje STIF;

— da sodeluje v integriranih sistemih na področju obveščanja, izdaje vozovnic, voznih redov in uporabe povezav;

— da prispeva k varnosti in varstvu potnikov.“

(216) V členu 41 pogodbe CT2 so poleg tega opredeljene obveznosti izvajalca v zvezi s sredstvi, ki vključujejo predvsem obveznost uporabe vseh sredstev, obveznost vzdrževanja in ohranjanja sredstev, namenjenih za izvajanje javne storitve prevoza, ter obveznost izdelave naložbenega načrta za vozni park za celotno obdobje pogodbe, ki omogoča, da se predvsem iz varnostnih razlogov zagotovijo zanesljivost, razpoložljivost vozil ter optimizacija stroškov vzdrževanja in ohranjanja, pri čemer povprečna starost voznega parka ne presega sedem let.

(217) Združenje STIF je s pogodbo CT2 prekinilo vzorec iz predhodnih obdobij, tako da je uvedlo pogodbo o izvajanju javne službe, v kateri so od začetka in skupaj obravnavane obveznosti, ki se nanašajo na izvajanje storitev *in* naložbe, zlasti na podlagi združenega „finančnega računa storitve“. Prispevek C2 je izrecno zasnovan kot nadomestilo za stroške, ki izhajajo iz obveznosti, povezanih z naložbami. Komisija na podlagi tega sklepa, da je prispevek C2 dodeljen v zameno za izpolnjevanje jasno opredeljenih obveznosti javne službe na področju naložb in da je torej prvo merilo iz sodbe Altmark izpolnjeno.

(218) Ker je bilo ugotovljeno, da je prispevek C2 skladen s prvim merilom iz sodbe Altmark, je treba preučiti še njegovo skladnost z drugim, tretjim in četrtim merilom iz sodbe Altmark. Ker so merila kumulativna, se bo Komisija omejila na dokazovanje, da četrto merilo ni izpolnjeno, da bi ugotovila, da je s tem prispevkom zagotovljena gospodarska prednost.

(219) Namen četrtega merila iz sodbe Altmark je preveriti, ali je, če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, raven potrebnega nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s sredstvi, da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prihodkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti.

(220) V zvezi s tem je treba priznati, da je združenje STIF pred sklenitvijo pogodb z izvajalci izvedlo primerjalno analizo stroškov. Ta primerjalna analiza temelji hkrati na (i) natančnih številkah po posameznih pogodbah, (ii) pravnih instrumentih, ki zagotavljajo primerljivost stroškov in opreme, (iii) obsežnem poznavanju trga potniškega prevoza v regiji Île-de-France in (iv) primerjavi tako s podatki „iz stroke“, splošno priznanimi v sektorju, kot s pogodbami, dodeljenimi po javnem razpisu. Vendar pa se ta poglobljena analiza nanaša predvsem na spremenljivke izvajanja prevozov, kot je komercialna hitrost avtobusa ali število ur vožnje posameznega vozila. Na podlagi študije teh spremenljivk, čeprav je zelo koristna za pogajanja o stroških poslovanja in opredelitev prispevka C1, se ni mogoče prepričati, ali stroški naložb, kriti s prispevkom C2, ustrezajo stroškom povprečnega, dobro vodenega podjetja. Poleg tega nič ne kaže, da bi bil vzorec, ki ga je uporabilo združenje STIF, reprezentativno za dobro vodena podjetja. Čeprav torej analiza, ki jo je opravilo združenje STIF, nedvomno pomeni nesporen napredek k premišljenemu upravljanju nadomestil, dodeljenih izvajalcem javne službe, ta analiza ne zadostuje za to, da bi prispevek C2 izpolnjeval četrto merilo iz sodbe Altmark.

(221) Ker četrto merilo iz sodbe Altmark ni izpolnjeno, Komisija ugotavlja, da je s prispevkom C2, dodeljenim v okviru pogodbe CT2, njegovim prejemnikom dodeljena gospodarska prednost.

6.2.3 *Selektivnost*

(222) Iz ustaljene sodne prakse ([29]) izhaja, da se ukrep šteje za selektiven, če ga ne morejo izkoristiti vsi gospodarski sektorji v njegovem referenčnem okviru. Tako ukrepi, ki jih je izvajala regija, kot ukrepi, ki jih je izvajalo združenje STIF, zadevajo izključno režijske obrate javnih skupnosti in zasebna podjetja, s katerimi so te skupnosti ali združenje STIF sklenili pogodbo o upravljanju linije ali prevoznega omrežja v regiji Île-de-France. Zadevni ukrepi se torej nanašajo samo na sektor rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France.

