РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/1470 НА КОМИСИЯТА

от 2 февруари 2017 година

относно схемите за помощ SA.26763 2014/C (ex 2012/NN), приведени в действие от Франция в полза на предприятията за автобусен транспорт в региона на Ile-de-France

(нотифицирано под номер C(2017) 439)

(само текстът на френски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби ([1]) и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 7 октомври 2008 г., получено на 17 октомври 2008 г., жалбоподател, пожелал да остане анонимен (наричан по-нататък „жалбоподателят“), е подал жалба до Комисията срещу региона Île-de-France (наричан по-нататък „регионът“) за това, че от 1994 г. е въведена схема за помощ и за субсидии, предназначени за определени транспортни предприятия в този регион.

(2) С писмо от 25 ноември 2008 г. Комисията изпрати на френските органи искане за информация във връзка с жалбата.

(3) С писмо от 13 януари 2009 г. френските органи поискаха от Комисията допълнителен срок, за да отговорят на въпросите на Комисията. Комисията одобри искането с писмо от 14 януари 2009 г. Съответно срокът за отговор беше удължен до 18 февруари 2009 г.

(4) Френските органи отговориха на искането на Комисията за информация на 26 февруари 2009 г.

(5) С писма от 20 април, 2 септември и 17 ноември 2010 г. жалбоподателят представи на Комисията допълнителна информация във връзка с предоставените от региона мерки.

(6) След като не бяха получили искане за допълнителна информация, с писмо от 31 май 2011 г. френските органи поискаха от Комисията писмено потвърждение за приключване на процедурата по разследване.

(7) С писмо от 8 юни 2011 г. Комисията поиска френските органи да коментират допълнителната информация, представена от жалбоподателя.

([1]) ОВ C 141, 9.5.2014 г., стр. 38.

(8) Въпреки напомнителните писма от 14 ноември 2011 г. и 29 февруари 2012 г. и писмата от 22 септември и 8 декември 2011 г., искането на Комисията за информация остана без отговор.

(9) Ново искане за информация беше изпратено на френските органи на 17 юли 2012 г.

(10) След като не беше получен отговор от френските органи в рамките на определения срок, на 25 септември 2012 г. им беше изпратено напомнително писмо. То също остана без отговор.

(11) На 14 декември 2012 г. Комисия прие решение за издаване на разпореждане за предоставяне на информация. На 22 януари 2013 г. Франция предостави непълен отговор и в същото писмо пое ангажимент да се свърже отново с Комисията в най-краткия възможен срок, за да отговори подробно на повдигнатите в решението за разпореждане въпроси. Към датата на решението за откриване на процедурата по разследване Комисията не беше получила допълнителна информация.

(12) На 11 март 2014 г., без да е получила въпросната информация, Комисията откри официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Решението (наричано по-нататък „решението за откриване на процедурата“) беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]) и с него заинтересованите страни се приканват да представят мненията си относно разглежданите мерки.

(13) Франция представи мнението си на 30 април 2014 г. Комисията получи също и мненията на седем заинтересовани трети страни. Тя ги препрати на Франция, на която бе предоставена възможност за отговор. С писмо от 3 септември 2014 г. Франция уведоми, че няма да представи коментари.

(14) На 21 юни 2016 г., след крайния срок, Комисията получи съвместна бележка от четири от седемте заинтересовани трети страни. Целта на бележката по-специално беше да се уточни позицията на тези заинтересовани страни, след като Съдът на ЕС се беше произнесъл по делото *Jorgen Andersen/Комисия* („наричано по-нататък „решението по делото *Jorgen Andersen*“) ([3]).

(15) И накрая, регионът поиска да допълни мнението си, като на 9 ноември 2016 г. изпрати допълнителна бележка.

2. **КОНТЕКСТ И ПРЕДСТАВЯНЕ НА РАЗГЛЕЖДАНИТЕ МЕРКИ**

(16) Със своите повече от 12 милиона жители регион Île-de-France съставлява 18,8 % от населението на Франция, което го прави най-населеният регион и с най-голяма гъстота на населението (996 жители/км^2). Според Института за териториално и градско устройство на Île-de-France ([4]) регионът е европейски рекордьор по трафик с повече от 240 000 автомобила средно на ден през 2010 г. по неговите пет пътни участъка: три участъка от околовръстния булевард, един от магистрала A1 и един от A4, движението по които превишава значително това по най-натоварените участъци на автомобилните пътища в Лондон, Берлин и Милано. С изключение на нетипичната ситуация по някои участъци, цялата основна мрежа поддържа изключително високи нива на трафик. В една от всеки две станции от мрежата, която се управлява от Дирекцията на пътищата на Île-de-France, се превишава броят от 18 000 автомобила на ден за всяко трасе, докато за основните национални автомагистрали на Франция такова ниво на трафик се счита за характерно при изключително влошена ситуация.

(17) В Île-de-France се отчитат около двадесет и три милиона механизирани пътувания (т.е. две трети от пътуванията). Повече от половината от тях се осъществяват с лични автомобили (паркът е от над четири милиона автомобила) или с лекотоварни автомобили. Останалата част се осигурява от обществените превозни средства. Свръхнатовареността на основната мрежа на Île-de-France се проявява също и с постоянно интензивен трафик: почасовият поток често остава максимален в интервала 6—21 часа и е налице почти постоянен дневен трафик през цялата година. При такива нива на движение дори малки промени в трафика могат да предизвикат много големи отклонения в скоростта и бързо да доведат до задръстване на потока. Свързаните с такива нива на задръстване отрицателни външни последици са очевидни: замърсяване на въздуха, загуба на време, повишаване на броя на произшествията, загуба на привлекателност на територията и т.н. При наличието на такава ситуация е наложително разработването на привлекателно предлагане на обществен транспорт с цел постигане на устойчива мобилност.

([2]) Вж. бележка под линия 1.
([3]) Решение на Съда от 6 октомври 2015 г. по дело *Jørgen Andersen/Комисия*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Доклад на Института за териториално и градско устройство на Île-de-France, публикуван през март 2013 г. и достъпен онлайн на адрес: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf.

(18) Задълбоченото проучване на Комисията беше с акцент върху системата за подкрепа на инвестиции на предприятията за редовен обществен транспорт, които имат договор за обществена услуга при специфичните за Île-de-France условия, която система следва да бъде взета предвид. Тя се е променяла с времето и в зависимост от условията на организация на редовния обществен автомобилен транспорт в Île-de-France, поради което Комисията разграничи два периода:

а) 1994 — 2008 г., през който субсидиите за инвестиции са били предоставяни от региона срещу подписване на допълнително споразумение към вече сключените договори за експлоатация между предприятие за транспорт и публичен орган;

б) 2008 — 2016 г., през който субсидии са били предоставяни от транспортния синдикат на Île-de-France (наричан по-нататък „STIF“) в рамките на преобладаващата от 2007 г. нова организация на транспорта в Île-de-France. Този период от своя страна се подразделя на два периода, съответстващи на двата вида договори за обществена услуга, които са били въведени последователно от STIF.

2.1. **Мерки, въведени от региона**

(19) На 20 октомври 1994 г. регионът е приел решение ([5]) с цел да се продължи действието на набор от мерки, въведени през 1979 г. ([6]) в полза на предприятията, извършващи услуги за редовен обществен автомобилен транспорт в регион Île-de-France. Преди решението от 1994 г. вече е имало две решения за промяна на първоначалната мярка от 1979 г.: през 1984 г. (CR 84-07) и през 1987 г. (CR 87-07). След него са последвали други две решения — през 1998 г. (CR 44-98) и през 2001 г. (CR 47-01), преди мярката да бъда окончателно отменена през 2008 г.

(20) В изпълнение на тези решения регионът е можел да предоставя финансова помощ на местните публични органи, които или са сключили с частно предприятие договор за експлоатация на редовни автобусни линии или ги експлоатират пряко чрез публично управление. Местните публични органи от своя страна са прехвърляли тази помощ на транспортното предприятие, когато то е било собственик на субсидираните инвестиции.

(21) Предоставените субсидии са били предназначени основно за насърчаване на придобиването на нови превозни средства срещу количественото подобряване на предлагането (увеличаване на честота или на обема, удължаване на маршрута или създаване на нови линии), качественото подобряване на услугата (спазване на харта за качество, автобуси с нисък под), монтирането на ново оборудване на превозните средства (устройство за звуково или визуално уведомяване за спирките), въвеждане на системи за емисиите и за документ за превоз (билет), изграждането на места или колонки за спирки или за провеждане на обучения.

(22) Местните органи е трябвало да подават до региона исканията си за субсидии.

(23) Размерът на субсидията е бил между 25 и 60 % от разходите без данъци. За размера на субсидията е имало ограничение в зависимост от вида на разходите.

(24) Получателите на помощта е трябвало да поемат ангажимент да поддържат количествените и качествените подобрения на предлагането, превозните средства и оборудването в продължение на поне пет години от тяхното въвеждане в употреба. През тези пет години превозните средства, за които се ползват субсидии, е трябвало да се движат приоритетно и основно по съответните линии.

(25) И накрая, местните органи възложители и предприятия са били задължени да сключат допълнително споразумение към договора си за експлоатация, заверено от председателя на регионалния съвет, в което се определя рамка за използване на помощта и се посочват поставените на предприятието получател насрещни искания по отношение на количествените и качествените подобрения на предлагането.

(26) Според френските органи от тази мярка между 1994 и 2008 г. са се ползвали 135 предприятия от общо 150 в Île-de-France.

2.1.1. *Процедура пред националния административен съд*

(27) През май 2004 г. Независимият синдикат на превозвачите на пътници (наричан по нататък „SATV“) е поискал от председателя на регионалния съвет да отмени горепосочените решения. След получения на 17 юни 2004 г. отказ SATV е подал в Административния съд на Париж иск за отмяна на решението за отхвърляне.

([5]) Решение CR 34-94 от 20 октомври 1994 г. относно помощта за подобряване на обществените автомобилни транспортни услуги, извършвани от частни предприятия или чрез публично управление.

([6]) Решение CR 79-21 от 10 юли 1979 г.

(28) В решението си от 10 юли 2008 г. ([7]) Административният съд е удовлетворил искането на SATV за отмяна и разпоредил на региона да представи пред регионалния съвет ново решение с мотив, че създаването на този механизъм за помощ не е било предшествано от уведомяване на Европейската комисия. Освен това Административният съд е разпоредил на региона да отмени трите решения.

(29) Докато е обжалвал това съдебно решение, регионът е отменил оспорваните решения с решение CR80-08 от 16 октомври 2008 г.

(30) На 12 юли 2010 г. ([8]) Апелативният административен съд (наричан по-нататък „AAC“) на Париж е потвърдил решението на Административния съд. Регионът е подал касационна жалба срещу това постановление пред Държавния съвет. Държавният съвет е отхвърлил жалбата с постановление от 23 юли 2012 г. ([9])

(31) Освен това четири заинтересовани трети страни са внесли иск за отмяна от страна на трето лице срещу постановлението на AAC на Париж. След отхвърлянето от AAC на този иск на 27 ноември 2015 г., заинтересованите трети страни са подали касационна жалба, която е висяща и към момента.

(32) След нов иск, внесен от SATV на 27 октомври 2008 г., Административният съд на Париж — с решение от 4 юни 2013 г. ([10]) — е разпоредил на региона да издаде изпълнителните листове, с които се дава възможност за възстановяване на предоставената помощ, като се обосновава с анулираните със съдебното решение № 0417015 от 10 юли 2008 г. решения. Регионът е обжалвал това съдебно решение. На 31 декември 2013 г. AAC на Париж е отхвърлил иска ([11]). Регионът е подал касационна жалба срещу това постановление пред Държавния съвет. Тази жалба е висяща и към момента.

2.2. **Мерки, въведени от STIF**

(33) STIF е публична административна институция, регулирана с Указ № 2005-664 от 10 юни 2005 г. Тя организира, координира и финансира обществения пътнически транспорт в Île-de-France, който се осигурява от Парижката компания за градски транспорт (наричана по-нататък „RATP“), националното дружество на френската национална железопътна компания (наричано по-нататък „SNCF“), Transilien и частни автобусни предприятия, групирани в мрежата за професионална организация на транспорта на Île-de-France (наричана по-нататък „OPTILE“).

(34) С решение № 2006/1161 от 13 декември 2006 г. STIF е определил нова договорна организация за всички линии за редовен обществен автомобилен транспорт. Търсената цел е била засилване на ролята на синдиката като организационен орган по отношение на определянето на предлагането и на нивото на услугата, както и по отношение на работата на транспортните предприятия и на финансовата прозрачност.

(35) Тази нова организация има за основа регионална спецификация, чиито принципи се вписват в два последователни договора, сключени за общ срок от десет години:

а) първият — договор тип 1 (CT1) — се е сключвал за максимален период от четири години (2007 — 2010 г. или 2011 г. за последните договори);

б) вторият — договор тип 2 (CT2) — се е сключвал при условията на двустранно договаряне с всяко частно предприятие за транспортните мрежи в рамките на региона за останалата част от периода до 31 декември 2016 г.

(36) В тези два вида договори, във всеки по специфичен начин, се приема принципът на субсидиране на инвестициите, осъществени от транспортните предприятия.

2.2.1. *Представяне на договорите CT1*

(37) Договорите CT1 са сключени на 13 декември 2006 г. със 75 частни транспортни предприятия и са влезли в сила на 1 януари 2007 г. Те са продължение на предходните договори за експлоатация, като същевременно се подготвя преходът към „поставената като цел“ договорна форма, каквато е договорът CT2.