(223) Poleg tega Komisija ugotavlja, da so podjetja v tem sektorju izbrana pred dodelitvijo subvencij, in sicer ob izbiri podjetij za izvajanje obveznosti javne službe.

([29]) Glej na primer sodbo Sodišča z dne 17. junija 1999, Belgija proti Komisiji, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točka 32, ali sodbo Sodišča z dne 8. novembra 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH in Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH proti Finanzlandesdirektion für Kärnten, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, točka 48.

(224) Ker je bila selektivnost ugotovljena tako na ravni sektorja kot znotraj tega sektorja, ni treba dokazovati še geografske narave te selektivnosti, v nasprotju s predlogom družbe RATP Dev, ki se sklicuje na sodno prakso v zadevi Azores ([30]). Komisija zato ugotavlja, da so ukrepi, ki sta jih izvajala regija in združenje STIF v okviru pogodb CT1 in CT2, selektivni.

6.2.4 *Vpliv na konkurenco in trgovino med državami članicami*

(225) Preveriti je treba, ali lahko ukrepi izkrivljajo konkurenco, ker lahko vplivajo na trgovino med državami članicami.

(226) Kar zadeva mehanizem regije, Komisija ugotavlja tako kot upravno sodišče v Parizu ([31]), da „podjetja, ki delujejo v sektorju rednega potniškega prevoza, delujejo tudi v sektorju občasnega potniškega prevoza […], zaradi česar se lahko podjetja za redni potniški prevoz, ki so prejela zgoraj navedene subvencije, znajdejo v konkurenci s podjetji za občasni potniški prevoz, ki niso mogla prejeti teh subvencij, ki so, kot je bilo navedeno, pridržane za podjetja, ki prevoze opravljajo na rednih linijah". V prvih petih letih se je torej lahko ta oprema zunaj običajnih obdobij uporabljala za druge namene, tudi na trgu občasnega prevoza. Po petem letu regija ni več nalagala obveznosti glede uporabe subvencioniranih sredstev. Poleg tega ni bilo podjetjem, ki so prejela subvencijo in so upravljala linije rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France, z nobeno določbo prepovedano, da se prijavijo na druge razpise za oddajo naročil za redni ali občasni potniški prevoz, ki so bili odprti za konkurenco v Franciji ali Evropi. Nacionalno sodišče, ki je odločalo v upravnem sporu, opisanem v uvodnih izjavah od 27 do 32, je ugotovilo enako, na podlagi česar je nato sklenilo, da so lahko subvencionirana podjetja „zaradi prihrankov pri nakupu subvencioniranih vozil in opreme izkoristila konkurenčno prednost v primerjavi s podjetji, ki niso prejela pomoči," in da je zato zadevni mehanizem „lahko vplival na trgovino med državami članicami in izkrivljal ali bi lahko izkrivljal konkurenco" ([32]). Komisija se strinja s to ugotovitvijo in potrjuje, da so lahko subvencije za naložbe regije od vzpostavitve regionalnega mehanizma in *a fortiori* v celotnem obravnavanem obdobju izkrivljale konkurenco in vplivale na trgovino med državami članicami.

(227) V obdobju, ki je sledilo, so morala biti sredstva, za katera je bila na podlagi dodatka št. 3 k pogodbi CT1 dodeljena subvencija združenja STIF, namenjena izključno opravljanju dejavnosti javne službe, navedenih v prometnem načrtu združenja STIF, in sicer najmanj osem let ([33]). Vendar Komisija navaja, da razlogovanje iz uvodne izjave 226 ostaja veljavno po osmem letu uporabe.

(228) Poleg tega tudi če bi se avtobusi, ki jih je subvencioniralo združenje STIF, uporabljali samo za izvajanje nalog javne službe na trgu rednega javnega prevoza v cestnem prometu v regiji Île-de-France, to ne bi zadostovalo za izključitev vsake možnosti, da bi zadevni ukrep izkrivljal konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami. S tem ko javni organ prevzame stroške, ki bi jih običajno moralo nositi podjetje, namreč to podjetje pridobi prednost v primerjavi s svojimi neposrednimi konkurenti na različnih trgih, na katerih lahko deluje, kar posledično izkrivlja konkurenco. Kot je navedeno v sodbi Altmark, je od leta 1995 več držav članic odprlo nekatere trge prevoza konkurenci podjetij s sedežem v drugih državah članicah. V Franciji se je to odpiranje začelo že pred letom 1995, tj. leta 1993 ([34]). Vsaka javna subvencija, ki jo je Francija podjetju za cestni prevoz dodelila po letu 1993, je torej lahko vplivala na trgovino med državami članicami.