([7]) Съдебно решение № 0417015/7-1.
([8]) Постановление № 08PA04753.
([9]) Постановление № 343440.
([10]) Съдебно решение № 0817138/2-1.
([11]) Постановление № 13PA03174.

(38) СТ1 е сключван с всяко предприятие за всички линии, които то обслужва. Съгласно условията на член 2-1 от СТ1 целта на договора е да се предвидят „условията на изпълнение от предприятието на обществената услуга за редовен пътнически обществен транспорт в Île-de-France, която то осъществява“. В него се определят правилата за функциониране на отношенията между STIF и доставчика на услугата по отношение на:

а) съгласуваността и ангажиментите за извършване на услугата за редовен обществен автомобилен транспорт, както са посочени в регионалния план за транспорта и описани в договора;

б) задълженията по отношение на качеството на услугите, приложими към предлагането на договорните услуги при спазване на минималната основа, предвидена в регионалната спецификация;

в) активите и инвестициите;

г) изчисляването на вноските на STIF при спазване на определените в регионалната спецификация принципи;

д) специфичните правила за функциониране на договорното отношение между STIF и предприятието по отношение на информацията, контрола, преразглеждането и приключването на договора.

(39) С решение на съвета на STIF от 2 октомври 2008 г. с допълнително споразумение (наричано по-нататък „допълнително споразумение № 3“) STIF е променил договорите СТ1 и е въвел механизъм за субсидии за инвестициите в подвижен състав. Размерът на тези субсидии е ограничен с определянето на максимални цени, за които се прилага максимален процент на участие на STIF. От предприятията получатели се е изисквало за срок от минимум 8 години субсидираното оборудване да бъде предназначено единствено за осъществяване на дейностите за обществена услуга, посочени в транспортния план на STIF.

(40) По този начин по СТ1 са били финансирани 836 превозни средства при обща стойност на изплатените субсидии 61,5 милиона евро.

2.2.2. *Представяне на договорите СТ2*

(41) В договорите СТ2 до голяма степен се застъпват отново общите разпоредби на СТ1, по-специално що се отнася до целите на договора и правилата за функциониране на отношенията между STIF и доставчика на услуги.

(42) По същия начин в СТ2 се предвижда вноска от STIF „за изпълнението на задълженията за обществена услуга, които са му възложени“. Тази вноска включва част, наречена С1, която е свързана с разходите за дейността, и част, наречена С2, свързана с финансирането на инвестициите.

(43) Вноската С2 по договорите СТ2 не е идентична с класическата субсидия, която, както е при системата на региона или тази на СТ1, се основава на прилагането на два елемента — максимална цена/процент на субсидия. Вноската С2 в действителност покрива всички разходи за инвестиции за всяка година (нето, без ефекта от евентуални субсидии, получени допълнително), които произтичат от одобрения от STIF план за инвестиции и са включени и в предварителния отчет за приходите и разходите, изготвен от транспортното предприятие и също одобрен от STIF.

(44) С вноската С1 се покриват разходите за дейността, които произтичат от изпълнението на задълженията за обществена услуга (наричани по-нататък „ЗОУ“), намалени с приходите и увеличени с уговорена в договора печалба. Тези елементи също се включват и в предварителния отчет за приходите и разходите, изготвен от транспортното предприятие и одобрен от STIF. Тъй като не е свързана с проблема за инвестициите, Комисията не включи вноската С1 в обхвата на своето задълбочено разследване, както е определено в решението за откриване на процедурата.

(45) От април 2012 г. нататък всички мрежи са преминали на договор СТ2, като са сключени 143 договора. За сключените с предприятия от OPTILE договори не е имало обявление за възлагане, нито публикация в *Официален вестник на Европейския съюз*. Обявленията за възлагане за договорите, сключени с RATP и SNCF, са публикувани на 3 декември 2015 г., т.е. след датата на възлагане.

(46) Съгласно СТ2 и до датата на изпращане от STIF на неговото мнение са финансирани 2 177 превозни средства за общата стойност от 796,9 милиона евро.

3. **РЕЗЮМЕ НА СЪМНЕНИЯТА, ИЗРАЗЕНИ В РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА**

3.1. **Наличие на помощ**

(47) Поради липсата на достатъчно аргументиран отговор от страна на френските органи по време на предварителното разследване Комисията не успя да получи достатъчно ясно представа за мерките, предмет на жалбата. Изразените в решението от 11 март 2014 г. съмнения са до голяма степен отражение на тази непълна информация.

(48) На първо място Комисията имаше съмнения относно правилната квалификация на мерките за подкрепа на инвестициите, въведени от региона и след това от STIF, а именно — субсидии или компенсации, свързани с изпълнението на ЗОУ.

(49) В случай че френските органи успеят да докажат, че механизмите биха могли да се считат за компенсация, не е сигурно, че са спазени четирите критерия, посочени в решението по делото *Altmark* (наричани по-нататък „критериите *Altmark*“) ([12]). В действителност ЗОУ не изглеждаха ясно определени. Комисията изрази съмнения също и относно обективността и прозрачността на метода на изчисляване на процентите и таваните на субсидиите за придобиване на оборудване и превозни средства и отбеляза, че фактът, че предоставените на местните органи суми са били определени еднократно, не изглежда подходящ за избягване на всяка свръхкомпенсация. И накрая, Комисията не разполагаше с достатъчно данни, за да прецени дали е спазен четвъртият критерий *Altmark*, който е свързан с анализа на разходите.

3.2. **Съвместимост**

(50) Комисията посочи че поради липсата на отговор или поради непълни отговори от френските органи не е разгледан въпросът за правното основание, приложимо при анализа на съвместимостта на разглежданите в решението за откриване на процедурата механизми. Освен това поради съмненията относно вида на предоставената помощ (субсидии или компенсации), изборът на правно основание изглеждаше преждевременен.

(51) Ако въпросните мерки трябва да се разглеждат като компенсации, Комисията изрази съмнения относно съвместимостта с членове 3, 4 и 6 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета ([13]).

4. **ОТГОВОР НА ФРАНЦИЯ НА РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА**

4.1. **Наличие на помощ**

4.1.1. *Мерки, въведени от региона*

(52) Франция твърди, че не са изпълнени критериите за избирателност и за засягане на търговията между държавите членки.

4.1.1.1. Липса на избирателност

(53) Франция обясни, че всички оператори на редовен обществен автомобилен транспорт от Île-de-France, които са поискали, са се ползвали от разглежданите мерки (135 предприятия от общо 150). Освен това предоставянето на мерките е отговаряло на обективни и предварително определени условия в решенията на регион Île-de-France. Следователно при предоставянето на мерките не са упражнявани дискреционни правомощия от страна на публичните органи.

(54) Френският орган за защита на конкуренцията е счел, че пазарът на обществен автомобилен транспорт в Île-de-France представлява специфичен пазар поради специалната си правна рамка. Освен това използваният подвижен състав на пазара за междуградски автобусен транспорт не е същият като този на пазара за редовен транспорт.

4.1.1.2. Липса на засягане на търговията между държавите членки

(55) Според Франция от съдебната практика на Съда на ЕС изрично следва, че схема за помощ, въведена на затворен за конкуренция пазар, не попада в приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([14]).

([12]) Решение на Съда от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkersgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

([14]) Решение на Съда от 15 юни 2000 г. по дело *Alzetta Maura/Комисия*, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) В случая предприятията, които са се ползвали от разглежданите мерки, са били поставени в монополно положение по всяка от обслужваните линии.

(57) Съответно предвид затворения характер на пазара и монополното положение на предприятията получатели разглежданите мерки не са могли да засегнат търговията между държавите членки. Фактът, че малка част от предприятията получатели са осъществявали дейност на територията на други държави членки, не променя това заключение, доколкото тези предприятия са използвали регионалната помощ единствено за мисията за обществена услуга.

4.1.2. *Мерки, въведени от STIF*

(58) Според Франция мерките, въведени от STIF, следва да се квалифицират като компенсации за обществена услуга. Тъй като тези компенсации изпълняват четирите критерия *Altmark*, те не представляват държавна помощ.

4.1.2.1. Първи критерий *Altmark*

(59) Задълженията за обществена услуга на операторите са били ясно определени в член 4-2 от договора CT1, като се отнасят по-специално до задължения във връзка с поддръжката, експлоатацията, превоза на ползвателите, таксуването, безопасността и информацията. Тези задължения са допълнени с допълнителното споразумение № 3, в което се определя по-специално задължението превозните средства да бъдат предназначени за линиите по договора за срок от 8 години.

(60) След като в договора CT2 се включват ЗОУ от CT1 (член 5-2), като се добавят разпоредби, които засилват количествените изисквания относно подвижния състав (членове 41 — 43), то и в него ЗОУ на операторите също са ясно определени. Става въпрос например за задължения за инвестиции, поддръжка или ремонт, за да се гарантира определена продължителност на живот на подвижния състав.

4.1.2.2. Втори критерий *Altmark*

(61) Що се отнася до договора CT1, в допълнителното споразумение № 3 се предвижда изплатената за обновяване и разширяване на подвижния състав компенсация да се изчислява с прилагане на предварително определен процент на максимално участие на STIF при максимални цени, които също са определени в споразумението.

(62) В член 53 от CT2 се предвиждат два вида вноски във връзка със ЗОУ: вноска C1 (член 53-2), предназначена за покриване на разходите за дейността, и вноска C2 (член 53-3), предназначена за покриване на разходите за инвестиции.

(63) Следователно според Франция компенсациите са били изчислени предварително по обективен и прозрачен начин.

4.1.2.3. Трети критерий *Altmark*

(64) В договорите за обществена услуга (CT1 и CT2) се предвижда компенсациите за инвестиции да се предоставят едва след закупуването на превозните средства и на оборудването. От друга страна STIF осъществява стриктен контрол за съответствие на полученото оборудване, за да провери дали закупеният подвижен състав действително отговаря на подаденото първоначално искане до STIF. STIF може по всяко време да провежда разследвания, одити или проверки. Предприятията получатели имат задължения за годишни отчети, в които трябва да предоставят сметка за направените инвестиции съгласно предварителните им програми. И накрая, в договорите се съдържат клаузи за възстановяване в случай на неизпълнение на договорните ангажименти и STIF може да налага санкции за неустойка. Тези разпоредби според Франция дават възможност да се гарантира липсата на свръхкомпенсация.

4.1.2.4. Четвърти критерий *Altmark*

(65) Службите на STIF са изготвили аналитични механизми за сравняване на разходите въз основа на базата данни, включваща всички оператори, сключили договор със STIF. Това би гарантирало, че нивото на компенсация е определено съгласно анализ на разходите на средно добре управлявано предприятие.

4.2. **Съвместимост**

4.2.1. *Мерки, въведени от региона*

(66) Франция подчертава, че ако Комисията трябва да приеме квалификацията като обществена услуга, правното основание за оценка на съвместимостта на мерките, приложени от региона, би бил Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета ([15]). Франция счита, че мерките отговарят по-специално на условията, посочени в членове 2 и 14 от този регламент.

(67) Освен това въведеният от региона механизъм отговаря според Франция на кумулативните условия за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 3 от ДФЕС, а именно: принос за постигането на цели от общ интерес; неефективност на пазара; целесъобразност на избора на мярката като инструмент за действие; наличие на стимулиращ ефект; ограничаване на помощта до необходимия минимум; ограничено отрицателно въздействие; прозрачност при предоставянето на помощта.

4.2.2. *Мерки, въведени от STIF*

(68) Ако Комисията трябва да приеме, че въведените от STIF мерки представляват държавна помощ, Франция счита, че може да докаже тяхната съвместимост въз основа на съответствието им с Регламент (ЕО) № 1370/2007. Според Франция механизмът на STIF отговаря на изискванията на този регламент, а именно ясното определяне на ЗОУ, предварителното обективно и прозрачно определяне на параметрите за изчисляване на компенсацията и определянето на правилата за разпределение на разходите, свързани с предоставянето на услугите.

(69) СТ1 отговаря на тези изисквания заради посочените в съображение (64) задължения, както и заради предоставената на STIF възможност да извършва проверки на условията на изпълнение на тези задължения.

(70) Що се отнася до СТ2, предвидените във връзка с тези задължения компенсации са разделени според техния предмет (покриване на разходите за дейността или на разходите за инвестиции). В случай че превозните средства не се обновяват съгласно предвиденото в инвестиционния план за подвижния състав, сумата на амортизационните отчисления и на съответните финансови разходи се възстановява на STIF. Франция подчертава, че STIF разполага също и с право на одит и на контрол в рамките на СТ2. Следователно изглежда, че STIF може да гарантира, че тези плащания са предназначени единствено за покриване на присъщи за СТ2 разходи и че те представляват справедлива компенсация на ЗОУ, съвместима с Регламент (ЕО) № 1370/2007 и вътрешния пазар.

5. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ ТРЕТИ СТРАНИ И СТАНОВИЩЕ НА ФРАНЦИЯ**

5.1. **Регион**

(71) Регионът изразява мнение единствено относно мерките, които сам е въвел в периода 1994 — 2008 г.

(72) Той припомня, че организацията на транспорта в Île-de-France е била уредена от режим на дерогация от общото право, обоснована от особеното положение на региона (демографски прираст, разрастването на градските зони, създаване на международни летища, множество гари).