(229) Komisija glede na navedeno ugotavlja, da je mehanizem subvencij, uveden z dodatkom št. 3 k pogodbi CT1, lahko izkrivljal konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami.

(230) Argument, naveden v uvodni izjavi 228, se uporablja tudi za obdobje pogodbe CT2, tako da lahko tudi pomoč, dodeljena prek prispevka C2 iz pogodbe CT2, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

([30]) Glej uvodno izjavo 135 in opombo 21 tega sklepa.
([31]) Sodba št. 0417015 upravnega sodišča v Parizu.
([32]) Sodba št. 08PA04753 višjega upravnega sodišča v Parizu.
([33]) Pripombe združenja STIF, točka 40.
([34]) Zakon št. 93-122 z dne 29. januarja 1993 o preprečevanju korupcije ter preglednosti gospodarskega življenja in javnih postopkov, imenovan „Sapinov zakon".

6.2.5 *Sklepna ugotovitev glede obstoja državne pomoči*

(231) Komisija ugotavlja, da so subvencije za naložbe in nadomestila za opravljanje javne službe, ki jih je naprej dodelila regija, nato pa so bili dodeljeni na podlagi dodatka št. 3 k pogodbi CT1 in nazadnje prek prispevka C2 iz pogodbe CT2, državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

6.2.6 *Zakonitost pomoči*

(232) Komisija želi najprej odgovoriti na trditve regije in nekaterih drugih zainteresiranih tretjih strani glede morebitne opredelitve spornega mehanizma regije kot veljavne sheme pomoči. Komisija pojasnjuje, da se vprašanje veljavne pomoči nanaša samo na shemo regije, saj datum uvedbe te sheme ni tako jasen kot pri poznejših shemah, ki ju je izvajalo združenje STIF. Kar zadeva zadnjenavedeni shemi, je zlasti jasno, da je bila shema subvencij, uvedena z dodatkom št. 3 k pogodbi CT1, uvedena leta 2008 in je kljub podobnostim s shemo regije ni mogoče šteti za preprosto nadaljevanje te sheme, pa čeprav samo zato, ker v teh dveh shemah subvencij ne dodeljuje isti organ.

(233) Kar zadeva shemo regije, so stranke v postopku, ki so poudarjale njeno domnevno naravo veljavne sheme pomoči, primarno trdile, da je bila pravna podlaga, s katero je bil uveden mehanizem subvencij regije, odlok št. 49-1473 z dne 14. novembra 1949 o koordiniranju in usklajevanju železniškega in cestnega prevoza. V tem odloku, ki je bil razveljavljen septembra 2012, je bilo namreč določeno, da lahko „ozemeljska skupnost subvencionira cestni prevoz, tako da s podjetjem sklene pogodbo, s katero se določijo obveznosti, ki so temu podjetju naložene poleg obveznosti, ki izhajajo iz njegovega pravilnika o izvajanju prevozov“ (člen 19(1)). Ob tej predpostavki naj bi bilo treba ugotoviti, da je bila pravna podlaga sheme zgodnejša od Rimske pogodbe, zaradi česar naj bi bilo treba mehanizem, ki ga je vzpostavila regija, šteti za veljavno shemo pomoči.

(234) Iste stranke so podredno trdile, da če bi Komisija menila, da dejstvo, da je mehanizem, ki ga je vzpostavila regija, spadal v splošni okvir, določen z odlokom iz leta 1949, ne zadostuje, da bi bil opredeljen kot veljavna shema pomoči, bi bilo treba upoštevati datum, ko je regionalni svet formalno uvedel ta mehanizem. Datum, ki bi ga bilo treba uporabiti, naj bi bil datum objave sklepa CR 84-07 z dne 14. februarja 1984, s katerim je bil, kot navajajo prav te stranke v postopku, prvič vzpostavljen mehanizem, kakršen je deloval do leta 2008. V tem drugem primeru naj bi bilo treba ugotoviti, da merilo vpliva na konkurenco in trgovino med državami članicami ob uvedbi sheme ni bilo izpolnjeno, ker francoski trg rednega javnega prevoza v cestnem prometu ni bil odprt za konkurenco. Posledica tega naj bi bila, da shema ob uvedbi ni pomenila pomoči.

(235) Komisija se ne more strinjati s tema trditvama.

(236) Kar zadeva primarno trditev, Komisija ugotavlja, da v odloku iz leta 1949 ni bil natančno opredeljen noben od ključnih parametrov sheme: trajanje, proračun, opredelitev upravičencev, narava sredstev, upravičenih do subvencije, stopnja subvencije. S tem besedilom samim ni bila vzpostavljena nikakršna pravica do prejemanja subvencij. Zato odloka iz leta 1949 ni mogoče šteti za pravno podlago mehanizma pomoči, ki ga je vzpostavila regija, kot izhaja iz opisa v tem sklepu.

(237) Kar zadeva podredno trditev, se zdi, da je razlogovanje zainteresiranih strani napačno. Namreč, tudi če bi se sklep iz leta 1984 uporabil kot pravna podlaga, s katero je bil uveden mehanizem regije, Komisija opozarja, da je bilo merilo vpliva na konkurenco in trgovino med državami članicami na ta datum že izpolnjeno glede na razlogovanje, predstavljeno v uvodni izjavi 226. Ni torej mogoče meniti, da shema regije ob uvedbi ni pomenila pomoči, in sicer ne glede na to, kateri datum med letoma 1979 in 2008 se upošteva za vzpostavitev sheme.

(238) Če pa bi se štelo, da je bila shema regije vzpostavljena z enim od sklepov pred letom 1994, bi se lahko postavljalo vprašanje zastaranja spornih ukrepov, saj bi bila njihova pravna podlaga več kot deset let starejša od prekinitve zastaranja maja 2004.

(239) Komisija na to vprašanje odgovarja, da tudi če bi bila shema uvedena pred letom 1994 (na primer s sklepom iz leta 1984), pravila o zastaranju, veljavna na področju državnih pomoči, ne bi omajala ugotovitve, v skladu s katero pomoči, ki jih je regija izplačevala od leta 1994, pomenijo nove pomoči. Zastaranje se namreč nanaša samo na plačila, izvedena pred datumom zastaranja, in ne na shemo v celoti. Zastaranje pa je bilo prekinjeno s

tožbo, ki je bila maja 2004 vložena pri nacionalnem sodišču. Ta prekinitev zastaranja pred nacionalnim sodiščem velja tudi za Komisijo, saj je cilj pooblastil nacionalnega sodišča ohraniti posebne pravice, ki so Komisiji dodeljene s členom 108(3) PDEU. Vsako pomoč, ki jo je regija izplačala po maju 1994, tudi če bi bilo treba za pravno podlago, s katero je bila odobrena dodelitev teh pomoči, šteti, da je iz obdobja pred tem datumom, je torej treba šteti za novo pomoč v okviru tega postopka.

(240) Ker sta bili vprašanji veljavnih pomoči in morebitnega zastaranja spornih ukrepov pojasnjeni, se zdaj postavlja vprašanje zakonitosti zadevnih pomoči.

(241) Subvencije za naložbe, ki sta jih dodelila regija in nato združenje STIF na podlagi dodatka št. 3 k pogodbi CT1, niso bile priglašene Komisiji. Zato so to nezakonite pomoči.