(73) Получателите по този механизъм са местни органи, които са сключили договор за обслужване на линии с частни предприятия или обслужват линиите чрез публично управление. Тези получатели са осъществявали дейност на пазара на Île-de-France, който не е бил либерализиран.

5.1.1. *Наличие на помощ*

(74) Разглежданите мерки не представляват държавна помощ. В действителност според региона не са изпълнени критериите за избирателност и за засягане на търговията между държавите членки.

5.1.1.1. Избирателност

(75) Предоставянето на разглежданите мерки е отговаряло на обективни и предварително определени условия, като се дава възможност на всяко предприятие, което отговаря на условията, да се ползва от мерките. Предприятията, които не са се ползвали от тях, или не са подали заявление, или не са били допустими.

([15]) Регламент (ЕИО) № 1191/69 от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1).

(76) Освен това правната уредба на пазара на обществения пътнически транспорт в Île-de-France има специфични характеристики, признати от френския орган за защита на конкуренцията. Следователно, тъй като не всички предприятия са в сравнимо правно и фактическо положение, не може да се направи заключение за избирателния характер на разглежданите мерки.

(77) Освен това предприятията, които извършват дейности за редовен обществен автомобилен транспорт, и предприятията, които извършват друг вид транспорт, не използват един и същи подвижен състав.

5.1.1.2. Засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки

(78) По този въпрос регионът подкрепя анализа на Франция.

5.1.2. *Съвместимост*

(79) Предвид факта, че мерките не могат да се квалифицират като помощ, регионът не анализира тяхната съвместимост.

5.1.3. *Квалифициране като съществуваща схема за помощ*

(80) В последното си мнение регионът включва аргумент, според който действащият до 2008 г. механизъм би трябвало да се анализира като съществуваща схема за помощ. Според региона този механизъм е въведен въз основа на законодателни текстове от 1949 и 1959 г., т.е. от дата (1949 г.) преди Римския договор, или — ако трябва да се вземе 1959 г. — от дата, на която пазарът за редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France не е бил отворен за конкуренция.

5.2. **STIF**

(81) STIF изразява мнение единствено относно мерките, които сам е приложил: договорите СТ1 и СТ2.

5.2.1. *Наличие на помощ*

(82) Според STIF разглежданите мерки не могат да се квалифицират като държавна помощ, доколкото изпълняват четирите критерия *Altmark*.

5.2.1.1. Първи критерий *Altmark*

(83) Според STIF първият критерий *Altmark* е изпълнен, след като възложените на транспортните предприятия ЗОУ са представени действително по ясен и точен начин, включително тези, които съответстват на разходите за инвестиции. Целта и действието на механизма е на частните транспортни предприятия да се наложат задължения за обслужване и за превоз, както и тарифни задължения, необходими да се гарантира предлагане на транспортна услуга, която може да се квалифицира като ЗОУ.

(84) При СТ1 всички задължения са били посочени във всеки договор. Що се отнася до СТ2, той представлява продължение на СТ1, в който ЗОУ вече са били ясно определени.

(85) Способността за изпълнение на мисията за обществена услуги и спазване на изискванията по нея зависи също и от превозните средства (качество, оборудване, възраст и т.н.), което предполага подробни задължения, свързани с превозните средства, включително задължение в рамките на СТ2 да се изготви точен план за инвестиции.

5.2.1.2. Втори критерий *Altmark*

(86) По отношение на договорите СТ1 STIF счита, че параметрите, използвани за основа при изчисляването на компенсацията за обществена услуга, са били обективни и прозрачни.

(87) В договорите СТ2 са се съдържали данните за изчисляване на компенсацията, което предполага, че параметрите са известни предварително и са определени по обективен и прозрачен начин. В СТ2 е предвиден финансов отчет за услугата, за която е сключен договор между STIF и предприятието, в който се отразява икономическото равновесие на договора и се съдържат всички приходи и разходи на предприятието, включително вноските на STIF.

(88) Освен това в двата вида договори са включени механизми за контрол на компенсациите.

(89) Следователно според STIF параметрите за предоставяната на операторите компенсация са били определени предварително по обективен и прозрачен начин.

5.2.1.3. Трети критерий *Altmark*

(90) Методиката за подбор и сравняване на предложенията и за коригиране на договорите преди подписването им дава възможност според STIF да се избегне всеки риск от свръхкомпенсация.

(91) В действителност преди подписването на договорите и на допълнителните споразумения се извършва допълнителен анализ на разходите за дейността въз основа на предварителен отчет за приходите и разходите, изготвен от предприятието кандидат, в който се посочват технически и икономически данни. При този анализ се вземат предвид следните критерии:

а) обемът на предлагане за всяка линия, период и часови отрязък, който дава възможност да се определи броят часове за пътуване, необходим за обслужване на всяка линия според периода от годината;

б) подходящият размер на подвижния състав на превозните средства за всяка част от мрежата;

в) нивото на вноската, което зависи от договарянето на разходите за дейността, въз основа на подробно аналитично представяне от предприятието; и

г) формула за преразглеждане за изразяване на текущите договорни суми в евро.

(92) Използваната след това методика по време на изпълнението на договора също позволява да се избегне всяка свръхкомпенсация. Това включва:

а) в рамките на CT1 — контрол на условията на изпълнение на ЗОУ, включително по отношение на компенсациите, изплатени за придобиване на превозни средства;

б) в рамките на CT2 — възстановяването на сумите за амортизационните отчисления и за финансовите разходите, в случай че не е осъществено предвиденото в инвестиционния план обновяване на превозните средства.

(93) STIF контролира по отношение и на двата вида договори ефективното използване на предоставените вноски.

5.2.1.4. Четвърти критерий *Altmark*

(94) Възлагането на мисията за обществена услуга не е било направено чрез процедура за възлагане на обществена поръчка.

(95) За сметка на това нивото на компенсациите се определя според STIF с прецизен и подробен анализ на разходите, които би направило средно добре управлявано предприятие. Като се има предвид броят на договорите и разнообразието на операторите, STIF е на мнение, че разполага с точна и пълна представа за пазарната действителност, още повече че договорът с всеки оператор се базира на типов образец и на подробни индивидуални данни.

(96) Освен това STIF разполага с добре разработени инструменти за анализ. От синдиката са поискали участие на консултантски фирми за извършване на одити или за по-задълбочени вътрешни технически анализи и за сравняване на предложения на пазара на Île-de-France, както и на пазарите за превоз на пътници в провинцията, предоставени в рамките на конкурентна процедура

(97) Изискванията на STIF по отношение на качество на услугата според синдиката изпълняват критериите за сравнимост със средно добре управлявано предприятие. В договорите CT1 се съдържат общи цели с оглед да се хармонизира качеството на автобусната мрежа — чрез показатели за измерване на качеството на услугата — със система за прогресивно финансово стимулиране. Системата е допълнена в рамките на договорите CT2.

(98) Следователно нивото на компенсациите е определено въз основа на анализ на разходите, които би направило средно добре управлявано и подходящо оборудвано с превозни средства предприятие за изпълнение на задълженията си.

5.2.2. *Съвместимост*

(99) Ако Комисията все пак трябва да разглежда механизма като държавна помощ, STIF иска тя да уточни правното основание, въз основа на което възнамерява да оцени съвместимостта. В действителност STIF изразява съмнения относно факта, че в решението си за откриване на процедурата Комисията е счела, че оценката на съвместимостта трябва да се направи въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007. Като се има предвид, че разглежданите мерки са приведени в действие преди този регламент, според STIF би трябвало пред него да се предпочете Регламент (ЕИО) № 1191/69. Въпреки това с оглед на съгласуваност с решението на Комисията за откриване на процедурата STIF представя мнението си въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(100) Според STIF договорите CT1 и CT2 изпълняват всички условия, посочени в Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(101) На първо място, сключените с частните оператори договори действително са договори за обществена услуга по смисъла на Регламент (ЕО) № 1370/2007, като STIF представлява компетентният орган.

(102) На второ място, условието, според което ЗОУ трябва да бъдат ясно определени, също е изпълнено чрез ясно определяне на съответните географски зони.

(103) На трето място, параметрите за изчисляването на компенсацията са точни и са определени предварително по обективен и прозрачен начин.

(104) На четвърто място, договорите съдържат подробни данни за разходите за сметка на предприятието и на STIF.

(105) На пето място, въз основа на посочената в съображения 90 — 93 аргументация би трябвало да се изключи рискът от свръхкомпенсация.

5.3. **OPTILE**

(106) В OPTILE участват 70 предприятия (цифра за 2012 г.), които извършват редовни услуги за превоз, посочени в транспортния план на региона, с изключение на SNCF и на RATP. Мнението на OPTILE се отнася единствено до мерките, въведени от региона.

5.3.1. *Наличие на помощ*

(107) За разлика от това, което Комисията предполага в решението си за откриване на процедурата, OPTILE счита, че тази помощ не се добавя към вече платените от местните органи компенсации и следователно не представлява допълнително плащане, а намаляване на платените от органите компенсации.

(108) Освен това предоставянето на помощта е зависело от сключването на допълнителни споразумения към договорите за обществена услуга, с които споразумения на оператора се налагат нови задължения.

(109) Следователно според OPTILE е изпълнен само един от четирите критерия за квалифициране като държавна помощ, а именно — наличието на публични средства. Липсват избирателност, наличие на икономическо предимство, както и засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки.

5.3.1.1. Икономическо предимство

(110) Помощта от региона е била предназначена за местните органи, а не за транспортните предприятия, като целта е била да се облекчи финансовата тежест за тези органи.

(111) Ако помощта не е била предоставена, или изпълнението на договорите е щяло да продължи без изменение, като нивото на предлагане и правилата за услугата, определени в първоначалния договор, останат непроменени, или организиращите услугата местни органи е трябвало да платят по-големи компенсации поради увеличението на дефицита в резултат на недостатъчно тарифни постъпления предвид разходите за предлагането на услугите, както е било преразгледано в допълнителните споразумения към договорите за обществена услуга.

(112) Предоставените на разположение на предприятията суми при придобиването на превозни средства са били възстановени на организиращите услугата местни органи в периода на амортизация на оборудването и за предприятията финансовата тежест е била същата както в случай на вземане на банков кредит. Следователно става дума за прехвърляне на тежестта между териториални органи.

(113) Освен това според OPTILE помощта от региона може да се квалифицира като компенсация за обществена услуга. След като са изпълнени и четирите критерия *Altmark*, може да се изключи наличието на икономическо предимство.

(114) Що се отнася до първия критерий *Altmark*, предоставянето на помощта от региона е зависело от сключването на допълнително споразумение към договорите, сключени между организиращите услугата местни органи и предприятията. В това допълнително споразумение се предвижда увеличаване на предлагането и са включени задължения за качествено подобряване, чието добро изпълнение е било контролирано.

(115) По отношение на втория критерий *Altmark* параметрите за изчисляване на компенсацията са били определени предварително по обективен и прозрачен начин и са се основавали на обективно определяне на цената на услугата. OPTILE привежда като пример процента на участието на региона във финансирането на превозните средства, който е между 25 и 60 % от цената за придобиване в зависимост от характеристиките на превозните средства и на мрежата, като този процент е определен предварително, също както и максималните стойности на размера на субсидиите. Освен това методиката за разпределяне на субсидията за изплатената на обслужващото предприятие компенсация е определена в образеца на допълнително споразумение.

(116) Що се отнася до третия критерий *Altmark*, компенсациите за сметка на местните органи са били определени въз основа на предварителен бюджет, който от своя страна е определен на базата на разходите за дейността при извършване на услугата. В тези разходи е включено облекчаването на разходите вследствие на въздействията на субсидията за оборудване от региона и на постъпленията, определени съгласно последните преброявания на пътниците. В споразуменията на местния орган се предоставя право да контролира сметките на предприятието.

(117) По отношение на четвъртия критерий *Altmark* местните органи са проучвали преди сключването на споразуменията структурата на разходите на предприятията. Разходите във връзка със снабдяването с подвижен състав представляват впрочем едва около 15 %.

5.3.1.2. Избирателност

(118) От помощта са можели да се ползват всички местни органи, организиращи услуга за мрежа за редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France. Критериите за предоставяне са били предварително известни и обективни. Що се отнася до предприятията, извършващи само епизодична транспортна дейност, това не се е отнасяло за тях.

5.3.1.3. Засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки

(119) От една страна, пазарът на редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France не е бил отворен за конкуренция. От друга страна, когато механизмът е създаден през 1979 г., транспортните пазари все още не са били отворени за конкуренция в други държави членки.

(120) Предполаганата от Комисията възможност за използване от страна на предприятията от Île-de-France на субсидираното оборудване, за да кандидатстват за възлагане на други отворени за конкуренция транспортни пазари във Франция и в Европа, не би могла да се осъществи нито договорно, нито фактически. И действително, от една страна договорните разпоредби са ограничавали използването за други дейности на частично субсидираните от региона превозни средства и са изключвали възможността да се извлече предимство от регионалния механизъм, за да се извършва дейност на друг пазар, а използваният за предоставяне на договорената в Île-de-France услуга подвижен състав, от друга страна, не би могъл физически да се използва едновременно извън Île-de-France за осъществяване на подобна услуга на други пазари.

(121) Освен това предназначените за градски пътнически транспорт превозни средства, основно за правостоящи, според OPTILE не са могли да се използват за случаен превоз, който изисква междуградски автобуси, пригодени за превоз на седящи пътници.