(242) Kar zadeva prispevek C2 iz pogodbe CT2, je v členu 9 Uredbe (ES) št. 1370/2007 določeno, da so nadomestila, dodeljena v skladu z njenimi načeli, oproščena obveznosti priglasitve iz člena 108(3) PDEU. Sodišče je v sodni praksi v zadevi Dilly's Wellnesshotel ([35]) pojasnilo, da morajo biti izpolnjeni vsi pogoji uredbe o izvzetju, vključno s formalnimi, da bi se uporabljalo izvzetje iz obveznosti priglasitve. V obravnavani zadevi bo v oddelku 6.3.2 tega sklepa dokazano, da prispevek C2 iz pogodbe CT2 izpolnjuje bistvena merila iz Uredbe (ES) št. 1370/2007. Nasprotno pa Komisija ugotavlja, da združenje STIF ni upoštevalo obveznosti objave, določenih v členu 7(2) Uredbe (ES) št. 1370/2007. Francoski organi so namreč priznali, da kar zadeva podjetja organizacije OPTILE, obvestil o oddaji naročila ni bilo mogoče objaviti kljub obveznosti iz Uredbe (ES) št. 1370/2007. Kar zadeva pogodbe, sklenjene s podjetjem RATP in družbo SNCF Mobilités, Komisija ugotavlja, da so bila obvestila o oddaji naročila objavljena v uradnem listu *Bulletin officiel des annonces de marché public* in *Uradnem listu Evropske unije* po dodelitvi pogodb in ne, kot se zahteva, najmanj eno leto pred datumom neposredne dodelitve. Določbe člena 7 Uredbe (ES) št. 1370/2007 torej niso bile upoštevane, zato pomoči, ki jih je združenje STIF dodelilo v okviru pogodbe CT2, niso zajete z oprostitvijo obveznosti priglasitve iz člena 9 navedene uredbe. Ker pomoči niso bile priglašene, Komisija ugotavlja, da pomenijo nezakonite pomoči.

(243) Komisija opozarja, da morajo nacionalni organi izpeljati vse posledice, ki izhajajo iz nezakonitosti pomoči, zlasti kar zadeva izterjavo obresti na nezakonito pomoč, kot so opredeljene v sodbi CELF ([36]).

6.3 **Ocena skladnosti ukrepov z veljavnimi pravili o državni pomoči**

6.3.1 *Subvencije za naložbe, ki sta jih dodelila regija in nato združenje STIF na podlagi dodatka št. 3 k pogodbi CT1*

(244) Ob upoštevanju velike podobnosti med subvencijami, ki jih je dodelilo združenje STIF na podlagi dodatka št. 3 k pogodbi CT1, in subvencijami, ki jih je v predhodnem obdobju dodelila regija, se za oba mehanizma uporablja enako razlogovanje glede združljivosti z notranjim trgom.

(245) Te subvencije za naložbe niso bile potrebne niti za usklajevanje prometa niti kot nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, kot je bilo ugotovljeno v uvodnih izjavah 206 in 213. Komisija se torej pri oceni njihove združljivosti z notranjim trgom ne bo mogla opreti na člen 93 PDEU (ali na sekundarno pravo, ki izhaja iz njega).

(246) Vendar pa se lahko na podlagi člena 107(3) PDEU za združljivo z notranjim trgom šteje pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. To lahko med drugim velja za pomoči za naložbe, s katerimi se izboljša način opravljanja zadevne gospodarske dejavnosti. Francoski organi trdijo, da se ta določba uporablja za mehanizem pomoči za naložbe, ki ga je vzpostavila regija Île-de-France.

([35]) Sodba Sodišča z dne 21. julija 2016, Dilly's Wellnesshotel GmbH proti Finanzamt Linz, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, točka 47.
([36]) Sodba Sodišča z dne 12. februarja 2008, *Centre d'exportation du livre français (CELF) in Ministre de la Culture et de la Communication proti Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE)*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, točka 55.

(247) Izvajanje mehanizma pomoči za naložbe v opremo za količinsko ali kakovostno izboljšanje ponudbe rednega javnega prevoza v cestnem prometu, ki je presegala raven obveznosti, na kateri so morali upravičenci opravljati svoje storitve pred dodelitvijo subvencij, je bilo tako, da je lahko izboljšalo privlačnost ponudbe v primerjavi z drugimi možnostmi prevoza z osebnim avtomobilom. S tem in ob upoštevanju posebnih razmer v regiji Île-de-France, na katere je bilo opozorjeno v uvodnih izjavah 16 in 17, sta zadevna mehanizma prispevala k doseganju cilja splošnega interesa, kot je opredeljen z belo knjigo o enotnem evropskem prometnem prostoru iz leta 2011 ([37]), in sicer prehodu z uporabe osebnih vozil na uporabo javnih prevoznih sredstev. Prevozniki ne bi mogli izvesti teh izboljšanj brez subvencij. Linije, ki so prejele subvencije, so namreč ustvarjale izgube, njihovo ekonomsko ravnotežje pa je že bilo odvisno od nadomestil za opravljanje javne službe, ki so se izplačevala. Zadevna mehanizma sta torej imela spodbujevalni učinek.