5.3.2. *Съвместимост*

(122) Ако механизмът трябва да се разглежда като държавна помощ, съвместимостта би следвало да се преценява съгласно разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 1191/69, а не на Регламент (ЕО) № 1370/2007, от съображения за правна сигурност и защита на оправданите правни очаквания.

(123) Съгласно Регламент (ЕИО) № 1191/69 сключването на договори за обществена услуга е необходимо, за да се отговори на демографското развитие и на желанието за предоставяне на адекватна услуга за редовен обществен автомобилен транспорт, без разходите да бъдат понасяни от ползвателите, като същевременно се добавят и съображения, свързани с екологичните норми. Тези договори са били по-специално в съответствие с член 14 от Регламента, тъй като са съдържали минималните изисквани точки. И накрая, платената на предприятията компенсация не е превишавала необходимото за осигуряване на функционирането на обществената услуга: тя е била ограничена до размера на разликата между разходите за изпълнение на определените в договора услуги и сумата на всички произтичащи от него постъпления.

(124) Следователно ако механизмът трябва да се разглежда като държавна помощ, той трябва да се определи като съвместим въз основа на Регламент (ЕИО) № 1191/69.

5.4. **Keolis**

(125) Keolis е група от дружества, извършващи дейност в транспортния сектор, и по-специално в сектора на редовния обществен автомобилен транспорт в Île-de-France. Тя е член на OPTILE. Мнението на Keolis се отнася единствено до мерките, въведени от региона.

5.4.1. *Наличие на помощ и съответствие с Регламент (ЕИО) № 1191/69*

(126) Местните органи действително са получили помощ от региона, но Keolis твърди, че операцията е била финансово неутрална по отношение на операторите. Без помощ местните органи би трябвало или да платят равностойна субсидия на операторите, с които са били свързани чрез споразумение за експлоатация, или да се съгласят на намаляване на услугата. Следователно операторите не са се ползвали от допълнително предимство по отношение на общественото финансиране без механизма на региона.

(127) Освен това разглежданият механизъм не може да се отдели от споразуменията за експлоатация, подписани между транспортните предприятия и местните органи. Действително това е бил само аспект от прилагането от териториалните органи на договорите за обществена услуга по смисъла на член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, чиито разпоредби според Keolis са били в съответствие тези договори.

(128) Следователно механизмът сам по себе си не е бил средство за държавна помощ, след като операторите не са получили икономическо предимство от него.

5.4.2. *Квалифициране като съществуваща схема за помощ*

(129) Според Keolis приложеният от региона през 1994 г. механизъм е представлявал съществуващ режим, с който са се прилагали разпоредбите на член 19 от указа от 1949 г. ([16]), издаден преди влизането в сила на Римския договор. Следователно въпросните мерки трябва да се разглеждат в рамките на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета ([17]) (наричан по-нататък „процедурният регламент от 1999 г.“), и единствено Комисията има право да предложи на френските органи, ако е необходимо, подходящи мерки за в бъдеще. След като обаче въпросният механизъм е отменен през 2008 г., вече не е необходимо той да бъде разглеждан.

(130) Дори ако трябва като година на създаване на механизма на региона да се приеме 1994 г., отново се извежда същото заключение. През 1994 г. разглежданият икономически сектор действително е бил затворен за конкуренция, както е показано в решенията, приети от Комисията през 1997 г. и 1998 г. ([18]) Следователно не е бил изпълнен критерият за засягане на търговията между държавите членки.

(131) Разбира се от 1994 г. досега вътрешният пазар се е развил, след като някои държави членки са решили едностранно да отворят за конкуренция местните си пазари за превоз на пътници. Но дори и това развитие понастоящем да е достатъчно да се припише характер на държавна помощ на въведения от региона механизъм, той просто ще представлява съществуваща схема за помощ. Следователно поради изложената в съображение 129 причина, не е необходимо той да бъде разглеждан.

5.5. **RATP Dev**

(132) Дружеството RATP Développement (наричано по-нататък „RATP Dev“) е дъщерно предприятие на RATP, публична институция, чиято основна дейност е градски и междуградски автомобилен и железопътен превоз на пътници. Неговото мнение се отнася единствено до въведения от региона механизъм и договора СТ1.

5.5.1. *Наличие на помощ*

5.5.1.1. Мерки, приложени от региона

(133) RATP Dev счита, че не са изпълнени два критерия, за да се квалифицират като помощ въведените от региона мерки: този за избирателност и този за икономическо предимство.

([16]) Указ № 49-1473 от 14 ноември 1949 г. относно координирането и хармонизирането на железопътния и сухопътния транспорт.

([17]) Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

([18]) Решение 98/693/ЕО на Комисията от 1 юли 1998 г. относно испанската схема за помощ за покупка на товарни превозни средства Plan Renove Industrial (август 1994—декември 1996 г.) (ОВ L 329, 5.12.1998 г., стр. 23); Решение 98/182/ЕО на Комисията от 30 юли 1997 г. относно предоставената от регион Frioul-Vénétie Julienne (Италия) помощ на предприятията за автомобилен товарен транспорт от региона (ОВ L 66, 6.3.1998 г., стр. 18).

(134) Що се отнася до критерия за избирателност, особената правна рамка на пазара на редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France го прави географски обособен пазар, както е посочил и френският орган за защита на конкуренцията. В референтната рамка на този пазар механизмът на региона е бил обща недискриминационна и недискреционна мярка, тъй като от нея са се ползвали всички предприятия за редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France, подписали споразумение за експлоатация с местен орган.

(135) В контекста на условията за географска избирателност ([19]) и за фактическа избирателност ([20]), определени от съдебната практика на Съюза, механизмът на региона не е представлявал държавна помощ, а обща мярка.

(136) Що се отнася до критерия за икономическо предимство, субсидиите от региона би трябвало да се квалифицират като компенсации за обществена услуга. Тъй като тези компенсации са били в съответствие с четирите критерия *Altmark*, те не са били средства за икономическо предимство.

(137) Що се отнася до първия критерий *Altmark*, според който се изисква ясно определяне на ЗОУ, RATP Dev подчертава, че когато компенсациите, свързани с изпълнението на тези задължения, са с произход от няколко държавни източника, те трябва да се анализират спрямо всички ЗОУ, включени в договора за обществена услуга. Следователно би било неточно да се счита, че субсидиите от региона са предоставени единствено за компенсиране на допълнителните задължения, наложени от региона. Напротив, те са били само една сред други вноски в компенсацията, платена на транспортните предприятия.

(138) Тези ЗОУ са били ясно определени в споразуменията за експлоатация, сключени между местните органи и транспортните предприятия, като промените, изисквани като условие за предоставяне на субсидии от региона, са се явявали само като допълнение. Задължението за инвестиции в подвижния състав е било освен това ясно признато от Комисията, по-специално в Ръководните насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия ([21]), като ЗОУ, чието изпълнение може да подлежи на компенсация.

(139) Що се отнася до втория критерий *Altmark*, процентът на субсидиите е бил определен ясно в зависимост от различните цели на придобиване на превозни средства (от 25 % до 60 % според това дали става въпрос за разширяване на парка или за инвестиция за обновяване) и максималният размер на субсидиите е бил фиксиран предварително. Механизмът за регулиране се е преразглеждат редовно, като се отчита необходимостта от повторно приспособяване на нивото на субсидиите — предварително и по прозрачен начин — за да се избегне всяка свръхкомпенсация.

(140) Що се отнася до третия и четвъртия критерий *Altmark*, в данъчния режим на споразуменията за експлоатация се е предвиждало транспортното предприятие всяка година да представя стриктно структуриран предварителен отчет за приходите и разходите, в който са включени постъпленията, свързани със субсидиите от региона. Участието на съдоговарящия местен орган е било определяно в зависимост от установения дефицит в предварителния отчет за приходите и разходите. Въведени са били също и механизми за възстановяване, за да се избегне всяка свръхкомпенсация.

5.5.1.2. Мерки, въведени от STIF в рамките на договора CT1

(141) Според RATP Dev въведеният от STIF механизъм не изпълнява критериите за избирателност и за икономическо предимство. Следователно той не може да се квалифицира като държавна помощ.

(142) По отношение на критерия за избирателност се прилага същата логика като посочената в съображения 134 и 135.

(143) Що се отнася до критерия за икономическо предимство, субсидиите от STIF се квалифицират компенсации за обществена услуга. Според RATP Dev те изпълняват и четирите критерия *Altmark*.

(144) По отношение на първия критерий *Altmark* RATP Dev заявява, че в решението си за откриване на процедурата Комисията не е посочила, че разходите за дейността компенсират изпълнението на ясно определени ЗОУ.

(145) Що се отнася до втория критерий *Altmark*, съдоговарящите предприятия са представяли на STIF досиета за всяка от съответните линии. В тези досиета въз основа на подробен финансов анализ се е оценявала нуждата от финансиране.

([19]) Вж. например решението на Съда от 6 септември 2006 г. по дело *Португалия/Комисия*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, точки 56—58.
([20]) Вж. например решение на Съда от 7 март 2012 г. по дело *British Aggregates/Комисия*, T 210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) ОВ C 184, 22.7.2008 г., стр. 13.

(146) И накрая, при съображенията във връзка с третия и четвъртия критерий RATP Dev обяснява, че в правния анализ на договорите CT1 ясно се посочва, че прилаганите по отношение на възнаграждението принципи са в съответствие със съдебната практика по делото *Altmark*, тъй като в тези договори се предвиждат също и механизми за контрол, които може да доведат до възстановяване на помощта.

5.5.2. *Квалифициране като съществуваща схема за помощ*

(147) RATP Dev счита механизмите на региона и на STIF за съществуващи схеми за помощ по смисъла на процедурния регламент от 1999 г. поради факта, че според RATP Dev те са създадени преди влизането в сила на ДФЕС и че по това време съответният пазар на редовен транспорт все още е бил затворен за конкуренция.

(148) Механизмът на региона всъщност се основава на регулаторна разпоредба, която не е променяна в периода 1949 — 2012 г., докато механизмът на STIF е продължение на схема, създадена през 1948 г.

(149) Механизмите на региона и на STIF не са представлявали държавна помощ при тяхното въвеждане, доколкото не са възпрепятствали вътреобщностната търговия. По времето на тяхното създаване съответните пазари са били затворени за конкуренция, което изключва изпълнението на четвъртия критерий за квалифициране като държавна помощ.

(150) Комисията не разполага с никакво правомощие да изисква възстановяване на помощта, платена в рамките на тези съществуващи схеми за помощ. Тя може единствено да предпише корективни мерки за в бъдеще.

5.5.3. *Съвместимост*

(151) Ако в случай на държавна помощ трябва да се анализира съвместимостта, според RATP Dev за субсидиите, платените преди 3 декември 2009 г. — датата на влизане в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007 г. — тя следва да се разглежда в контекста на Регламент (ЕИО) № 1191/69.

(152) Договорите, сключени от предприятията на RATP Dev, може да се разглеждат като договори за обществена услуга по смисъла на Регламент (ЕИО) № 1191/69. Поради вече изложените в съображение 140 причини тези договори гарантират, че на транспортните предприятия няма да се плати никаква свръхкомпенсация. След като субсидиите от региона са били част от компенсациите, плащани в рамките на тези договори, те са в съответствие с Регламент (ЕИО) № 1191/69 и именно затова са съвместими с вътрешния пазар. Същата логика се прилага според RATP Dev и за компенсациите, платени от STIF преди 3 декември 2009 г. в рамките на договора CT1.

(153) За платените след 3 декември 2009 г. субсидии RATP Dev счита, че трябва да се прилага Регламент (ЕО) № 1370/2007. В този регламент се определя, че платените в рамките на договори за обществена услуга субсидии са съвместими с вътрешния пазар и са освободени от изискването за нотифициране, ако i) договорите включват задължителното съдържание, посочено в член 4 от регламента, и ii) компенсациите не водят до каквато и да е свръхкомпенсация. Тъй като според RATP Dev тези две условия са изпълнени, то достига до заключението, че мерките са съвместими с вътрешния пазар.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) Дружеството Transdev Île-de-France (наричано по-нататък „Transdev“) е част от групата Transdev и осъществява дейността си в сектора на превоз на пътници в Île-de-France, където експлоатира мрежи за автомобилен превоз на пътници извън централната зона, обслужвана от RATP.

(155) Неговото мнение се отнася единствено до мерките, въведени от региона, макар че използваните като примери договори в подкрепа на аргументацията му обхващат също и част от периода на договорите CT1 и CT2.

(156) Като начало Transdev припомня, че дейността за редовен обществен автомобилен пътнически транспорт се регламентира от специфични за Île-de-France правила, като за този сектор се прави дерогация от общото право в областта на транспорта.

(157) През разглеждания период организиращият услугата орган е можел да избира операторите на мрежата без предварителна конкурентна процедура чрез административно вписване в транспортния план, по-специално с оглед на това, че Регламент (ЕО) № 1370/2007 все още не е бил влязъл в сила.

(158) Освен това то уточнява, че организиращият услугата орган е предизвиквал структурни дефицити, като е определял административно тарифите за потребители, независимо от реалната цена на услугата. Именно тези дефицити са се компенсирали финансово в рамките на договорите за обществена услуга.

(159) И накрая, пазарът на редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France не е бил отворен за конкуренция.

5.6.1. *Наличие на помощ*

(160) Transdev е възложило на службата Microeconomix да анализира трите договора и допълнителните споразумения към тях, както и свързаните с тях финансови потоци. Службата представя основните резултати и уточнява, че експертният доклад ясно показва неутралността на схемата за субсидии и липсата на свръхкомпенсация.

(161) Според Transdev механизмът за третиране на регионалните субсидии предполага, че те по никакъв начин не могат да се квалифицират като помощ за инвестиции. В действителност регионалните субсидии в известен смисъл са се възстановявали на възлагащия орган по време на срока на амортизация на активите чрез въздействието им, свързано с намаляване на компенсациите, плащани от органа.

(162) По този начин разглежданата мярка представлява просто едно абсолютно неутрално условие за плащане на компенсациите за обществена услуга на транспортните оператори, сключили договор за обществена услуга.

(163) Поради съществуването на тази неутралност не са изпълнени критериите за наличие на държавна помощ.

5.6.1.1. Държавни ресурси и приписване на държавата

(164) Transdev счита, че след като платените от региона суми в крайна сметка се връщат при местните органи, средствата изобщо не са напускали публичния сектор.

5.6.1.2. Икономическо предимство

(165) Тъй като предоставянето на средствата не става при по-благоприятни условия от предлаганите на банковия пазар, операторите не извличат никакво предимство. Предимството е предоставено от региона на местните органи, без да се засяга конкуренцията.

(166) Освен това Transdev отрича, че съфинансираното от региона оборудване би могло да конкурира това на предприятия, които не са отговаряли на условията за субсидии.

5.6.1.3. Избирателност

(167) Всички предприятия, осъществяващи дейност на пазара на редовен обществен транспорт в Île-de-France, са били засегнати по един и същи начин, така че мярката не е била избирателна по отношение на този сегмент.

5.6.1.4. Засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки

(168) При липсата на икономическо предимство и на избирателност Transdev счита, че няма никаква възможност за засягане на конкуренцията и следователно за засягане на търговията между държавите членки.

5.6.2. *Съвместимост*

(169) Ако Комисията все пак достигне до заключение за наличие на държавна помощ, Transdev счита, че разглежданата мярка е съвместима с вътрешния пазар поради съответствието си с Регламент (ЕИО) № 1191/69.

5.7. **Международен съюз за обществен транспорт**

(170) Международният съюз за обществен транспорт (наричан по-нататък „UITP“) е международната организация за обществен транспорт, която обхваща всички видове обществен транспорт и обединява повече от 3 100 членове (оператори, органи и доставчици) в целия свят.

(171) UITP не навлиза в подробностите на разглежданите в решението за откриване на процедурата механизми. Съюзът се възползва от случая, за да припомни някои основни принципи във въпросния сектор.

(172) На първо място, държавите членки разполагат със значителна свобода на действие и тълкуване в рамките на определението за ЗОУ, обусловени по-специално от нуждите на ползвателите, в съответствие с принципа, определен в Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(173) На второ място, общественият транспорт в Европа се характеризира с това, че разходите за дейността се покриват от тарифните постъпления средно до около 50 % (в Париж — 30 %). Следователно от решаващо значение е ЗОУ да бъдат правилно компенсирани от публичните органи.

(174) И накрая, за разлика от твърдяното в съображение 43 от решението на Комисията за откриване на процедурата, ЗОУ не се ограничават до разходите за осъществяване на транспортните услуги: те могат да имат за цел подобряване на качеството на услугата, на инфраструктурата и на подвижния състав. Мерките може да са съвместими с вътрешния пазар, ако изпълняват условията на приложимото законодателство, а именно Регламент (ЕО) № 1370/2007 или Регламент (ЕИО) № 1191/69.

5.8. **Допълнителни мнения на RATP Dev, Transdev, OPTILE и Kéolis, изпратени на 21 юни 2016 г.**

(175) На първо място, четирите заинтересовани трети страни, пожелали да допълнят съображенията си, насочват вниманието на Комисията към решение, взето от нея в рамките на проучване на съвместимостта на схема за държавна помощ, въведена от Чешката република (наричано по-нататък „решението „Autobus Porizeni“) ([22]). Според заинтересованите трети страни фактите по това решение са много сходни с тези при механизма на региона (включен в договора СТ1). Съответно Комисията е разгледала чешката система за субсидиране на инвестициите, като е взела предвид въздействието на субсидиите върху компенсациите за дейността, предоставени в рамките на договорите за експлоатация, и я е обявила за съвместима въз основа на Регламент (ЕИО) № 1191/69.

(176) Заинтересованите трети страни считат също така, че в решението по делото *Jorgen Andersen* е бил даден отговор на въпроса относно приложимия по настоящото дело регламент във връзка с обществената услуга за превоз на пътници: става дума за Регламент (ЕИО) № 1191/69 в изменената му версия от 1991 г., а не за Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(177) По същество заинтересовани трети страни посочват факта, че регионалните субсидии, платени съгласно приложения от региона механизъм, не представляват държавна помощ. Те достигат до това заключение, тъй като в рамките на този механизъм се взема предвид годишен лихвен процент, прилаган към субсидията за закупуване на подвижен състав.

(178) Що се отнася до въпроса за приложимото законодателство, заинтересованите трети страни изтъкват, че в решението по делото *Jorgen Andersen* се определят правилата за прилагане във времето на Регламент (ЕИО) № 1191/69 и Регламент (ЕО) № 1370/2007. С това решение Съдът е преценил, че Регламент (ЕИО) № 1191/69 се прилага за разглеждането на:

а) законността на помощта, платена преди 3 декември 2009 г., тъй като Регламент (ЕИО) № 1191/69 е регламент за освобождаване, който не изисква уведомяването за компенсации, платени съгласно тези разпоредби;

б) законността и съвместимостта на помощта, платена в изпълнение на договори, които са били в сила към 3 декември 2009 г. и са продължавали за различни периоди, определени в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(179) Съгласно решението по делото *Jorgen Andersen*, което в настоящия случай Комисията е длъжна да спазва, тя трябва да разгледа платената преди 3 декември 2009 г. помощ в съответствие с Регламент (ЕИО) № 1191/69, включително и за компенсациите, платени под формата на цена в рамките на схемата с договор за обществена услуга. Освен това правилата за изчисляване на компенсациите, платени под формата на цена, са определени в решението по делото *Danske Bus* ([23]), където се изисква тези компенсации да бъдат „пряко и изключително необходими за изпълнението на обществената услуга за транспорт като такава“ ([24]).

(180) Ако по изключение Комисията откаже да приеме Регламент (ЕИО) № 1191/69 като регламент за освобождаване, в съответствие с практиката си на вземане на решения тя би трябвало да направи заключение за съвместимост на регионалните субсидии, произтичащи от механизма на региона.

(181) Ако Комисията откаже да приложи посочените в решението по делото *Jorgen Andersen* принципи, като приложи Регламент (ЕО) № 1370/2007, тя ще трябва да констатира, че условията за прилагане във връзка с разглеждането на съвместимостта на платените под формата на цена компенсации са идентични с тези от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

([22]) Решение на Комисията от 16 април 2008 г. относно държавна помощ № 350/2007, приведена в действие от Чешката република в полза на Autobus Porizeni.
([23]) Решение на Съда от 16 март 2004 г. по дело *Danske Busvognmænd/Комисия*, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.
([24]) Пак там, точка 86.

(182) И накрая, заинтересованите трети страни допълват също така писмените си становища относно прилагането на съществуваща схема за помощ след решението на Комисията от 15 октомври 2014 г. по дело *Dublin Bus/Irish Bus* ([25]). В действителност с това решение Комисията е счела, че схема за субсидии, създадена през 1985 г. и много сходна с приложения от региона механизъм, представлява съществуваща схема за помощ.

6. **ОЦЕНКА ОТ КОМИСИЯТА НА РАЗГЛЕЖДАНИТЕ МЕРКИ**

(183) В анализа на Комисията са обхванати трите механизма за подкрепа на инвестициите, разгледани в решението за откриване на процедурата, а именно: i) механизмът за предоставяни от региона субсидии за инвестиции, определен в последователните решения CR 34-94, CR 44-98 и CR 47-01; ii) механизмът, който го наследява чрез въвеждането на допълнителното споразумение № 3 към договора CT1, и накрая iii) вноската C2 по договора CT2. По отношение на CT2 Комисията уточнява, че проучването ѝ се ограничава до вноската C2, която има връзка с въпросите за инвестициите. В решението за откриване на процедурата действително се разглеждат само мерките, които биха могли да представляват форма на подкрепа за инвестициите, което фактически изключва вноската C1 по договора CT2.

6.1. **Схема за помощ или индивидуална помощ**

(184) В течение на годините повече от сто предприятия или публични служби са се ползвали от субсидиите, плащани последователно от региона, а след това от STIF. Преди да се оценява наличието на помощ и евентуалната ѝ съвместимост с вътрешния пазар се поставя въпросът дали тези субсидии са предоставени индивидуално, в който случай те трябва да бъдат предмет на индивидуално проучване от Комисията, или в рамките на схеми, в който случай Комисията може да се ограничи до проучване на основните параметри на съответните схеми.

(185) В Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([26]) (наричан по-нататък „процедурният регламент“) схема за помощ се определя като „всеки акт, на базата на който и без да се изискват допълнителни мерки за прилагане, може да се предостави индивидуална помощ на предприятията, определени в акта по общ и абстрактен начин и всеки акт, на базата на който помощ, която не е свързана с конкретен проект, може да бъде предоставена на едно или няколко предприятия за неопределен период от време и/или в неопределен размер“. От определението следва, че за да се разграничи една схема за помощ от набор от индивидуални помощи, Комисията обръща внимание по-специално на оценката на свободата на действие, с която във всеки отделен случай разполага предоставящият помощта орган.

(186) Що се отнася до въведения от региона механизъм, Комисията констатира, че в решението на регионалния съвет от 1994 г. по общ и абстрактен начин се определят предприятията, които могат да искат субсидии, в случая предприятията или публичните служби, които са сключили с публичен орган на Île-de-France договор за експлоатация на редовни линии за автобусен транспорт. Освен това в същото решение по ясен и точен начин се определя видът активи, които може да бъдат субсидирани, максималните цени на тези активи, както и процентът на субсидията за всеки вид актив. Уточнени са също и условията за предоставяне на помощта, по-специално задължението за възлагащия местен орган и за предприятието да предложат количествено или качествено подобряване на предлагането на транспортната услуга. По този начин упражняването на правомощията на региона за предоставяне на субсидиите е било поставено в стриктна рамка от разпоредбите на решението от 1994 г., а след това от заменилите го решения от 1998 г. и 2001 г. Следователно Комисията счита, че тези решения представляват правното основание на една схема.

(187) По отношение на субсидиите, платени в рамките на договора CT1, Комисията отбелязва, че те се вписват в установения и одобрен от STIF през 2006 г. модел на договаряне. В отделните разновидности на този договор не може да прави дерогация от основните принципи и параметри, залегнали в модела, както се напомня в преамбюла на всеки CT1: „настоящият договор се сключва също и в изпълнение и при спазване на насоките и принципите, описани в регионалните спецификации, приети от съвета на STIF по време на заседанието от 13 декември 2006 г., и е в съответствие с типов образец 1, също приет от съвета“. Тази забележка важи по-специално за измененията, въведени с допълнителното споразумение № 3 след решението на съвета на STIF от 2 октомври 2008 г. Въз основа на това решение всяко транспортно предприятие, което е сключило със STIF договор тип 1, може да отправя искане за субсидиите за инвестиции, посочени в допълнителното споразумение № 3. В образеца на допълнителното споразумение № 3 (по-специално приложение I към него) по ясен и точен начин се определя видът активи, които може да бъдат субсидирани, максималните цени на тези активи, както и процентът на субсидията за всеки вид актив. По този начин упражняването на правомощията на STIF за предоставяне на субсидиите, въведени с допълнителното споразумение № 3, е било поставено в стриктна рамка чрез образеца, издаден с решението от 2008 г. Следователно Комисията счита, че това решение представлява правното основание на една схема.

([25]) Решение (ЕС) 2015/635 на Комисията от 15 октомври 2014 г. относно държавна помощ SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07), приведена в действие от Ирландия в полза на дружествата за автобусен превоз на Córas Iompair Éireann (Dublin Bus и Irish Bus) (ОВ L 104, 23.4.2015 г., стр. 17).

([26]) Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9).

(188) Подобна логика се прилага и за вноската C2 от договора CT2. Тя се изчислява според правилата, поставени в стриктна рамка чрез образеца на CT2, одобрен от съвета на STIF. Всяко предприятие, което има сключен договор CT2, може да иска компенсация C2 за разходите си за инвестиции, без на STIF да е оставена каквато и да е свобода на действие при изчисляването на тази компенсация.

(189) В контекста на горепосоченото Комисията счита, че не е необходимо индивидуално проучване на всяка субсидия, за да се оценява наличието на помощ и евентуалната ѝ съвместимост. По-нататък в решението Комисията следователно се обосновава въз основа на общите параметри, залегнали в правното основание на всяка от трите разглеждани схеми.

6.2. **Оценка на наличието на държавна помощ**

(190) Съгласно член 107, параграф 1 на ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез държавни ресурси под каквато и да е форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставянето в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

(191) От тази разпоредба следва, че за да бъдат признати за държавна помощ, разглежданите мерки трябва i) да произтичат от държавата, т.е. да ангажират държавни ресурси и да бъдат отговорност на държавата, ii) да водят до икономическо предимство за техния получател, iii) да са избирателни за разлика от мярка с общ характер и iv) да са в състояние да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки.