(248) Komisija ugotavlja, da sta bili osnova in stopnja subvencij omejeni, tako da sta regija in nato združenje STIF neposredno prevzela samo del naložbenih stroškov. Najvišje stopnje subvencije so znašale 50 % za navadne avtobuse in 60 % za ekološke avtobuse, kar sta zmerni intenzivnosti pomoči. K temu je treba dodati, da se je subvencionirana oprema, kar so večinoma bili avtobusi, lahko le obrobno namenjala za druge uporabe ali druge linije, kot so bile tiste, za katere je bila subvencija prvotno dodeljena. Po eni strani je bila uporaba za druge namene, kot je javni potniški prevoz, omejena ali celo prepovedana: v okviru pogodbe CT1 in v regionalnih dodatkih od leta 1999 je bila vsaka uporaba za druge namene v obdobju amortizacije subvencije prepovedana; pred letom 1999 je to veljalo za prvih pet let. Po drugi strani vozila, namenjena mestnemu prevozu pretežno stoječih potnikov, niso ravno primerna za občasni prevoz, za katerega je treba uporabiti avtobuse, primerne za prevoz sedečih potnikov z uporabo varnostnega pasu. Nazadnje, čeprav možnosti vpliva na trgovino med državami članicami ni bilo mogoče izključiti zaradi razlogov, opisanih v uvodnih izjavah 226 in 228, je bil ta učinek po vsej verjetnosti omejen zaradi lokalne razsežnosti zadevnih trgov ter pogodbene ali materialne težavnosti ali celo nezmožnosti uporabe subvencionirane opreme na drugih geografskih območjih (v Franciji ali v Evropi).

(249) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da zadevna mehanizma nista vplivala na trgovinske pogoje v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom, in da sta združljiva z notranjim trgom zaradi njune skladnosti s členom 107(3) PDEU.

6.3.2 *Prispevek C2 iz pogodbe CT2*

(250) Komisija je v uvodni izjavi 217 že ugotovila, da je treba v nasprotju s subvencijami, ki jih je do leta 2008 dodeljevala regija ali ki jih je na podlagi dodatka št. 3 k pogodbi CT1 dodeljevalo združenje STIF, prispevek C2 iz pogodbe CT2 analizirati kot nadomestilo za opravljanje javne službe.

(251) Združljivost pomoči, dodeljenih kot nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe, z notranjim trgom se preuči na podlagi člena 93 PDEU. Komisija pri uporabi člena 93 PDEU izhaja iz glavnih načel, opredeljenih v sekundarnem pravu, izhajajočem iz člena 93 PDEU, zlasti v Uredbi (ES) št. 1370/2007, ki velja od 3. decembra 2009. Komisija med drugim preveri, ali so upoštevana načela iz členov 3, 4 in 6 navedene uredbe.

(252) Člen 3(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 določa: „Kadar se pristojni organ odloči, da izvajalcu, ki ga izbere sam, dodeli izključno pravico in/ali nadomestilo, ne glede na vrsto nadomestila, v zameno za izvajanje obveznosti javne službe, to stori v okviru pogodbe o izvajanju javne službe.“

(253) Združenje STIF je na podlagi odloka št. 2005-664 z dne 10. junija 2005 organizator rednega potniškega prevoza v regiji Île-de-France, zaradi česar je pristojni organ za dodelitev nadomestil za opravljanje javne službe. Ta nadomestila, naj je to prispevek C1 ali C2, se dodelijo v okviru pogodbe CT2, ki je pogodba o izvajanju javne službe. Skladnost s členom 3 Uredbe (ES) št. 1370/2007 je torej izpolnjena.

(254) V členu 4 Uredbe (ES) št. 1370/2007 je opredeljena obvezna vsebina pogodb o izvajanju javne službe.

(a) V skladu z odstavkom 1 navedenega člena pogodbe o izvajanju javne službe:

— jasno opredeljujejo obveznosti javne službe, ki jih mora izvajalec javne službe izpolniti, in zadevna geografska območja;

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

— vnaprej na objektiven in pregleden način določajo parametre, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, ter vrsto in obseg vseh dodeljenih izključnih pravic, da se prepreči čezmerno nadomestilo;

— določajo ureditve za razporeditev stroškov, povezanih z opravljanjem storitev.

(b) V skladu z odstavkom 2 navedenega člena pogodbe o izvajanju javne službe določajo ureditve za razporeditev prihodkov od prodaje vozovnic.