6.2.1. *Държавни ресурси и приписване на държавата*

6.2.1.1. Мерки, въведени от региона

(192) Субсидиите от региона са били предоставени въз основа на решенията на регионалния съвет и от бюджета на регион Île-de-France.

(193) Следователно Комисията достига до заключение, че въведените от региона мерки включват държавни ресурси и може да се припишат на френската държава.

6.2.1.2. Мерки, въведени от STIF

(194) След като STIF е публична институция с административен характер, неговите решения може да се припишат на публичен орган и ресурсите му са публични.

(195) Следователно Комисията заключава, че приложените от STIF мерки включват държавни ресурси и може да се припишат на френската държава.

6.2.2. *Икономическо предимство*

(196) В началото Комисията уточнява, че публичните служби, които са получатели на въведените от региона и от STIF мерки, трябва да се разглеждат като предприятия, тъй като независимо от правния им статут в конкретния случай те осъществяват икономическа дейност, а именно предлагането на услуги за автомобилен транспорт. Следователно всички получатели на тези мерки — частни предприятия или публични служби — осъществяват икономическа дейност и трябва да се разглеждат като предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(197) В решението за откриване на процедурата Комисията постави въпроса относно характера на мерките за подкрепа на инвестициите, въведени от региона, а след това от STIF, а също и въпроса дали става дума за субсидии за инвестиции или за компенсации за обществена услуга.

(198) В отговор на тези въпроси френските органи и заинтересованите трети страни са счели, че въведените от региона и от STIF мерки са компенсации, предоставени на публичните служби и на частните предприятия за автобусен транспорт като възнаграждение за изпълнението на ЗОУ, и че тъй като те освен това отговарят и на критериите от решението по делото *Altmark*, не са предоставили икономическо предимство на техните получатели.

(199) Действително компенсацията за разходите, направени за предоставяне на услуга от общ икономически интерес, не представлява предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, ако са изпълнени четири кумулативни условия ([27]). На първо място, на предприятието получател трябва действително да е възложено изпълнението на ЗОУ и тези задължения трябва да бъдат ясно определени. Второ, параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин. Трето, компенсацията не може да надвишава сумата, необходима за пълно или частично покриване на разходите, възникнали при изпълнение на ЗОУ, като се отчитат съответните постъпления плюс разумна печалба. Четвърто, когато предприятието, натоварено със ЗОУ, не е избрано чрез процедура по възлагане на обществена поръчка за избирането на оферент, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за съответната общност, размерът на необходимата компенсация трябва да бъде определен въз основа на анализ на разходите, които средно добре управлявано предприятие и разполагащо с необходимите средства за изпълнение на изискванията на обществената услуга би направило при изпълнението на тези задължения, като се отчитат съответните постъпления плюс разумна печалба за изпълнение на задълженията. В своето Съобщение за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, отпусната за предоставянето на услуги от общ икономически интерес, Комисията поясни допълнително разбирането си за тези условия ([28]).

(200) Следователно Комисията ще направи анализ на разглежданите мерките в контекста на решението по делото *Altmark*.

6.2.2.1. Субсидии за инвестиции, предоставяни от региона

(201) Целта на прилагането на първия критерий *Altmark* е да се установи, че платените средства представляват компенсации срещу изпълнението на ясно определени ЗОУ.

(202) В конкретния случай Комисията констатира, че за субсидиите от региона са могли да кандидатстват само публичните служби и транспортните предприятия, натоварени със ЗОУ. ЗОУ са били определени в договорите за експлоатация, сключени между всеки транспортен оператор и неговия(неговите) възлагащ(и) публичен(ни) орган(и). В тези договори за експлоатация се предвижда компенсация за загубите, произтичащи от изпълнението на ЗОУ, след приспадане на евентуалните постъпления и субсидии.

(203) Субсидиите от региона са се включили към този договорен механизъм с цел да се стимулират инвестициите и така да се насърчи количественото и качественото подобряване на предлагането на транспортната услуга. Размерът на субсидиите е бил определян еднократно чрез прилагане на определен процент към категория разходи с определен максимален размер (например цената на автобус без включени данъци)

(204) За да могат да искат субсидия, възлагащите публични органи е трябвало да поемат ангажимент да засилят съдържанието на ЗОУ, чиято тежест те впрочем са оставяли за транспортните оператори. Както се вижда от самото заглавие на решението от 1994 г., целта на схемата всъщност е била „*подобряване на обществените автомобилни транспортни услуги*“. Това обаче не означава, че субсидиите от региона са били предоставяни като компенсация на ЗОУ. Като една класическа компенсация, тяхната цел е била просто да се насърчават инвестициите на предприятията и на публичните служби, осъществяващи транспортни услуги. За сметка на това за възлагащите публични органи е оставало задължението да компенсират транспортните оператори за целия дефицит, произтичащ от *всички* задължения, които са им възлагали допълнително (включително добавените, за да могат да кандидатстват за субсидии от региона).

(205) Този дефицит, разбира се, би бил по-голям без субсидиите от региона, тъй като се е изчислявал чрез приспадане на постъпленията и евентуалните субсидии от разходите. Запазва се обаче концептуално разделение между, от една страна, системата за ЗОУ и за компенсации, задължение за които са имали възлагащите публични органи (и които не са предмет на настоящата процедура), и от друга страна, схема за субсидии, чиято цел най-общо казано е била инвестиции за подобряване на транспортните услуги.

(206) По този начин въпреки икономическата връзка, която несъмнено е съществувала между субсидиите от региона и изчисляването на компенсацията за обществена услуга, Комисията счита, че субсидиите от региона не са били предоставяни като компенсация за ясно определени ЗОУ. Следователно първият критерий *Altmark* не е изпълнен. Тъй като четирите критерия *Altmark* са кумулативни, когато един от тях не е изпълнен, тестът също не е изпълнен. Следователно механизмът на региона трябва да се анализира по класическия начин като схема, която дава възможност за предоставяне на субсидии за инвестиции.

(207) Освен това като е поемал за своя сметка част от разходите за инвестиции, които обикновено се поемат от транспортните предприятия, регионът е освободил финансови възможности за получателите на тези субсидии, които са могли да използват собствените си средства за други цели. Така получателите на субсидиите са получили икономическо предимство.

([27]) Решение на Съда от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, точки 87—95.
([28]) ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 4.

(208) Някои от заинтересованите трети страни изтъкват, че това предимство се компенсира от факта, че субсидиите, увеличени с цената на финансирането, избегнато от оператора, се намаляват при компенсацията за обществена услуга, плащана допълнително от възлагащия публичен орган.

(209) В отговор на този аргумент Комисията констатира, че в последователните решения за организиране на разглежданата схема не се определят основните параметри на това намаляване: срок и лихва. По този начин нищо в правното основание на схемата не гарантира със сигурност, че субсидиите са се намалявали правилно за срок, съответстващ на използването на оборудването, и като се отчита цена на избегнатото финансиране, отговаряща на наблюдаваната на пазара цена на финансирането. Следователно анализът на правилното отчитане на субсидиите в рамките на компенсацията на обществената услуга, предоставяна допълнително от възлагащите публични органи, следва от анализа във всеки отделен случай на въпросните компенсации, а не от анализа на субсидиите. Поради това в настоящата процедура интерес представляват единствено субсидиите, а не компенсациите за обществена услуга, предоставяни допълнително.

(210) С оглед на горепосоченото Комисията потвърждава, че разглеждани самостоятелно, субсидиите от региона са предоставили икономическо предимство на техните получатели.

6.2.2.2. Субсидии за инвестиции, предоставени в рамките на договорите СТ1

(211) СТ1 е бил договор за обществена услуга, с който на оператора се възлагат изрично ясно определени ЗОУ. Така например в член 4-2 от СТ1 се предвижда, че „операторът извършва обществена услуга за превоз на пътници“. В тази връзка предприятието е имало задължението да поддържа и да обслужва линиите, чиято експлоатация му е възложена, и да осъществява превоз на пътници при условия и по тарифи, определени от STIF. В член 12-1 от договора СТ1 се уточнява недвусмислено: „определянето на тарифите е от изключителна и неподлежаща на делегиране компетентност на STIF“. Срещу това операторът получава компенсация за загубите, произтичащи от изпълнението на ЗОУ, след приспадане на евентуалните постъпления и субсидии.

(212) Субсидиите, въведени с допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, се свързват с тези компенсации по същия начин, както през предходния период са били свързани системата за субсидии от региона и предвидените в договорите за експлоатация компенсации. Основната разлика е във факта, че един и същи субект (STIF) изплаща едновременно i) компенсацията за обществена услуга в чистия ѝ вид, при чийто начин на изчисляване целта е била да се покрие дефицитът, свързан с изпълнението на ЗОУ, и ii) субсидията за инвестиции, определена въз основа на два показателя — максимална цена и максимален процент на субсидиране. Освен това, както и по време на предходния период, в правното основание, което позволява предоставянето на субсидиите, т.е. в конкретния случай допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, също не се определят основните параметри за намаляване на субсидиите в рамките на компенсацията за обществена услуга, плащана допълнително.

(213) Предвид тези прилики, подчертани впрочем и от повечето заинтересовани трети страни, Комисията счита, че следва да се прилага същата логика като тази за предходния период. Следователно субсидиите, платени по силата на допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, имат характеристики на „класически“ субсидии за инвестиции и са предоставили икономическо предимство на техните получатели.

6.2.2.3. Вноска С2 по договорите СТ2

(214) СТ2 е договор за обществена услуга, с който на транспортния оператор изрично се възлагат ясно определени ЗОУ както по отношение на експлоатацията, така и на инвестициите.

(215) Така например в член 5-2 от СТ2 се определят общите задължения за оператора:

— „да поддържа и експлоатира, понятия, които се разбират като задължение за предприятието да предприема — за линиите и системите, чието обслужване му е възложено — всички мерки за гарантиране на транспортна услуга, съответстваща на стандартите за непрекъснатост, редовност, честота, обхват, сигурност и качество,

— да транспортира, което се анализира като задължението за предприятието да приеме да осъществява какъвто и да е превоз на пътници при публични тарифи и условия за превоз, определени от STIF,

— да прилага таксуването, което се счита за задължение за предприятието да продава и да приема превозни документи според общите условия за продажба и използване, определени от STIF,

— да участва в интегрирани системи по отношение на информацията, издаването на документи за пътуване, разписанията и използването на транспортните връзки,

— да допринася за сигурността и безопасността на пътниците.“

(216) В член 41 от СТ2 се определят също така и задълженията на оператора по отношение на активите, което включва преди всичко задължението да използва всички активи, задължението да извършва дейности по поддръжка и ремонт на предназначеното за изпълнение на обществената услуга за превоз имущество, както и задължението да изготви инвестиционен план за автомобилния парк за целия период на договора, който дава възможност да се гарантира, по-специално с оглед на безопасността, надеждността, наличието на превозни средства и оптимизирането на разходите за поддръжка и ремонт, средна възраст на автомобилния парк, която не превишава 7 години.

(217) Чрез договора СТ2 STIF изоставя парадигмата от предходните периоди, като въвежда договор за обществена услуга, в който задълженията, свързани с експлоатацията и с инвестициите, се третират от самото начало и по интегриран начин с помощта по-специално на единна „финансова сметка на услугата“. Вноската С2 е предвидена изрично за компенсиране на разходите, произтичащи от свързаните с инвестициите задължения. Поради това Комисията заключава, че вноската С2 се прави срещу ясно определени ЗОУ по отношение на инвестициите и че следователно е изпълнен първият критерий *Altmark*.

(218) След като е установено съответствието на вноската С2 с първия критерий *Altmark* остава да се оцени нейното съответствие с втория, третия и четвъртия критерий *Altmark*. Тъй като критериите са кумулативни, Комисията ще се ограничи само да докаже, че четвъртият критерий не е изпълнен, за да направи заключение, че вноската предоставя икономическо предимство.

(219) Целта на четвъртия критерий *Altmark* е да се провери дали когато изборът на предприятието, което да бъде натоварено със ЗОУ, не направен чрез процедура по възлагане на обществена поръчка за избирането на оферент, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за съответната общност, размерът на необходимата компенсация трябва да бъде определен въз основа на анализ на разходите, които средно добре управлявано предприятие и разполагащо с необходимите средства за изпълнение на изискванията на обществената услуга би направило при изпълнението на тези задължения, като се отчитат съответните постъпления плюс разумна печалба за изпълнение на задълженията.

(220) В тази връзка следва да се признае, че STIF е направил сравнителен анализ на разходите преди сключването на договорите с операторите. Този сравнителен анализ се основава едновременно на i) точни цифрови данни за всеки отделен договор, ii) правни механизми, гарантиращи сравнимостта на разходите и оборудването, iii) изчерпателно познаване на пазара за превоз на пътници в Île-de-France и iv) сравняване както с общоприети в сектора „бизнес“ данни, така и с договори, възложени след конкурентна процедура. В този подробен анализ обаче е акцентът е основно върху икономическите променливи, като например експлоатационната скорост на автобусите или броя на часовете на управление на всяко превозно средство. Проучването на тези променливи, което е изключително полезно за договарянето на разходите за дейността и определянето на вноската С1, не води до заключението, че разходите за инвестиции, покривани с вноската С2, съответстват на тези на средно добре управлявано предприятие. Освен това нищо не показва, че приетата от STIF извадка е представителна за добре управлявани предприятия. Следователно, макар че направеният от STIF анализ със сигурност представлява безспорен напредък към разумно управление на компенсациите, предоставяни на операторите на обществена услуга, този анализ не е достатъчен, за да бъде изпълнен четвъртият критерий *Altmark* по отношение на вноската С2.