(c) V odstavku 3 navedenega člena je določeno, da trajanje pogodb o izvajanju javne službe ne sme biti daljše od desetih let.

(d) V odstavku 6 istega člena je navedeno, da če se od izvajalcev zahteva, da izpolnjujejo določene standarde kakovosti, morajo biti ti standardi jasno navedeni v pogodbi.

(255) Komisija v zvezi s pogodbo CT2 ugotavlja naslednje:

(a) pogodbo CT2 je mogoče opredeliti kot pogodbo o izvajanju javne službe, ker je z njo, kot je bilo predstavljeno v uvodnih izjavah od 214 do 216, izvajalcu zaupano vodenje in izvajanje javnih storitev potniškega prevoza, za katere veljajo obveznosti javne službe. S to pogodbo sta predvidena prispevek C1 in prispevek C2, ki sta pregledno in objektivno opredeljena v členu 53 pogodbe CT2. Obstoj združenega finančnega računa storitve omogoča natančno razporeditev stroškov, povezanih z opravljanjem storitev. Skladnost s členom 4(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 je torej dokazana;

(b) mehanizmi razporeditve prihodkov od prodaje vozovnic so zelo natančno opisani v členu 50 pogodbe CT2. Skladnost z odstavkom 2 navedenega člena je torej preverjena;

(c) s pogodbo CT2 je bila od leta 2008 za preostalo obdobje do 31. decembra 2016 nadomeščena pogodba CT1. Skladnost z odstavkom 3 navedenega člena je torej izpolnjena;

(d) pogodba CT2 vključuje standarde kakovosti, ki so jasno opredeljeni v pogodbi. Skladnost z odstavkom 6 navedenega člena je torej potrjena.

(256) Nazadnje, v členu 6 Uredbe (ES) št. 1370/2007 in Prilogi k tej uredbi so opisana glavna načela, ki veljajo za določitev nadomestil za opravljanje javne službe:

(a) način izračuna, ki ustreza „finančnemu neto učinku“, zaradi upoštevanja obveznosti javne službe na stroške in prihodke izvajalca javne službe;

(b) ločeno računovodstvo za dejavnosti, ki spadajo pod obveznosti javne službe, in dejavnosti, ki se opravljajo komercialno;

(c) opredelitev „primernega dobička“, ki ga lahko izvajalec pričakuje na podlagi plačila nadomestila za opravljanje javne službe;

(d) spodbude za ohranitev ali razvoj učinkovitega poslovodenja, ki omogoča zagotavljanje kakovostnih storitev.

(257) Preučitev Komisije v zvezi s tem je omejena na prispevek C2 iz pogodbe CT2, ker prispevek C1 ne spada v obseg preučitve, opredeljen s sklepom o začetku postopka. Da pa bi bilo mogoče odločiti o prispevku C2, je treba pojasniti razmerje med prispevkom C1 in prispevkom C2.

(258) Prispevek C1 je namenjen nadomestitvi primanjkljaja iz poslovanja, ki se izračuna kot vsota stroškov poslovanja (brez elementov v zvezi z naložbami, kot so zneski amortizacije), povečana za pogodbeno dogovorjeno maržo in zmanjšana za vse prihodke in subvencije za poslovanje. Nasprotno se prispevek C2 izračuna kot vsota zneskov amortizacije in je torej namenjen kritju samo stroškov, ki nastanejo zaradi naložbenih obveznosti, opredeljenih v pogodbi. Način izračuna teh dveh prispevkov je jasno predstavljen v pogodbi CT2 in njenih prilogah v skladu s točko (a) iz uvodne izjave 256.

(259) Glede na informacije, ki jih je predložilo združenje STIF, vse linije, ki so predmet pogodbe CT2, izkazujejo primanjkljaj iz poslovanja (celo pred upoštevanjem stroškov v zvezi z naložbami), tako da je prispevek C1 vedno pozitiven ([38]). Ker prihodki in subvencije v zvezi s poslovanjem ne zadostujejo za kritje niti dela skupnih letnih naložbenih stroškov, je prispevek C2 dejansko enak vsoti zneskov amortizacije (povečani za stroške financiranja), vključenih v združeni finančni račun.

([38]) Prispevek C1 predstavlja povprečno 61 % stroškov poslovanja in pogodbenega dobička. Prihodki iz poslovanja predstavljajo povprečno 31 % stroškov poslovanja in pogodbenega dobička.