(221) След като четвъртият критерий *Altmark* не е изпълнен, Комисията заключава, че вноската С2, предоставяна в рамките на договора СТ2, предоставя икономическо предимство на получателите ѝ.

6.2.3. *Избирателност*

(222) От установената съдебна практика става ясно ([29]), че една мярка се счита за избирателна, ако от нея не могат да се възползват всички съответни икономически сектори. Независимо дали става дума за мерките, въведени от региона или от STIF, те засягат единствено управляваните от публичните органи служби и частните предприятия, с които тези органи или STIF са сключили договор за експлоатация на транспортна линия или мрежа в Île-de-France. Следователно разглежданите мерки се отнасят само до сектора на редовния обществен автомобилен транспорт в Île-de-France.

(223) Освен това Комисията отбелязва, че преди предоставяне на субсидиите е направен подбор между предприятията от сектора, когато са избирани предприятията за изпълнението на ЗОУ.

([29]) Вж. например решението на Съда на ЕС от 17 юни 1999 г. по дело *Белгия/Комисия*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, точка 32, или решение на Съда на ЕС от 8 ноември 2001 г. по дело *Adria-Wien Pipeline GmbH et Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH/Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, точка 48.

(224) След като се наблюдава избирателност както на равнището на сектора, така и в неговите рамки, не е необходимо да се доказва допълнително и географският характер на тази избирателност, противно на това, което изглежда предполага RATP Dev, като се позовава на решението по делото *Azores* ([30]). Следователно Комисията заключава, че въведените от региона и от STIF мерки в рамките на договорите CT1 и CT2 са избирателни.

6.2.4. *Засягане на конкуренцията и търговията между държавите членки*

(225) Необходимо е да се провери дали мерките са в състояние да нарушат конкуренцията, доколкото могат да засегнат търговията между държавите членки.

(226) Що се отнася до механизма на региона, Комисията констатира, в съгласие с Административния съд на Париж ([31]), че „предприятията, осъществяващи дейност в сектора на редовния превоз на пътници, осъществяват дейност и в сектора на случаен превоз на пътници […] поради това предприятия за редовен превоз на пътници, получили горепосочените субсидии, може да се окажат в конкуренция с предприятия за случаен превоз на пътници, които не са могли да се възползват от тези субсидии, запазени, както беше посочено, за предприятията, осъществяващи дейност по редовните линии“. Така например по време на първите пет години това оборудване е можело да се насочи, извън обичайните периоди на използване, за друго предназначение, включително на пазара за случаен превоз. След петата година регионът вече не е налагал задължение за използването на субсидираните активи. Освен това никое разпореждане или клауза не са забранявали на субсидираните предприятия, които обслужват редовни линии за обществен автомобилен транспорт в Île-de-France, да кандидатстват за възлагането на други открити за конкуренция поръчки за редовен или случаен превоз на пътници във Франция или в Европа. Националният съд, който се е произнесъл в административното производство, описано в съображения 27 — 32, прави същата констатация, което му позволява да стигне до заключение, че субсидираните предприятия са били „в състояние да се ползват, поради направените икономии при придобиването на субсидираните превозни средства и оборудване, от конкурентно предимство спрямо неподпомогнатите предприятия“ и че следователно разглежданият механизъм „би могъл да засегне търговията между държавите членки и да наруши или да заплаши да наруши конкуренцията“ ([32]). Комисията приема това заключение и потвърждава, че от създаването на регионалния механизъм и още повече по време на целия разследван период субсидиите за инвестиции, предоставяни от региона, са могли да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки.

(227) В последвалия период активите, за които е била предоставена субсидия от STIF съгласно допълнителното споразумение № 3 към договора CT1, е трябвало да бъдат предназначени изключително за извършването на дейностите за обществена услуга, посочени в транспортния план на STIF, в продължение на минимум 8 години ([33]). Комисията отбелязва обаче, че изложените в съображение 226 аргументи продължават да бъдат валидни и след осмата година на извършване на услугата.

(228) Освен това дори да се предположи, че градските и междуградските автобуси, субсидирани от STIF, са служили единствено за изпълнението на мисия за обществена услуга на пазара за редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France, това не е достатъчно да се изключи всяка възможност разглежданата мярка да е нарушила конкуренцията и да е засегнала търговията между държавите членки. В действителност поемането от публичен орган на разходи, които обикновено са за сметка на предприятието, дава предимство на това предприятие пред преките му конкуренти на различните пазари, където то би могло да осъществява дейност, и следователно нарушава конкуренцията. Както е отбелязано в решението по делото *Altmark*, след 1995 г. няколко държави членки са започнали да отварят някои транспортни пазари за конкуренция от страна на предприятия, установени в други държави членки. В случая на Франция това отваряне е станало преди 1995 г., като е започнало през 1993 г. ([34]) Следователно всяка публична субсидия, предоставена на автомобилно транспортно предприятие от Франция след 1993 г., е била в състояние да засегне търговията между държавите членки.

(229) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че механизмът, въведен с допълнителното споразумение № 3 към договора CT1, е бил в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

(230) Приведеният в съображение 228 аргумент се прилага и за периода на действие на договора CT2, така че предоставената чрез вноската C2 от договора CT2 помощ също е в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

([30]) Вж. съображение 135 и бележка под линия 21 от настоящото решение.
([31]) Решение № 0417015 на Административния съд на Париж.
([32]) Решение № 08PA04753 на Апелативния административен съд на Париж.
([33]) Мнение на STIF, точка 40.
([34]) Закон № 93-122 от 29 януари 1993 г. относно предотвратяването на корупцията и относно прозрачността на икономическия живот и на обществените процедури, наречен „Закон Sapin“.

6.2.5. *Заключение относно наличието на държавна помощ*

(231) Заключението на Комисията е, че субсидиите за инвестиции и компенсациите за обществена услуга, предоставени последователно първо от региона, след това по силата на допълнителното споразумение № 3 към договора CT1 и накрая чрез вноската C2 от договора CT2, са държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.2.6. *Правоперен характер на помощта*

(232) В началото Комисията желае да отговори на доводите, приведени от региона и определени заинтересовани трети страни, по отношение на евентуалното класифициране на спорния механизъм на региона като съществуваща схема за помощ. Комисията уточнява, че въпросът за съществуваща помощ се поставя единствено по отношение на схемата на региона, тъй като датата на създаване на тази схема не е толкова ясна, за разлика от датите на последващите схеми, въведени от STIF. Що се отнася до последните, ясно е по-специално, че схемата за субсидии, въведена с допълнителното споразумение № 3 към договора CT1, е създадена през 2008 г. и не може да се разглежда като просто продължение на схемата на региона, въпреки сходства в същността на тези две схеми, дори само поради това, че органът, който предоставя субсидиите, е различен при двете схеми.

(233) По отношение на схемата на региона страните по процедурата, които са изтъкнали неговия предполагаем характер на съществуваща помощ, твърдят предимно, че правното основание за създаването на механизма на региона за предоставяне субсидии е бил Указ № 49-1473 от 14 ноември 1949 г. относно координирането и хармонизирането на железопътния и сухопътния транспорт. В този указ, който е отменен през септември 2012 г., действително се е предвиждало, че „*териториален орган може да субсидира услуга за сухопътен транспорт, като сключи с предприятие договор, в който се определят задълженията, наложени на предприятието в допълнение към произтичащите от разпоредбите за експлоатация*“ (член 19, алинея 1). При тази хипотеза ще трябва да се установи, че правното основание на схемата се съдържа в Римския договор, което ще наложи приложеният от региона механизъм да се разглежда като съществуваща схема за помощ.

(234) Като алтернатива същите страни са изтъкнали, че ако Комисията трябва да приеме, че не е достатъчно приложеният от региона механизъм да се вписва в общата рамка, предвидена от указа от 1949 г., за да бъде квалифициран като съществуваща схема за помощ, то ще трябва да се вземе предвид датата, на която този механизъм е бил създаден официално от регионалния съвет. Датата, която трябва да се приеме, е тази на публикуването на решение CR 84-07 от 14 февруари 1984 г., с което — пак според страните по процедурата — механизмът е бил приложен за първи път, така както е действал до 2008 г. Във втория случай ще трябва да се констатира, че към датата на създаване на схемата не е изпълнен критерият за засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки, тъй като френският пазар за редовен обществен транспорт не е бил отворен за конкуренция. От това би следвало, че при създаването си схемата не е представлявала държавна помощ.

(235) Комисията не може да приеме тези два аргумента.

(236) Що се отнася до основния аргумент, Комисията отбелязва, че указът от 1949 г. не определя точно нито един от основните параметри на схемата: срок, бюджет, определение на получателите, вид на допустимите за субсидиране активи, процент на субсидията. Сам по себе си този текст не създава никакво право за получаване на субсидии. Следователно указът от 1949 г. не може да се приеме като правно основание за приложения от региона механизъм за помощ, както е определен в съдържащото се в настоящото решение описание.

(237) Що се отнася до алтернативния аргумент, става ясно, че в доводите на заинтересованите страни се съдържа грешка. В действителност дори ако решението от 1984 г. трябва да се приеме като правно основание, с което е създаден механизмът на региона, Комисията припомня, че критерият за засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки вече е бил изпълнен към тази дата поради изложените в съображение 226 доводи. Следователно не може да се приема, че схемата на региона не е представлявала помощ в момента на създаването си, при това независимо коя дата между 1979 г. и 2008 г. ще се приеме като дата на създаване на схемата.

(238) За сметка на това, ако трябва да се приеме, че създаването на схемата на региона е станало с едно от решенията преди 1994 г., може да възникне въпросът за давностния срок на спорните мерки, поради това че правното им основание ще се окаже предхождащо с повече от десет години прекъсването на давността, настъпило през май 2004 г.

(239) Отговорът на Комисията на този въпрос е, че дори при хипотезата, че схемата е създадена преди 1994 г. (например с решението от 1984 г.), приложимите правила за давност по отношение на държавната помощ не водят до оспорване на заключението, че изплатената от региона помощ след 1994 г. представлява нова помощ.

Действително давността се отнася единствено до плащанията, направени преди датата на изтичане на давността, а не за цялата схема. Освен това давностният срок е бил прекъснат с внесения през май 2004 г. иск пред националния съд. Това прекъсване на давностния срок пред националния съд е валидно и за Комисията, тъй като целта на правомощията на националния съд е да се защитят прерогативите, предоставени на Комисията с член 108, параграф 3 от ДФЕС. Следователно всяка помощ, платена от региона след месец май 1994 г., дори ако правното основание, с което се разрешава предоставянето на помощта, трябва да се счита за предхождащо тази дата, следва за целите на настоящата процедура да се разглежда като нова помощ.

(240) След като са изяснени въпросите за съществуваща помощ и за евентуална давност на спорните мерки, се поставя въпросът за правомерния характер на разглежданата помощ.

(241) За субсидиите за инвестиции, предоставени от региона, а след това от STIF по силата на допълнителното споразумение № 3 към договора CT1, не е било отправено уведомление до Комисията. Следователно те представляват неправомерна помощ.

(242) Що се отнася до вноската C2 от договора CT2, в член 9 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се предвижда, че предоставените в съответствие с тези принципи компенсации са освободени от изискването за нотифициране, посочено в член 108, параграф 3 от ДФЕС. В решението по делото *Dilly's Wellnesshotel* ([35]) Съдът на ЕС е изяснил, че за да се прилага освобождаването от задължението за уведомяване, трябва да са изпълнени всички условия на даден регламент за освобождаване, включително тези по отношение на формата. В конкретния случай в раздел 6.3.2 от настоящото решение ще се докаже, че вноската C2 от договора CT2 изпълнява съществените критерии, посочени в Регламент (ЕО) № 1370/2007. За сметка на това Комисията констатира, че задълженията за публикуване, посочени в член 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, не са били спазени от STIF. Френските органи в действителност са признали, че що се отнася до предприятията от OPTILE, обявленията за възлагане не са могли да бъдат публикувани въпреки задължението, посочено в Регламент (ЕО) № 1370/2007. Що се отнася до договорите, сключени с RATP и SNCF Mobilités, Комисията отбелязва, че обявленията за възлагане са публикувани в Официален бюлетин за обявяване на обществени поръчки и в *Официален вестник на Европейския съюз* след възлагането на договорите, а не както се изисква — най-малко една година преди датата на пряко възлагане. Следователно не са били спазени разпоредбите на член 7 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и предоставената от STIF помощ в рамките на договора CT2 не попада в обхвата на освобождаването от задължението за уведомяване, предвидено в член 9 от Регламента. След като не е била уведомена, Комисията заключава, че помощта е неправомерна.

(243) Комисията припомня, че националните органи трябва да понесат всички последствия, произтичащи от неправомерния характер на помощта, по-специално що се отнася до възстановяването на лихвите вследствие на неправомерността, както са определени в решението по делото CELF ([36]).

6.3. **Оценка на съответствието на мерките с правилата за държавна помощ**

6.3.1. *Субсидии за инвестиции, предоставени от региона, а след това от STIF по силата на допълнителното споразумение № 3 към договора CT1*

(244) Предвид голямото сходство между субсидиите, предоставени от STIF съгласно допълнителното споразумение № 3 към договора CT1, и предоставените в предходния период от региона, за двата механизма се прилага една и съща логика по отношение на съвместимостта с вътрешния пазар.

(245) Тези субсидии за инвестиции не са отговаряли нито на нуждата от координация на транспорта, нито са представлявали компенсация за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга, както беше заключено в съображения 206 и 213. Следователно Комисията не може да се позове на член 93 от ДФЕС (или на произтичащото от него вторично право), за да направи оценка на тяхната съвместимост с вътрешния пазар.

(246) За сметка на това обаче съгласно член 107, параграф 3 от ДФЕС за съвместими с вътрешния пазар могат да се считат помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Това важи по-специално за случаи на помощ за инвестиции, които подобряват начина, по който се осъществява въпросната икономическа дейност. Френските органи се позовават на приложимостта на тази разпоредба по отношение на механизма за помощ за инвестиции, приложен от регион Île-de-France.

([35]) Решение на Съда от 21 юли 2016 г. по дело *Dilly's Wellnesshotel GmbH/Finanzamt Linz*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, точка 47.
([36]) Решение на Съда от 12 февруари 2008 г. по дело по дело *Centre d'exportation du livre français (CELF) u Ministre de la Culture et de la Communication/Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE)*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, точка 55.

(247) Прилагането на механизъм за помощ за инвестиции за оборудване, което позволява количествено и качествено подобряване на предлагането на редовен обществен транспорт, превишаващо нивото на задълженията, които са били наложени на получателите при предоставянето на техните услуги преди да им бъдат предоставени субсидиите, е могло да подобри привлекателността на предлагането спрямо алтернативите за придвижване с лични автомобили. В този смисъл и предвид специфичните условия на Île-de-France, посочени в съображения 16 и 17, въпросните механизми са допринасяли за постигането на целта от общ интерес, както е определена в Бялата книга за постигането на Единно европейско транспортно пространство, 2011 г. ([37]), в която се определя модалният преход от личния автомобил към средствата за обществен транспорт. При липсата на субсидиите превозвачите е нямало да могат да направят тези подобрения. Линиите, за които са предоставяни субсидии, всъщност са били губещи и тяхното икономическо равновесие вече е било зависимо от компенсациите за обществена услуга, предоставяни допълнително. Следователно разглежданите механизми са имали стимулиращ ефект.

(248) Комисията констатира, че основата и размерът на субсидиите са били ограничени, така че от региона, а след това от STIF са се поемали само част от разходите за инвестиции. Максималният размер на субсидиите е достигал 50 % за обикновени автобуси и 60 % за екологични автобуси, т.е. помощта е била с умерен интензитет. Към това се добавя и факта, че субсидираното оборудване — в голямата си част автобуси — е могло да се използва само по изключение за друго предназначение или за други линии освен за тези, за които е основно е предоставена субсидията. От една страна, използването за друго предназначение освен за обществената услуга за превоз на пътници е било ограничено и дори забранено: в рамките на договора СТ1 и в регионалните допълнителни споразумения след 1999 г. всяка промяна на предназначението е била забранена за периода на намаляване на субсидията; преди 1999 г. това е било ограничено до първите 5 години. От друга страна, превозните средства, предназначени за градски транспорт на пътници, най-вече правостоящи, трудно могат да се използват за междуградски транспорт, при който е необходимо използване на туристически автобуси, пригодени за седящи пътници с използване на предпазни колани. И накрая, ако възможността за засягане на търговията между държавите членки не може да се изключи поради описаните в съображения 226 и 228 причини, по всичко личи, че това въздействие е било ограничено предвид локалния размер на разглежданите пазари и поради договорната или материалната трудност, а дори и невъзможност, субсидираното оборудване да се преразпредели за други географски зони (във Франция или в Европа).

(249) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че условията на търговия не са били засегнати до степен, която противоречи на общия интерес, и че двата разглеждани механизма са съвместими с вътрешния пазар поради съответствието си с член 107, параграф 3 от ДФЕС.

6.3.2. *Вноска C2 по договора СТ2*

(250) В съображение 217 Комисията вече направи заключение, че за разлика от субсидиите, предоставяни от региона до 2008 г. или от STIF съгласно допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, вноската C2 по договора СТ2 би трябвало да се анализира в качеството ѝ на компенсация за обществена услуга.

(251) Разглеждането на съвместимостта с вътрешния пазар на помощта, предоставена под формата на компенсация за изпълнението на определени задължения, които са присъщи на понятието за обществена услуга, се извършва с оглед на член 93 от ДФЕС. Решението на Комисията за прилагането на член 93 е обосновано от основните принципи, определени във вторичното право, произтичащо от член 93 от ДФЕС, и по-специално Регламент (ЕО) № 1370/2007, който е в сила от 3 декември 2009 г. Комисията проверява по-специално дали са спазени принципите, посочени в членове 3, 4 и 6 от Регламента.

(252) В член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се определя, че: „Когато компетентният орган реши да предостави на оператор по свой избор изключително право и/или компенсация от какъвто и да е характер в замяна на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, той прави това в рамките на обществена поръчка за услуги.“

(253) Съгласно Указ № 2005-664 от 10 юни 2005 г. STIF е органът, организиращ услугата за редовен пътнически транспорт в Île-de-France, поради което той е компетентен орган за предоставянето на компенсации за обществена услуга. Тези компенсации, независимо дали става въпрос за техните компоненти C1 или C2, се предоставят в рамките на договора СТ2, който е договор за обществена услуга. Следователно съответствието с член 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 е спазено.

(254) В член 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се определя задължителното съдържание на договорите за обществена услуга.

а) В приложение на параграф 1 от този член договорите за обществена услуга:

— определят ясно задълженията за извършване на обществени услуги, с които операторът на обществени услуги трябва да се съобрази, и съответните географски райони,

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

— установяват предварително, по обективен и прозрачен начин, параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, и естеството и обема на каквито и да било предоставени изключителни права, така че да се предотврати свръхкомпенсиране,

— определят механизмите за разпределение на разходите, свързани с предоставянето на услугите.

б) В приложение на параграф 2 от същия член в договорите за обществена услуга се определят механизмите за разпределение на приходите от продажба на билети.

в) Що се отнася до параграф 3 от същия член, в него се определя, че срокът на обществените поръчки за градските автобусни превози не може да надвишава 10 години.

г) В параграф 6 от същия член се посочва, че ако от операторите се изисква да спазват норми за качество, тези норми трябва да са посочени ясно в договора.

(255) По отношение на договора СТ2 Комисията установява следното:

а) Договорът СТ2 може да се квалифицира като договор за обществена услуга, доколкото с него, както беше доказано в съображения 214 и 216, на оператора се възлагат управлението и експлоатацията на обществените услуги за пътнически транспорт при наложени ЗОУ. С този договор се предвиждат вноска С1 и вноска С2, определени по прозрачен и обективен начин в член 53 от договора СТ2. Наличието на единна финансова сметка за услугата дава възможност за прецизно разпределение на разходите, свързани с предоставянето на услугите. Следователно се установява съответствие с член 4, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

б) Механизмите за разпределение на приходите от продажба на билети са описани много точно в член 50 от договора СТ2. По този начин е доказано съответствието с параграф 2 от горепосочения член.

в) Договорът СТ2 замества СТ1, считано от 2008 г. и за оставащия период до 31 декември 2016 г. Поради това е спазено съответствието с параграф 3 от горепосочения член.

г) В договора СТ2 са включени ясно определени стандарти за качество. По този начин е доказано съответствието с параграф 6 от горепосочения член.

(256) И накрая, в член 6 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и в приложението към него се описват основните принципи, които са водещи за определянето на компенсациите за обществена услуга:

а) начин на изчисляване на „*нетния финансов ефект*“ по отношение на ЗОУ върху приходите и разходите на оператора на обществената услуга;

б) счетоводно разделяне на дейностите, свързани със ЗОУ, и тези, които се извършват на търговска начала;

в) определяне на „*разумна печалба*“, която операторът може да очаква чрез плащането на компенсация за обществена услуга;

г) стимули за поддръжката или развитието на ефективно управление, с което може да се предоставят качествени услуги.

(257) По този въпрос проучването на Комисията се ограничава до вноската С2 от договора СТ2, тъй като вноската С1 не попада в обхвата на проучването, определен в решението за откриване на процедурата. Все пак, за да може да се вземе решение относно вноската С2, е необходимо да се обясни връзката между С1 и С2.

(258) С вноската С1 се цели компенсиране на оперативния дефицит, изчислен като сумата на разходите за дейността (без свързани с инвестициите елементи, като например амортизационните отчисления), завишена с определен в договора марж и намалена с всички приходи и субсидии за дейността. За разлика от това вноската С2 се изчислява като сумата на амортизационните отчисления и следователно с нея се цели покриване само на разходите, направени вследствие на определените в договора задължения за инвестиране. Начинът на изчисляване на тези две вноски е описан ясно в договора СТ2 и приложенията към него, както е посочено в буква а) от съображение 256.

(259) Според предоставената от STIF информация при всички линии, за които е сключен договор СТ2, е налице оперативен дефицит (още преди да се вземат предвид разходите, свързани с инвестиции), така че вноската С1 е винаги положителна ([38]). След като приходите и субсидиите, свързани с дейността, не са достатъчни за покриване дори на част от разходите за инвестиции на годишна основа, вноската С2 на практика е равна на сумата на амортизационните отчисления (завишена с разходите за финансиране), записани в единната финансова сметка.

([38]) Вноската С1 представлява средно 61 % от разходите за дейността и от договорната печалба. Приходите от дейността представляват средно 31 % от разходите за дейността и от договорната печалба.

(260) О това разграничаване става ясно, че определянето на „*разумната печалба*“ по смисъла на член 6 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 зависи изцяло от вноската C1, а не от вноската C2. Следователно буква в) от съображение 256 не може да се приложи за вноската C2, разглеждана само по себе си. За сметка на това може да се установи, че с вноската C2 транспортният оператор по никакъв начин не може да получи свръхкомпенсация, тъй като с тази вноска се покриват само разходите за инвестиции, които са понесени реално и записани отново под формата на амортизационни отчисления във финансовата сметка на всяка линия.

(261) Що се отнася до буква б) от съображение 256, Комисията отбелязва, че наличието на финансова сметка за услугата, която е отделна за всяка линия, за която е налице договор за обществена услуга, дава възможност, от една страна, да се гарантира счетоводно разделяне от евентуални други дейности на оператори, и от друга страна, да се определят всички приходи и разходи, свързани с изпълнението на обществената услуга, съгласно принципите, посочени в приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(262) И накрая, що се отнася до буква г) от съображение 256, в член 49 от договора CT2 се предвижда, че „*освен възнаграждението, по отношение на предприятието са предвидени разпределение на печалбата, бонуси и санкции, свързани с [оперативните] резултати при изпълнението на референтната услуга*“. Следователно компенсацията за обществена услуга, част от която е вноската C2, се вписва в достатъчно добре разработена система от стимули, така че да се счита, че е спазен Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(263) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че вноската C2 от договора CT2 е в съответствие с основните принципи, определени в Регламент (ЕО) № 1370/2007 за изчисляване на компенсациите за обществена услуга, и от това следва, че тази вноска може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 93 от ДФЕС. Това заключение, което се ограничава само до вноската C2, не засяга съвместимостта на компенсациите по договора CT2 в тяхната цялост (тъй като вноската C1 не попада в приложното поле на настоящото решение).

7. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(264) Субсидиите за инвестиции, предоставени от регион Île-de-France в рамките на последователните решения от 1994 г., 1998 г. и 2001 г., представляват неправомерно приведена в действие държавна помощ в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Що се отнася обаче до нейната съвместимост с член 107, параграф 3 от ДФЕС, Комисията обявява тази помощ за съвместима с вътрешния пазар.

(265) Субсидиите за инвестиции, предоставени от STIF съгласно допълнителното споразумение № 3 към договора CT1, представляват неправомерно приведена в действие държавна помощ в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Що се отнася обаче до нейната съвместимост с член 107, параграф 3 от ДФЕС, Комисията обявява тази помощ за съвместима с вътрешния пазар.

(266) Компенсациите за обществена услуга, предоставени от STIF под формата на вноската C2 от договора CT2, представляват държавна помощ, която, тъй като не изпълнява определени формални критерии от Регламент (ЕО) № 1370/2007, не е обхваната от предвиденото в този регламент освобождаване от задължението за уведомяване. Що се отнася обаче до нейната съвместимост с член 93 от ДФЕС, Комисията обявява тази помощ за съвместима с вътрешния пазар,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Схемата за помощ, неправомерно приведената в действие от Франция в периода 1994—2008 г. под формата на субсидии за инвестиции, предоставяни от регион Île-de-France в рамките на решенията CR 34-94, CR 44-98 и CR 47-01, е съвместима с вътрешния пазар.

Член 2

Схемата за помощ, неправомерно приведената в действие от Франция след 2008 г. под формата на субсидии за инвестиции, предоставяни от STIF в рамките на допълнителното споразумение № 3 към договора CT1, е съвместима с вътрешния пазар.

Член 3

Схемата за помощ, неправомерно приведената в действие от Франция под формата на вноските C2, предоставяни от STIF в рамките на договора CT2, е съвместима с вътрешния пазар.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Френската република.

Съставено в Брюксел на 2 февруари 2017 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Член на Комисията