(260) Iz tega razlikovanja izhaja, da opredelitev „primernega dobička“ glede na izraze iz člena 6 Uredbe (ES) št. 1370/2007 v celoti spada pod prispevek C1 in ne prispevek C2. Točka (c) uvodne izjave 256 se torej ne more uporabiti za prispevek C2, upoštevan ločeno. Po drugi strani je mogoče dokazati, da s prispevkom C2 prevozniku nikakor ni mogoče dodeliti čezmernega nadomestila, ker se z njim krijejo zgolj naložbeni stroški, ki so bili dejansko ugotovljeni in v obliki zneskov amortizacije vpisani v finančni račun vsake linije.

(261) Kar zadeva točko (b) uvodne izjave 256, Komisija ugotavlja, da obstoj tega finančnega računa storitve, ki je specifičen za vsako linijo, za katero velja pogodba o izvajanju javne službe, omogoča po eni strani zagotovitev računovodskega ločevanja od morebitnih drugih dejavnosti izvajalca in po drugi strani popis vseh stroškov in prihodkov, povezanih z izvajanjem javne službe, v skladu z načeli iz Priloge k Uredbi (ES) št. 1370/2007.

(262) Kar nazadnje zadeva točko (d) uvodne izjave 256, je v členu 49 pogodbe CT2 določeno, da „se poleg plačila za podjetje uporabljajo udeležba pri dobičku, nagrade ali kazni, povezane z njegovo [operativno] uspešnostjo pri izvajanju referenčne storitve“. Nadomestilo za opravljanje javne službe, katerega del je prispevek C2, je torej povezano s sistemom spodbud, ki je dovolj izdelan, da se lahko šteje, da je Uredba (ES) št. 1370/2007 upoštevana.

(263) Komisija glede na navedeno ugotavlja, da je prispevek C2 iz pogodbe CT2 skladen z glavnimi načeli, opredeljenimi v Uredbi (ES) št. 1370/2007 za izračun nadomestil za opravljanje javne službe, in ga je torej mogoče razglasiti za združljivega z notranjim trgom na podlagi člena 93 PDEU. Ta ugotovitev, ki je omejena na prispevek C2, ne vpliva na združljivost nadomestil iz pogodbe CT2 v celoti (prispevek C1 ne spada na področje uporabe tega sklepa).

7. **SKLEPNE UGOTOVITVE**

(264) Subvencije za naložbe, ki jih je regija Île-de-France dodelila v okviru zaporednih sklepov iz let 1994, 1998 in 2001, pomenijo državne pomoči, ki so bile izvedene nezakonito v nasprotju s členom 108(3) PDEU. Vendar so te pomoči skladne s členom 107(3) PDEU, zato jih Komisija razglaša za združljive z notranjim trgom.

(265) Subvencije za naložbe, ki jih je dodelilo združenje STIF na podlagi dodatka št. 3 k pogodbi CT1, pomenijo državne pomoči, ki so bile izvedene nezakonito v nasprotju s členom 108(3) PDEU. Vendar so te pomoči skladne s členom 107(3) PDEU, zato jih Komisija razglaša za združljive z notranjim trgom.

(266) Nadomestila za opravljanje javne službe, ki jih je dodelilo združenje STIF v obliki prispevka C2 iz pogodbe CT2, pomenijo državne pomoči, ki ne izpolnjujejo nekaterih formalnih meril iz Uredbe (ES) št. 1370/2007, zato niso zajete z oprostitvijo obveznosti priglasitve, ki jo omogoča navedena uredba. Vendar so te pomoči skladne s členom 93 PDEU, zato jih Komisija razglaša za združljive z notranjim trgom –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Shema pomoči, ki jo je Francija nezakonito izvajala med letoma 1994 in 2008, v obliki subvencij za naložbe, ki jih je regija Île-de-France dodelila v okviru sklepov CR 34-94, CR 44-98 in CR 47-01, je združljiva z notranjim trgom.

Člen 2

Shema pomoči, ki jo je Francija nezakonito izvajala od leta 2008, v obliki subvencij za naložbe, ki jih je združenje STIF dodelilo v okviru dodatka št. 3 k pogodbi CT1, je združljiva z notranjim trgom.

Člen 3

Shema pomoči, ki jo je Francija nezakonito izvajala, v obliki prispevkov C2, ki jih je združenje STIF dodelilo v okviru pogodbe CT2, je združljiva z notranjim trgom.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 2. februarja 2017

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije