ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/1470

ze dne 2. února 2017

týkající se režimů podpor SA.26763 2014/C (ex 2012/NN) zavedených Francií ve prospěch provozovatelů autobusové dopravy v regionu Île-de-France

(oznámeno pod číslem C(2017) 439)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) uvedené dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s uvedenými články ([1]) a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 7. října 2008, doručeným dne 17. října 2008, podal stěžovatel, který si nepřál být jmenován (dále jen „stěžovatel“) Komisi stížnost na region Île-de-France (dále jen „region“) za to, že od roku 1994 zavedl režim podpor a subvencí a poskytl je některým dopravním podnikům v tomto regionu.

(2) Komise zaslala dopisem ze dne 25. listopadu 2008 francouzským orgánům žádost o informace týkající se této stížnosti.

(3) Francouzské orgány požádaly dopisem ze dne 13. ledna 2009 Komisi o dodatečnou lhůtu na zodpovězení jejích otázek. Komise s tím vyjádřila souhlas v dopise ze dne 14. ledna 2009. Lhůta na odpověď tak byla prodloužena do 18. února 2009.

(4) Francouzské orgány na žádost Komise o informace odpověděly dne 26. února 2009.

(5) Stěžovatel zaslal Komisi v dopisech ze dne 20. dubna, 2. září a 17. listopadu 2010 další informace týkající se opatření poskytnutých regionem.

(6) Vzhledem k tomu, že neobdržely žádnou žádost o dodatečné informace, požádaly francouzské orgány Komisi dopisem ze dne 31. května 2011 o písemné potvrzení o ukončení vyšetřování.

(7) Komise požádala dopisem ze dne 8. června 2011 francouzské orgány o vyjádření k dodatečným informacím poskytnutým stěžovatelem.

([1]) Úř. věst. C 141, 9.5.2014, s. 38.

(8) I přes upomínky ze dne 14. listopadu 2011 a 29. února 2012 a e-maily ze dne 22. září a 8. prosince 2011 zůstala žádost Komise o informace bez odpovědi.

(9) Dne 17. července 2012 byla francouzským orgánům zaslána nová žádost o informace.

(10) Vzhledem k tomu, že francouzské orgány neodpověděly ve stanovené lhůtě, byla jim dne 25. září 2012 zaslána písemná upomínka. Ta zůstala rovněž bez odpovědi.

(11) Dne 14. prosince 2012 přijala Komise rozhodnutí obsahující příkaz k poskytnutí informací. Francie poskytla dne 22. ledna 2013 neúplnou odpověď, ve které se zavázala co nejdříve Komisi znovu kontaktovat a vyčerpávajícím způsobem zodpovědět otázky vznesené v rozhodnutí o příkazu k poskytnutí informací. Ke dni vydání rozhodnutí o zahájení řízení Komise stále neobdržela dodatečné informace.

(12) Dne 11. března 2014 tedy Komise zahájila formální vyšetřovací řízení v souladu s čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“), aniž by uvedené informace obdržela. Toto rozhodnutí (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]) a vyzývalo třetí strany, aby předložily své připomínky k předmětným opatřením.

(13) Francie předložila své připomínky dne 30. dubna 2014. Komise obdržela rovněž připomínky od sedmi zúčastněných stran. Předala je Francii, a tím jí poskytla možnost, aby se k nim vyjádřila. Francie v dopise ze dne 3. září 2014 uvedla, že nevznáší žádné připomínky.

(14) Dne 21. června 2016, již po uplynutí stanovené lhůty, obdržela Komise společné oznámení od čtyř ze sedmi zúčastněných stran. Cílem tohoto oznámení bylo zejména upřesnit stanovisko těchto třetích stran poté, co Soudní dvůr vynesl rozsudek ve věci *Evropská komise v. Jørgen Andersen* (dále jen „rozsudek ve věci *Jørgen Andersen*“) ([3]).

(15) Dál region si přál doplnit své připomínky a zaslal doplňkového oznámení dne 9. listopadu 2016.

2. **KONTEXT A PREZENTACE DOTČENÝCH OPATŘENÍ**

(16) Region Île-de-France s více než 12 miliony obyvatel sám o sobě představuje 18,8 % počtu obyvatel Francie, a je tudíž nejlidnatějším regionem s nejvyšší hustotou zalidnění (996 obyvatel/km^2). Podle Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France ([4]) (Institutu územního plánování a rozvoje regionu Île-de-France), dosahuje region Île-de-France evropských rekordních hodnot v oblasti dopravy, neboť v roce 2010 zde v průměru denně projelo přes 240 000 vozidel na pěti jeho dopravních úsecích: na třech úsecích městského obchvatu, na jednom úseku dálnice A1 a na jednom úseku dálnice A4, což je mnohem více, než na nejrušnějších úsecích londýnských, berlínských nebo milánských dálnic. Avšak i pomineme-li tuto atypickou situaci na některých úsecích, je celá hlavní dopravní síť zatížena mimořádně vysokou úrovní provozu. Každým druhým stanovištěm na síti provozovaným Úřadem pro silniční provoz (Direction des routes) regionu Île-de-France projede přes 18 000 vozidel za den v každém jízdním pruhu, přičemž tato úroveň dopravy je na velkých vnitrostátních silnicích ve zbytku Francie považována za charakteristickou pro velmi silně zhoršenou dopravní situaci.

(17) V regionu Île-de-France se uskuteční přibližně dvacet tři miliony cest dopravními prostředky (tj. dvě třetiny všech cest). Více než polovina z nich je uskutečňována osobními automobily (vozový park čítá přes čtyři miliony vozidel) nebo užitkovými vozidly. Zbytek je zajišťován prostředky hromadné dopravy. Nadměrná vytíženost hlavní sítě regionu Île-de-France se odráží rovněž v konstantně hustém provozu: hodinový provoz se často pohybuje na svém maximu od 6 do 21 hodin s prakticky stabilní hustotou provozu po celý rok. Při těchto úrovních intenzity dopravy mohou i malé odchylky v provozu způsobit značné rozdíly v rychlostech, takže plynulý tok dopravy se může snadno změnit v dopravní zácpu. Negativní externality spojené s takovými úrovněmi přetížení dopravy jsou evidentní: znečištění ovzduší, časové ztráty, zvýšení počtu nehod, ztráta atraktivity dané oblasti atd. Za takové situace je nezbytné vytvořit atraktivní nabídku hromadné dopravy za účelem dosažení udržitelné mobility.

([2]) Viz poznámka pod čarou č. 1.
([3]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 6. října 2015, *Evropská komise v. Jørgen Andersen*, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Zpráva organizace „Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France“, která byla zveřejněna v březnu 2013 a je k dispozici online: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf

(18) Hloubkové šetření Komise se zaměřilo na systém podpory investic do podniků pravidelné hromadné silniční dopravy, které jsou držiteli smlouvy o veřejných službách, s přihlédnutím na zvláštní situaci regionu Île-de-France. Tento systém se vyvíjel v průběhu času a v závislosti na způsobu organizace pravidelné hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France, což vedlo Komisi k rozlišení dvou období:

a) období 1994–2008, ve kterém region poskytl subvence na investice výměnou za uzavření dodatku k dohodám o provozování služeb již uzavřeným mezi dopravním podnikem a veřejnoprávním územně správním celkem;

b) období 2008–2016, ve kterém poskytovalo subvence dopravní sdružení Syndicat des Transports d'Île-de-France (dále jen „STIF") v rámci nové organizace dopravy v regionu Île-de-France od roku 2007. Toto období lze ještě dále rozčlenit na dvě dílčí období, která odpovídají dvěma typům smluv o veřejných službách, postupně zaváděných sdružením STIF.

2.1. **Opatření zavedená regionem**

(19) Dne 20. října 1994 přijal region rozhodnutí ([5]) o obnovení souboru opatření zavedených v roce 1979 ([6]) ve prospěch společností provozujících služby pravidelné hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France. Před rozhodnutím z roku 1994 byla již vydána dvě rozhodnutí o změně původního opatření z roku 1979: v roce 1984 (CR 84-07) a v roce 1987 (CR 87-07). Poté následovala dvě další rozhodnutí, a to v roce 1998 (CR 44-98) a v roce 2001 (CR 47-01), až bylo toto opatření v roce 2008 nakonec definitivně zrušeno.

(20) Na základě těchto rozhodnutí mohl region poskytovat finanční podporu veřejnoprávním územně správním celkům, které buď uzavřely smlouvu na provozování pravidelných autobusových linek se soukromým podnikem, nebo je provozovaly přímo ve vlastní režii. Veřejnoprávní územně správní celky přerozdělovaly tuto podporu dopravním podnikům v případě, že tyto podniky byly vlastníky subvencovaných investic.

(21) Poskytnuté subvence byly určeny především na podporu nákupu nových vozidel výměnou za kvantitativní zlepšení nabídky (zvýšená frekvence nebo rozsah služeb, prodloužení linek nebo zavedení linek nových), kvalitativní zlepšení dané služby (dodržování charty kvality, nízkopodlažní autobusy), instalaci nového vybavení ve vozidlech (zvuková nebo vizuální signalizace zastávek), zavedení systémů vydávání a validace jízdenek, plánování stanic a zastávek nebo provádění studií.

(22) Územně správní celky by regionu měly zasílat své žádosti o subvence.

(23) Výše subvencí se pohybovala od 25 do 60 % výdajů bez daně. Výše subvence byla omezena podle povahy výdajů.

(24) Příjemci podpory se museli zavázat k tomu, že zachovají kvantitativní a kvalitativní zlepšení nabídky, vozidel i vybavení nejméně po dobu pěti let od jejich uvedení do provozu. Během těchto pěti let měla vozidla využívající subvence obsluhovat především a zejména předmětné linky.

(25) A konečně veřejnoprávní územně správní celky, které fungují jako zadavatelé, a podniky byly povinny uzavřít dodatek ke své dohodě o poskytování služeb spolupodepsaný předsedou regionální rady, který upravoval využívání podpory a uváděl protiplnění uložená přijímajícímu podniku z hlediska kvantitativního i kvalitativního zlepšení nabídky.

(26) Podle francouzských orgánů tohoto opatření v letech 1994 a 2008 využilo 135 společností z celkového počtu 150 společností v regionu Île-de-France.

2.1.1. *Řízení před vnitrostátním správním soudem*

(27) V květnu 2004 požádal nezávislý odborový svaz přepravců cestujících („Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs", dále jen „SATV") předsedu regionální rady o zrušení všech tří výše uvedených rozhodnutí. Po zamítnutí své žádosti dne 17. června 2004 podal svaz SATV u pařížského správního soudu (Tribunal administratif) žalobu na neplatnost tohoto zamítavého rozhodnutí.

([5]) Rozhodnutí CR 34-94 ze dne 20. října 1994 o podpoře pro zlepšení služeb veřejné silniční dopravy provozované soukromými společnostmi nebo zajišťované přímo v režii veřejnoprávního orgánu.
([6]) Rozhodnutí CR 79-21 ze dne 10. července 1979.

(28) Ve svém rozsudku ze dne 10. července 2008 ([7]) správní soud vyhověl návrhu svazu SATV na zrušení uvedených rozhodnutí a uložil regionu, aby předložil regionální radě nové rozhodnutí z toho důvodu, že zavedení tohoto opatření podpor nebylo předem oznámeno Evropské komisi. Správní soud kromě toho uložil regionu zrušit uvedená tři rozhodnutí.

(29) Region se proti tomuto rozsudku odvolal, avšak sporná rozhodnutí zrušil rozhodnutím č. CR80-08 ze dne 16. října 2008.

(30) Dne 12. července 2010 ([8]) potvrdil správní odvolací soud v Paříži rozsudek správního soudu. Region podal proti tomuto rozsudku kasační stížnost u Státní rady (Conseil d'État). Státní rada tuto stížnost ve svém rozsudku ze dne 23. července 2012 zamítla ([9]).

(31) Čtyři ze zúčastněných třetích stran navíc podaly proti rozsudku pařížského správního odvolacího soudu námitku třetí osoby. V návaznosti na zamítnutí této námitky správním odvolacím soudem dne 27. listopadu 2015 podaly zúčastněné třetí strany kasační stížnost, o níž dosud nebylo rozhodnuto.

(32) V návaznosti na novou žádost předloženou svazem SATV dne 27. října 2008 uložil pařížský správní soud rozsudkem ze dne 4. června 2013 ([10]), regionu vydat nařízení výkonu rozhodnutí umožňující navrácení podpor vyplacených na základě rozhodnutí zrušených rozsudkem č. 0417015 ze dne 10. července 2008. Region se proti tomuto rozsudku odvolal. Dne 31. prosince 2013 pařížský správní odvolací soud tuto žádost zamítl ([11]). Region podal proti tomuto rozsudku kasační stížnost u Státní rady. O této stížnosti nebylo dosud rozhodnuto.

2.2. **Opatření zavedená sdružením STIF**

(33) Sdružení STIF je veřejná správní instituce, která se řídí vyhláškou č. 2005-664 ze dne 10. června 2005. Organizuje, koordinuje a financuje veřejnou přepravu cestujících v regionu Île-de-France, kterou zajišťuje autonomní správa pařížských dopravních podniků (Régie autonome des transports parisiens, dále jen „RATP"), francouzská státní železniční společnost (Société nationale des chemins de fer français, dále jen „SNCF"), síť Transilien a soukromí autobusoví dopravci sdružení v rámci sítě profesní organizace dopravy v regionu Île-de-France (Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France, dále jen „OPTILE").

(34) Rozhodnutím č. 2006/1161 ze dne 13. prosince 2006 ustavilo sdružení STIF novou smluvní organizaci pro všechny linky pravidelné hromadné silniční dopravy. Jeho cílem bylo posílit svou roli organizačního orgánu v oblasti určování nabídky a úrovně služeb, jakož i výkonnosti dopravních podniků a finanční transparentnosti.

(35) Tato nová organizace využívá regionální zadávací dokumentaci, jejíž zásady jsou stanoveny ve dvou po sobě jdoucích smlouvách uzavřených na celkové období deseti let:

a) první z nich, smlouva typu 1 (dále jen „CT1") byla uzavřena na dobu maximálně čtyř let (2007–2010, případně do roku 2011 u posledních smluv);

b) druhá, smlouva typu 2 (dále jen „CT2"), byla uzavřena po dvoustranném jednání s každou soukromou společností ohledně dopravních sítí v dané oblasti na období zbývající do 31. prosince 2016.

(36) Oba tyto typy smluv přebírají, každá svým vlastním způsobem, zásadu subvencování investic provedených dopravními podniky.

2.2.1. *Prezentace smluv CT1*

(37) Smlouvy CT1 byly uzavřeny dne 13. prosince 2006 se 75 soukromými dopravními podniky a nabyly účinnosti dne 1. ledna 2007. Přebíraly předchozí dohody o provozování služeb a zároveň připravovaly přechod na „cílovou" podobu smlouvy, kterou představovala smlouva CT2.

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

(38) Smlouva CT1 byla uzavřena s každým podnikem na všechny linky, které tento podnik provozuje. V souladu s článkem 2-1 smlouvy CT1 bylo cílem této smlouvy stanovit „*podmínky, za nichž bude podnik poskytovat veřejnou službu v oblasti pravidelné hromadné přepravy cestujících v regionu Île-de-France, kterou provozuje*." Smlouva definovala způsoby fungování vztahů mezi sdružením STIF a poskytovatelem dané služby, pokud jde o:

a) obsah a závazky vyplývající z poskytování služby pravidelné hromadné silniční dopravy stanovené v regionálním plánu dopravy a popsané v této smlouvě;

b) povinnosti v oblasti kvality služeb vztahující se na smluvní nabídku služeb při dodržení minimálních úrovní uvedených v regionální zadávací dokumentaci;

c) majetek a investice;

d) výpočet příspěvků sdružení STIF v souladu se zásadami stanovenými v regionální zadávací dokumentaci;

e) konkrétní způsoby fungování smluvního vztahu mezi sdružením STIF a daným podnikem z hlediska informací, kontroly, přezkoumání a ukončení smlouvy.

(39) Rozhodnutím své rady ze dne 2. října 2008 změnilo sdružení STIF dodatkem (dále jen „Dodatek č. 3") smlouvy CT1 a zavedlo mechanismus subvencí na investice do vozového parku. Výše těchto subvencí se řídila určením cenových stropů, na které se vztahovala maximální výše účasti svazu STIF. Podniky přijímající podporu byly povinny vyčlenit subvencované vybavení pouze pro účely plnění činností veřejné služby stanovených v přepravním programu sdružení STIF, a to na dobu nejméně 8 let.

(40) Na základě smlouvy CT1 tak bylo poskytnutými subvencemi, jejichž celková výše činila 61,5 milionu EUR, financováno 836 vozidel.

2.2.2. *Prezentace smluv CT2*

(41) Smlouva CT2 z velké části přebírá obecná ustanovení smlouvy CT1, zejména v oblasti cílů této smlouvy a způsobů fungování vztahů mezi sdružením STIF a poskytovatelem.

(42) Smlouva CT2 obdobně stanoví příspěvek sdružení STIF „*na základě plnění závazků veřejné služby, jimiž bylo pověřeno*". Tento příspěvek obsahuje část nazvanou C1, která souvisí s provozními náklady, a část nazvanou C2, která souvisí s financováním investic.

(43) Příspěvek C2 v rámci smluv CT2 se nepodobá klasické subvenci, která by byla jako v případě systému v rámci regionu nebo v rámci CT1 založena na propojení cenového stropu/výše subvence. Příspěvek C2 totiž pokrývá pro každý rok veškeré investiční náklady (po odečtení vlivu případných subvencí získaných z jiných zdrojů), které vyplývají z investičního plánu schváleného sdružením STIF a které byly převedeny na předběžný provozní účet vedený daným dopravním podnikem a rovněž schválený sdružením STIF.

(44) Příspěvek C1 slouží k úhradě provozních nákladů vyplývajících z plnění závazků veřejné služby („ZVS"), snížených o příjmy a zvýšených o smluvně sjednaný zisk. Také tyto prvky jsou převedeny na předběžný provozní účet vedený daným dopravním podnikem a schválený sdružením STIF. Vzhledem k tomu, že se příspěvek C1 netýkal problematiky investic, Komise jej nezahrnula do svého hloubkového šetření definovaného v rozhodnutí o zahájení řízení.

(45) Od dubna 2012 byly všechny sítě převedeny na smlouvy CT2, tj. bylo uzavřeno 143 smluv. U smluv zadávaných podnikům sdruženým v organizaci OPTILE nebylo provedeno oznámení o zadání zakázky, ani nedošlo k jejich zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*. Oznámení o zadání zakázky ohledně smluv uzavřených se společnostmi RATP a SNCF Mobilités byla zveřejněny dne 3. prosince 2015, tj. k pozdějšímu datu než datum zadání zakázky.

(46) Na základě smluv CT2 bylo až do data odeslání připomínek sdružení STIF financováno 2 177 vozidel v celkové výši 796,9 milionů EUR.

3. SHRNUTÍ POCHYBNOSTÍ VYJÁDŘENÝCH V ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

3.1. **Existence podpory**

(47) Vzhledem k tomu, že v průběhu předběžného šetření nebyla poskytnuta dostatečně odůvodněná odpověď části francouzských orgánů, měla Komise jen velmi neúplné informace o opatřeních, jichž se stížnost týkala. Pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí ze dne 11. března 2014 jsou do značné míry odrazem těchto neúplných informací.

(48) Pochybnosti Komise se týkaly především správné kvalifikace opatření na podporu investic zavedených regionem a poté sdružením STIF, tj. subvencí nebo kompenzací souvisejících s plněním ZVS.

(49) V případě, že by se francouzským orgánům podařilo prokázat, že tato opatření lze považovat za kompenzaci, nebylo jisté, zda byla dodržena všechna čtyři kritéria uvedená v rozsudku vyneseném ve věci *Altmark* (dále jen „kritéria *Altmark*“) ([12]). Jevilo se totiž, že ZVS nejsou jednoznačně definovány. Komise rovněž vyjádřila pochybnosti o objektivnosti a transparentnosti způsobu výpočtu procent a stropů subvence na nákup zařízení a vozidel a uvedla, že skutečnost, že částky přidělené územně správním celkům byly stanoveny paušálně, se jí nejeví jako vhodná, pokud jde o zamezení nadměrnému poskytnutí kompenzace. A konečně neměla dostatečné důkazy k tomu, aby mohla posoudit, zda bylo dodrženo čtvrté kritérium *Altmark* týkající se analýzy nákladů.

3.2. **Slučitelnost**

(50) Komise uvedla, že z důvodu chybějících nebo neúplných odpovědí ze strany francouzských orgánů nebyla řešena otázka právního základu, který lze použít k analýze slučitelnosti opatření uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení. Navíc vzhledem k pochybnostem ohledně povahy poskytnutých podpor (subvence nebo kompenzace) se volba právního základu jevila jako předčasná.

(51) Pokud by měla být předmětná opatření považována za kompenzace, vyjádřila Komise pochybnosti o jejich slučitelnosti s články 3, 4 a 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ([13]).

4. ODPOVĚĎ FRANCIE NA ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

4.1. **Existence podpory**

4.1.1. *Opatření zavedená regionem*

(52) Francie tvrdí, že nebyla naplněna kritéria selektivity a ovlivnění obchodu mezi členskými státy.

4.1.1.1. Neexistence selektivity

(53) Francie objasňuje, že dotčená opatření mohli využívat všichni provozovatelé pravidelné hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France, kteří o to požádali (135 z celkového počtu 150 podniků). Poskytnutí těchto opatření bylo navíc reakcí na objektivní podmínky, které byly již dříve definovány v rozhodnutí regionu Île-de-France. Orgány veřejné moci tedy tato opatření neposkytly na základě vlastního uvážení.

(54) Samotný francouzský orgán pro hospodářskou soutěž měl za to, že trh pravidelné hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France představuje specifický trh vzhledem k jeho zvláštnímu právnímu rámci. Kromě toho zařízení používaná na trhu autokarové dopravy nebyla stejná jako zařízení používaná na trhu pravidelné dopravy.

4.1.1.2. Neexistence ovlivnění obchodu mezi členskými státy

(55) Podle Francie z judikatury Soudního dvora výslovně vyplývá, že režim podpory zavedený na trhu uzavřeném hospodářské soutěži nespadá do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU ([14]).

([12]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkersgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

([14]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 15. června 2000, *Alzetta Mauro proti Komisi*, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) V projednávané věci se podniky využívající předmětná opatření na každé z obsluhovaných tras nacházely v monopolním postavení.

(57) Vzhledem k uzavřenosti trhu a monopolní situaci podniků přijímajících podporu tak nemohla předmětná opatření ovlivnit obchod mezi členskými státy. Skutečnost, že menší část podniků přijímajících podporu vykonávala činnost na území jiných členských států, by na tomto závěru nic nezměnila, pokud tyto podniky využívaly regionální podpory pouze pro plnění úkolů veřejné služby.

4.1.2. *Opatření zavedená sdružením STIF*

(58) Podle Francie je nutno opatření zavedená sdružením STIF kvalifikovat jako kompenzace za veřejné služby. Vzhledem k tomu, že tyto kompenzace splňují všechna čtyři kritéria *Altmark*, nepředstavují státní podporu.

4.1.2.1. První kritérium *Altmark*

(59) ZVS, za jejichž poskytování byli provozovatelé odpovědni, byly jasně definovány v článku 4-2 smlouvy CT1, přičemž se jednalo zejména o závazky týkající se údržby, provozu, přepravy cestujících, stanovení cen, bezpečnosti nebo informací. Tyto závazky byly doplněny dodatkem č. 3, který definuje zejména povinnost přidělení vozidel na smluvní linky na dobu 8 let.

(60) Smlouva CT2 přejímá ZVS ze smlouvy CT1 (článek 5-2) a přidává k nim ustanovení, která posilují kvalitativní požadavky týkající se vozového parku (články 41 až 43); jsou zde rovněž jasně definovány ZVS, za které odpovídají provozovatelé. Jedná se například o povinnosti investic, servisu nebo údržby zajišťujících určitou životnost zařízení.

4.1.2.2. Druhé kritérium *Altmark*

(61) Pokud jde o smlouvu CT1, dodatek č. 3 stanoví, že kompenzace poskytnutá na obnovu a rozšíření vozového parku se vypočte podle předem stanovené maximální míry účasti sdružení STIF, a stanoví rovněž cenové stropy.

(62) Článek 53 smlouvy CT2 stanoví dva typy příspěvků souvisejících se ZVS: příspěvek „C1“ (článek 53-2) na pokrytí provozních nákladů a příspěvek „C2“ (článek 53-3) na pokrytí nákladů investičních.

(63) Kompenzace byly tedy podle názoru Francie již dříve vypočteny objektivním a transparentním způsobem.

4.1.2.3. Třetí kritérium *Altmark*

(64) Smlouvy o veřejných službách (CT1 a CT2) stanoví, že kompenzace za investice jsou poskytovány až po nákupu vozidel a zařízení. Na druhou stranu sdružení STIF provádí kontroly souladu obdržených součástí s cílem ověřit, zda zakoupený vozový park odpovídá původní žádosti předložené sdružení STIF. STIF může kdykoli provádět šetření, audity nebo inspekce. Podniky přijímající podporu mají povinnost předkládat výroční zprávy, v nichž musí referovat o provedených investicích ve vztahu ke svému předběžnému plánování. A konečně tyto smlouvy obsahují ustanovení o navrácení prostředků v případě neplnění smluvních závazků, a STIF může uložit i sankce. Tyto skutečnosti by podle Francie umožnily zaručit, že nedochází k nadměrné kompenzaci.

4.1.2.4. Čtvrté kritérium *Altmark*

(65) Služby sdružení STIF vyvinuly analytické nástroje s cílem provádět porovnání nákladů na základě databáze tvořené všemi provozovateli, kteří uzavřeli smlouvu se sdružením STIF. To by zajistilo stanovení úrovně kompenzace na základě analýzy nákladů průměrného správně řízeného podniku.

4.2. **Slučitelnost**

4.2.1. *Opatření zavedená regionem*

(66) Francie zdůrazňuje, že pokud by Komise měla použít kvalifikaci kompenzace za veřejné služby, sloužilo by jako právní základ pro posouzení slučitelnosti opatření zaváděných regionem nařízení (EHS) č. 1191/69 ([15]). Francie se domnívá, že tato opatření jsou v souladu zejména s podmínkami stanovenými v článcích 2 a 14 tohoto nařízení.

(67) Navíc opatření zavedené regionem podle Francie splňovalo kumulativní podmínky slučitelnosti státní podpory podle čl. 107 odst. 3 SFEU, tj.: přispění k dosažení cílů společného zájmu; selhání trhu; vhodnost tohoto opatření jako politického nástroje; existence motivačního účinku; omezení podpory na minimum; omezené negativní účinky; transparentnost poskytnutí podpory.

4.2.2. *Opatření zavedená sdružením STIF*

(68) Pokud by Komise měla mít za to, že opatření zavedená sdružením STIF představují státní podporu, Francie se domnívá, že může prokázat jejich slučitelnost na základě jejich souladu s nařízením (ES) č. 1370/2007. Podle Francie by opatření sdružení STIF splňovalo požadavky tohoto nařízení, totiž jasné vymezení ZVS, předchozí objektivní a transparentní stanovení parametrů výpočtu kompenzace a vymezení způsobů rozdělování nákladů spojených s poskytováním služeb.

(69) Smlouva CT1 by tyto požadavky splňovala na základě závazků uvedených v 64. bodě odůvodnění, jakož i toho, že by sdružení STIF umožňovala provádět přezkum podmínek plnění těchto závazků.

(70) U smluv CT2 jsou kompenzace vyplývající z těchto závazků dále rozčleněny podle svého účelu (pokrytí provozních nákladů nebo investičních nákladů). V případě, že nedojde k obnovení vozidel podle investičního plánu vozového parku, je sdružení STIF zpětně vyplacena částka odpisů a příslušných finančních nákladů. Francie zdůrazňuje, že STIF má na základě smluv CT2 rovněž právo provést audit a rozsáhlou kontrolu. Proto by se jevilo, že se sdružení STIF může přesvědčit, že jeho platby jsou určeny pouze na pokrytí nákladů souvisejících s CT2, a že představují spravedlivou kompenzaci za ZVS slučitelnou s nařízením (ES) č. 1370/2007 a se společným trhem.

5. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH TŘETÍCH STRAN A VYJÁDŘENÍ FRANCIE**

5.1. **Region**

(71) Region se vyjadřuje pouze k opatřením, která sám zavedl v letech 1994 až 2008.

(72) Region připomíná, že organizace přepravy v regionu Île-de-France byla předmětem odchylky od obecného práva, odůvodněné jeho konkrétní situací (demografický nárůst, rozšiřování měst, zakládání mezinárodních letišť, více nádraží).

(73) Příjemci tohoto opatření byly veřejnoprávní územně správní celky, které uzavřely smlouvu na provozování linek se soukromými podniky, případně tyto linky provozují samy ve vlastní režii. Tito příjemci působili na trhu Île-de-France, který nebyl liberalizován.

5.1.1. *Existence podpory*

(74) Dotčená opatření proto nepředstavují státní podporu. Podle tvrzení regionu totiž nebyla splněna kritéria selektivity a ovlivnění obchodu mezi členskými státy.

5.1.1.1. Selektivita

(75) Poskytnutí dotčených opatření bylo v souladu s objektivními a vymezenými podmínkami, které umožňují využívání těchto opatření každému podniku, který tyto podmínky splňuje. Podniky, kterým nebyla podpora poskytnuta, buď nepodaly žádost, nebo nebyly k poskytnutí podpory způsobilé.

([15]) Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1).

(76) Právní režim trhu veřejné přepravy cestujících v regionu Île-de-France má navíc specifické vlastnosti uznávané francouzským orgánem pro hospodářskou soutěž. Vzhledem k tomu, že se ne všechny společnosti nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci, nelze tedy dospět k závěru, že dotčená opatření jsou selektivního charakteru.

(77) Navíc podniky, které vykonávají činnosti v oblasti pravidelné hromadné silniční dopravy, a podniky provádějící jiné typy přepravy nepoužívají stejný vozový park.

5.1.1.2. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy

(78) Region sdílí stanovisko Francie k tomuto bodu.

5.1.2. *Slučitelnost*

(79) Vzhledem k tomu, že tato opatření nelze kvalifikovat jako podporu, region neanalyzuje jejich slučitelnost.

5.1.3. *Kvalifikace stávajícího režimu podpor*

(80) Ve svých závěrečných připomínkách uvádí region argument, podle něhož by mělo být toto opatření, které je platné až do roku 2008, považováno za stávající režim podpor. Podle tvrzení regionu bylo toto opatření zavedeno na základě právních předpisů z let 1949 a 1959, tj. k datu (1949), které předcházelo datu uzavření Římské smlouvy, případně pokud by bylo nutno vycházet z roku 1959, k datu, kdy trh pravidelné hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France nebyl otevřen hospodářské soutěži.

5.2. **STIF**

(81) Sdružení STIF se vyjadřuje pouze k opatřením, která samo zavedlo: o smlouvách CT1 a CT2.

5.2.1. *Existence podpory*

(82) Podle sdružení STIF nemohou být dotčená opatření kvalifikována jako státní podpora vzhledem k tomu, že splňují všechna čtyři kritéria *Altmark*.

5.2.1.1. První kritérium *Altmark*

(83) První kritérium *Altmark* by podle názoru sdružení STIF bylo splněno, pokud by ZVS uložené dopravním podnikům byly skutečně prezentovány jasně a přesně včetně těch, které odpovídají investičním nákladům. Cílem a účelem tohoto opatření je uložit soukromým dopravním podnikům závazek provozování a přepravy, jakož i tarifní závazky, které jsou nezbytné pro zajištění nabídky dopravní služby srovnatelné se ZVS.

(84) Pokud jde o smlouvy CT1, v každé smlouvě byly uvedeny veškeré závazky. Smlouvy CT2 navazují na smlouvy CT1, v nichž jsou ZVS již jasně stanoveny.

(85) Schopnost poskytovat plnění veřejné služby a dostát svým závazkům závisí také na vozidlech (kvalita, vybavení, stáří atd.), z čehož vyplývají podrobné závazky související s těmito vozidly včetně závazku vytvoření přesného investičního plánu v rámci smluv CT2.

5.2.1.2. Druhé kritérium *Altmark*

(86) Pokud jde o smlouvy CT1, sdružení STIF se domnívá, že parametry použité jako základ pro výpočet kompenzace za veřejné služby byly objektivní a transparentní.

(87) Smlouvy CT2 obsahují údaje nezbytné pro výpočet této kompenzace, z čehož lze dovodit, že tyto parametry jsou předem známé a jsou stanoveny objektivním a transparentním způsobem. Ve smlouvách CT2 je tedy uveden finanční účet služby smluvně upravené mezi STIF a daným podnikem, který odráží ekonomickou rovnováhu této smlouvy a zahrnuje veškeré příjmy a výdaje podniku včetně příspěvků STIF.

(88) Oba typy smluv kromě toho zahrnují mechanismy kontroly kompenzací.

(89) Podle sdružení STIF tedy byly parametry kompenzace poskytnuté provozovatelům stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem.

5.2.1.3. Třetí kritérium *Altmark*

(90) Metoda výběru a porovnání nabídek a kalibrování smluv před jejich uzavřením umožňuje podle názoru sdružení STIF vyloučit veškeré riziko nadměrné kompenzace.

(91) Před podpisem smluv a dodatků se totiž provádí hloubková analýza provozních nákladů na základě předběžného provozního účtu zřízeného žádajícím podnikem, která rovněž vychází z technických a ekonomických údajů. Tato analýza zohledňuje následující kritéria:

a) objem nabídky podle jednotlivých linek, období a časového úseku, který umožňuje určit počet hodin jízdy potřebných pro provozování jednotlivých linek podle ročního období;

b) vhodná velikost vozového parku pro jednotlivé části sítě;

c) výše příspěvku je závislá na jednání o provozních nákladech na základě podrobné analytické prezentace uvedené daným podnikem; a

d) revizní vzorec pro převádění smluvních částek na běžná eura.

(92) Metoda použitá následně po podpisu smlouvy by rovněž umožnila vyhnout se nadměrným kompenzacím. Zahrnuje:

a) v rámci smlouvy CT1 kontrolu podmínek poskytování ZVS, a to i ve vztahu ke kompenzacím poskytnutým za nákup vozidel;

b) v rámci smlouvy CT2 vrácení částky odpisů a finančních nákladů v případě neobnovení vozidel, které je uvedeno v investičním plánu.

(93) U obou typů smluv kontroluje sdružení STIF efektivní využívání poskytnutých příspěvků.

5.2.1.4. Čtvrté kritérium *Altmark*

(94) Pověření plněním veřejné služby nebylo předmětem postupu pro zadávání veřejných zakázek.

(95) Naproti tomu úroveň kompenzací vychází dle sdružení STIF z podrobné a hloubkové analýzy nákladů, které by vznikly průměrnému správně řízenému podniku. S ohledem na počet smluv a rozmanitost provozovatelů je sdružení STIF toho názoru, že má jasnou a úplnou představu o situaci na trhu, zvláště vzhledem k tomu, že smlouvy jednotlivých provozovatelů jsou založeny na jednotném vzoru a na podrobných individuálních údajích.

(96) Sdružení STIF má rovněž k dispozici propracované analytické nástroje. Sdružení si vyžádalo asistenci poradenských firem za účelem provedení auditů nebo prohloubení interních technických analýz, a provedlo porovnání nabídek na trhu regionu Île-de-France i na trzích přepravy cestujících v provinciích, které jsou předkládány v rámci nabídkových řízení.

(97) Sdružení STIF se domnívá, že jeho požadavky na kvalitu služeb splňují kritéria srovnatelnosti s průměrným správně řízeným podnikem. Smlouvy CT1 obsahovaly společné cíle, jejichž účelem bylo harmonizovat kvalitu autobusové sítě, ukazatele měřící kvalitu této služby a systém finančních pobídek vývoje. Smlouvy CT2 tento systém doplnily.

(98) Byla tedy stanovena úroveň kompenzací na základě analýzy nákladů, které by při plnění těchto závazků vznikly průměrnému podniku, který by byl správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky.

5.2.2. *Slučitelnost*

(99) Pokud by však Komise považovala toto opatření za státní podporu, sdružení STIF žádá, aby specifikovala právní základ, na kterém hodlá tuto slučitelnost posuzovat. Sdružení STIF má totiž pochybnosti ohledně toho, že se Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení domnívala, že posouzení slučitelnosti by mělo být provedeno na základě nařízení (ES) č. 1370/2007. Vzhledem k tomu, že uvedená opatření vznikla dříve než toto nařízení, mělo by být podle sdružení STIF toto posouzení provedeno spíše na základě nařízení (EHS) č.1191/69. Nicméně v zájmu soudržnosti s rozhodnutím Komise o zahájení řízení vychází sdružení STIF ve svých připomínkách z nařízení Rady (ES) č. 1370/2007.

(100) Podle sdružení STIF splňují smlouvy CT1 a CT2 všechny podmínky stanovené v nařízení (ES) č. 1370/2007.

(101) Za prvé, smlouvy uzavřené se soukromými provozovateli představují smlouvy o veřejných službách ve smyslu nařízení (ES) č. 1370/2007, přičemž sdružení STIF představuje příslušný orgán.

(102) Za druhé, podmínka, podle níž musí být ZVS jasně vymezeny, je rovněž splněna vzhledem k jasnému vymezení příslušných územních oblastí.

(103) Za třetí, parametry pro výpočet kompenzace jsou přesné a byly předem objektivně a transparentně stanoveny.

(104) Za čtvrté, smlouvy zahrnují podrobnosti o nákladech vynaložených podnikem a sdružením STIF.

(105) Za páté, na základě odůvodnění uvedeného v 90. až 93. bodech odůvodnění by mělo být vyloučeno riziko nadměrné kompenzace.

5.3. **OPTILE**

(106) Organizace OPTILE sdružuje 70 podniků (údaj z roku 2012), které poskytují služby pravidelné dopravy v rámci přepravního programu v daném regionu s výjimkou SNCF a RATP. Jejich připomínky se týkají pouze opatření zavedených regionem.

5.3.1. *Existence podpory*

(107) V rozporu s tím, co předpokládala Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení, se organizace OPTILE domnívá, že tyto podpory nedoplňují kompenzace již poskytnuté místními územně správními celky, a nepředstavují proto další platbu, ale naopak snížení kompenzací poskytovaných místními územně správními celky.

(108) Kromě toho bylo poskytování podpor podmíněno uzavřením dodatků ke stávajícím smlouvám o veřejných službách, které ukládají provozovateli nové povinnosti.

(109) Podle organizace OPTILE by tudíž bylo splněno jen jediné ze čtyř kritérií pro označení za státní podporu, konkrétně přítomnost státních prostředků. Podmínky selektivity, hospodářského zvýhodnění a ovlivnění hospodářské soutěže a obchodu mezi členskými státy by splněny nebyly.

5.3.1.1. Hospodářské zvýhodnění

(110) Podpory regionu byly určeny územně správním celkům, a nikoli dopravním podnikům vzhledem k tomu, že jejich cílem bylo zmírnit finanční zátěž těchto územně správních celků.

(111) Pokud by tyto podpory nebyly vyplaceny, byly by smlouvy buď plněny nadále beze změny s tím, že úroveň nabídky a způsoby poskytování služeb stanovené v původní smlouvě by zůstaly stejné, nebo by organizační územně správní celky musely vyplácet vyšší kompenzace z důvodu zvýšení ztrát v důsledku nedostatečných příjmů z jízdného v porovnání s náklady na poskytování těchto služeb, nově vymezené v dodatcích ke smlouvám o veřejných službách.

(112) Částky poskytnuté podnikům v okamžiku pořízení vozidel byly vráceny organizačním územně správním celkům v době odepisování vozového parku, a finanční zátěž pro tyto podniky byla stejná jako v případě, že by využily bankovního úvěru. Jednalo se tedy o přesun povinností mezi územně správními celky.

(113) Kromě toho byly podpory regionu podle organizace OPTILE srovnatelné s kompenzacemi za veřejné služby. Vzhledem ke tomu, že byla splněna všechna čtyři kritéria *Altmark*, byla by tedy vyloučena existence hospodářského zvýhodnění.

(114) Pokud jde o první kritérium *Altmark*, bylo poskytnutí podpor regionu podmíněno dodatkem ke smlouvám uzavřeným mezi organizačními územně správními celky a podniky. Tento dodatek stanovil zvýšení nabídky a zahrnoval závazky kvalitativního zlepšení, jejichž řádné plnění bylo kontrolováno.

(115) Pokud jde o druhé kritérium *Altmark*, byly parametry pro výpočet kompenzace stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem a byly založeny na objektivním stanovení nákladů na danou službu. Organizace OPTILE uvádí jako příklad míru účasti regionu na financování vozidel, tj. 25 až 60 % kupní ceny v závislosti na vlastnostech vozidel a sítě, které byly stanoveny předem stejně jako maximální hodnoty základu subvencí. Kromě toho byla ve vzorovém dodatku uvedena metoda započtení subvence proti kompenzaci vyplacené podniku provozujícímu přepravní služby.

(116) Pokud jde o třetí kritérium *Altmark*, kompenzace, za něž odpovídají územně správní celky, byly určeny na základě předběžného rozpočtu, který byl stanoven na základě provozních nákladů na poskytování této služby. Tyto náklady zahrnovaly snížení zohledňující subvence regionu na vybavení a příjmy stanovené podle nejnovějších sčítání cestujících. Na základě uvedených smluv měly územně správní celky právo na kontrolu účtů podniku.

(117) Pokud jde o čtvrté kritérium podle rozsudku *Altmark*, územně správní celky před uzavřením předmětných smluv prostudovaly strukturu nákladů podniků. Náklady spojené s poskytnutím vozového parku mimoto představují pouze část ve výši kolem 15 %.

5.3.1.2. Selektivita

(118) Na využívání těchto podpor měly nárok všechny územně správní celky organizující síť pravidelné hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France. Kritéria pro jejich poskytnutí byla stanovena předem a byla objektivní. Netýkala se podniků, které vykonávaly jen jednu příležitostnou dopravní činnost.

5.3.1.3. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy

(119) Na jedné straně nebyl trh pravidelné hromadné silniční přepravy v regionu Île-de-France otevřen hospodářské soutěži. Na druhé straně toto opatření bylo vytvořeno v roce 1979, kdy nebyly hospodářské soutěži dosud otevřeny trhy ani v jiných členských státech.

(120) Možnost, kterou předpokládá Komise, že by podniky v regionu Île-de-France mohly využívat subvencovaný vozový park, aby se mohly přihlásit do výběrových řízení na jiných dopravních trzích otevřených hospodářské soutěži ve Francii a v Evropě, by nebyla proveditelná ani smluvně ani materiálně. Na jedné straně totiž smluvní ustanovení omezovala využívání vozidel částečně subvencovaných regionem pro jiné činnosti a vylučovala možnost využívat tohoto regionálního opatření pro působení na jiném trhu, a na straně druhé vozový park používaný k poskytování služby na základě smlouvy uzavřené s regionem Île-de-France nemohl být z materiálního hlediska současně využíván mimo region Île-de-France pro poskytování obdobné služby na jiných trzích.

(121) Navíc vozidla určená pro městskou dopravu především stojících cestujících by podle organizace OPTILE nebyla použitelná pro příležitostnou dopravu, pro niž jsou nezbytné autokary vybavené pro přepravu sedících cestujících.

5.3.2. *Slučitelnost*

(122) Pokud by toto opatření mělo být považováno za státní podporu, měla by být slučitelnost posuzována podle ustanovení nařízení (EHS) 1191/69, a nikoliv podle nařízení (ES) č. 1370/2007, a to z důvodů právní jistoty a ochrany legitimního očekávání.

(123) Podle nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 bylo uzavírání smluv o veřejných službách nezbytné jako reakce na demografický vývoj a na snahu poskytovat dostatečnou službu pravidelné hromadné silniční dopravy, aniž by její náklady museli nést uživatelé, při současném zohlednění obav týkajících se norem v oblasti životního prostředí. Tyto smlouvy byly v souladu zejména s článkem 14 uvedeného nařízení vzhledem k tomu, že zahrnovaly požadované minimální stanice. A konečně kompenzace poskytnutá podnikům nepřekročila míru nezbytnou pro zajištění fungování veřejné služby: byla omezena na výši rozdílu mezi náklady na poskytování služeb definovaných ve smlouvě a součtem všech příjmů, které z nich plynou.

(124) V případě, že by toto opatření měl být vnímáno jako státní podpora, mělo by tedy být prohlášeno za slučitelné na základě nařízení (EHS) č. 1191/69.

5.4. **Keolis**

(125) Keolis je skupina společností působících v odvětví dopravy, a to zejména v oblasti pravidelné hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France. Je členem organizace OPTILE. Připomínky společnosti Keolis se týkají pouze opatření zavedených regionem.

5.4.1. *Existence podpory a soulad s nařízením Rady (EHS) č. 1191/69*

(126) Územně správní celky sice obdržely od regionu podporu, ale společnost Keolis tvrdí, že pro provozovatele byla tato operace finančně neutrální. Pokud by podporu neobdržely, musely by územně správní celky buď poskytnout rovnocennou subvenci provozovatelům, s nimiž uzavřely dohodu o provozování služeb, nebo souhlasit s omezením služeb. Provozovatelé tedy, pokud jde o veřejné finanční prostředky bez opatření regionu, nečerpali žádnou další výhodu.

(127) Předmětné opatření navíc nelze oddělit od dohod o provozování služeb uzavřených mezi dopravními podniky a územně správními celky. Představuje totiž jen jeden z aspektů toho, jak zeměpisné územně správní celky provádějí smlouvy o veřejných službách ve smyslu článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, s jehož ustanoveními byly dle společnosti Keolis tyto smlouvy v souladu.

(128) Proto toto opatření samo o sobě nepředstavovalo státní podporu, jelikož z něho provozovatelům neplynulo žádné hospodářské zvýhodnění.

5.4.2. *Kvalifikace stávajícího režimu podpor*

(129) Podle společnosti Keolis představovalo opatření zavedené regionem v roce 1994 stávající režim, neboť uplatňovalo ustanovení článku 19 vyhlášky z roku 1949 ([16]) vydané dříve, než vstoupila v platnost Římská smlouva. Předmětná opatření je tedy třeba zkoumat v rámci nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ([17]) a pouze Komisi by náleželo, aby v případě potřeby navrhla francouzským orgánům opatření, která by byla užitečná do budoucna. Vzhledem k tomu, že předmětné opatření bylo v roce 2008 zrušeno, by však pominul důvod je dále zkoumat.

(130) Stejný závěr by však platil i v případě, že bychom jako rok zavedení tohoto opatření regionu použili rok 1994. V roce 1994 bylo totiž předmětné hospodářské odvětví uzavřeno pro hospodářskou soutěž, jak to vyplývá z rozhodnutí přijatých Komisí v letech 1997 a 1998 ([18]). Nebylo tedy splněno kritérium vlivu na obchod mezi členskými státy.

(131) Společný trh se totiž vyvíjel od roku 1994, jelikož některé členské státy se jednostranně rozhodly otevřít své lokální trhy přepravy cestujících hospodářské soutěži. Ale i kdyby tento vývoj stačil na to, aby bylo dnes možno označit opatření zavedené regionem za státní podporu, stalo by se toto opatření v takovém případě jednoduše stávajícím režimem podpory. Z důvodu uvedeného ve 129. bodě odůvodnění tedy není důvod je zkoumat.

5.5. **RATP Dev**

(132) Společnost RATP Développement (dále jen „RATP Dev“) je dceřinou společností společnosti RATP, veřejné instituce, jejíž hlavní činnost představuje městská a meziměstská přeprava cestujících po silnici a po železnici. Její připomínky se týkají pouze opatření zavedeného regionem a smlouvy CT1.

5.5.1. *Existence podpory*

5.5.1.1. Opatření zavedená regionem

(133) Společnost RATP Dev se domnívá, že k tomu, aby bylo možné kvalifikovat opatření zavedená regionem jako podporu, nejsou splněna dvě kritéria: kritérium selektivity a kritérium hospodářského zvýhodnění.

([16]) Vyhláška č. 49-1473 ze dne 14. listopadu 1949 o koordinaci a harmonizaci železniční a silniční dopravy.

([17]) Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1), (dále jen „jednací řád z roku 1999“).

([18]) Rozhodnutí Komise 98/693/ES ze dne 1. července 1998 o španělském režimu podpor na nákup průmyslových vozidel Plan Renove Industrial (srpen 1994 – prosinec 1996) (Úř. věst. L 329, 5.12.1998, s. 23); rozhodnutí Komise 98/182/ES ze dne 30. července 1997 týkající se podpor poskytnutých regionem Friuli-Venezia Giulia (Itálie) dopravním podnikům provozujícím silniční nákladní dopravu v daném regionu (Úř. věst. L 66, 6.3.1998, s. 18).

(134) Pokud jde o kritérium selektivity, region Île-de-France byl díky zvláštnímu právnímu rámci trhu pravidelné hromadné silniční dopravy odděleným zeměpisným trhem, což zdůraznil i francouzský orgán pro hospodářskou soutěž. V referenčním rámci, který tento trh představoval, bylo opatření regionu obecným nediskriminačním opatřením, které nebylo udělováno podle vlastního uvážení, neboť přinášelo prospěch všem podnikům provozujícím pravidelnou hromadnou silniční dopravu v regionu Île-de-France, které uzavřely dohodu o provozování služeb s místním územně správním celkem.

(135) S ohledem na podmínky zeměpisné ([19]) a věcné selektivity ([20]), jak jsou definovány v judikatuře EU, nepředstavovalo toto opatření regionu ani státní podporu, ale jednalo se o obecné opatření.

(136) Pokud jde o kritérium hospodářského zvýhodnění, subvence od regionu měly být považovány za kompenzace za veřejné služby. Vzhledem k tomu, že tyto kompenzace jsou v souladu se všemi čtyřmi kritérii *Altmark*, nebyly nositeli hospodářského zvýhodnění.

(137) Pokud jde o první kritérium *Altmark*, které vyžaduje jasnou definici ZVS, poukazuje společnost RATP Dev na to, že pokud kompenzace související s plněním těchto závazků pocházejí z více státních zdrojů, musí být analyzovány ve vztahu ke všem ZVS zahrnutým ve smlouvě o veřejných službách jako celku. Nebylo by tedy správné domnívat se, že subvence regionu byly poskytnuty pouze za účelem úhrady dodatečných povinností uložených regionem. Jednalo se naopak o jeden z příspěvků na kompenzaci vyplacenou dopravním podnikům.

(138) Tyto ZVS byly jasně definovány v dohodách o provozování služeb uzavřených mezi místními územně správními celky a dopravními podniky, přičemž změny požadované jako podmínka poskytnutí subvencí regionu je pouze doplňovaly. Komise rovněž jasně uznala, a to zejména v pokynech Společenství ke státním podporám železničních podniků ([21]), že závazek investovat do vozového parku představuje ZVS, za jehož provedení lze poskytnout kompenzaci.

(139) Pokud jde o druhé kritérium *Altmark*, byly výše subvencí jasně stanoveny na základě jednotlivých cílů nákupu vozidel (25 až 60 % v závislosti na tom, zda se jednalo o rozšíření vozového parku nebo o investice do obnovy), a byly předem nastaveny stropy těchto subvencí. Opatření týkající se nastavení bylo pravidelně přezkoumáváno s přihlédnutím k potřebě předem a transparentně upravit úroveň subvencí s cílem zabránit veškerým nadměrným kompenzacím.

(140) Pokud jde o třetí a čtvrté kritérium *Altmark*, finanční režim dohod o provozování služeb stanovil, že dopravní podnik bude každý rok předkládat předběžný provozní účet, který bude přísně vymezen a do něhož budou zahrnuty příjmy plynoucí ze subvencí regionu. Účast místního územně správního celku jako smluvního partnera byla stanovena podle zjištěného schodku na předběžném provozním účtu. Byly rovněž zavedeny mechanismy náhrad s cílem zabránit nadměrnému vyrovnání.

5.5.1.2. Opatření zavedená sdružením STIF v rámci smlouvy CT1

(141) Podle společnosti RATP Dev nesplňuje opatření zavedené sdružením STIF kritéria selektivity a hospodářského zvýhodnění. Nemůže tedy být považováno za státní podporu.

(142) Pokud jde o kritérium selektivity, uplatní se stejná úvaha jako ve 134. a 135. bodě odůvodnění.

(143) Pokud jde o kritérium hospodářského zvýhodnění, subvence sdružení STIF se podobaly kompenzacím za veřejné služby. Podle společnosti RATP Dev splňovaly všechna čtyři kritéria *Altmark*.

(144) Pokud jde o první kritérium *Altmark*, společnost RATP Dev konstatuje, že Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení nezpochybnila, že provozní náklady kompenzují poskytování jasně definovaných ZVS.

(145) Pokud jde o druhé kritérium *Altmark*, předkládaly podniky, které jsou smluvními partnery, sdružení STIF dokumentaci pro každou z dotčených linek. Tato dokumentace posuzovala potřebu financování na základě podrobné finanční analýzy.

([19]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 6. září 2006, *Portugalsko proti Komisi*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, body 56–58.
([20]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 7. března 2012, *British Aggregates v. Komise*, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13.

(146) A konečně společnost RATP Dev na základě hledisek souvisejících se třetím a čtvrtým kritériem vysvětluje, že z právní analýzy smluv CT1 jednoznačně vyplývá, že zásady platné pro odměny byly v souladu s judikaturou *Altmark* vzhledem k tomu, že tyto smlouvy stanovily rovněž kontrolní mechanismy, které by mohly vést k navrácení podpory.

5.5.2. *Kvalifikace stávajícího režimu podpor*

(147) RATP Dev považuje opatření regionu a sdružení STIF za stávající režimy podpor ve smyslu jednacího řádu z roku 1999, protože byla podle jejího názoru zavedena dříve, než vstoupila v platnost SFEU, a protože relevantní trhy pravidelné dopravy byly v dané době dosud trhy uzavřenými.

(148) Opatření regionu by totiž bylo založeno na právním předpisu, který by se mezi lety 1949 a 2012 nevyvíjel, zatímco opatření STIF by bylo pokračováním režimu zavedeného v roce 1948.

(149) Opatření regionu a STIF nepředstavovala při svém zavádění státní podporu vzhledem k tomu, že nebránila obchodu uvnitř Společenství. V době jejich zavedení byly příslušné trhy uzavřeny hospodářské soutěži, což vylučuje dodržení čtvrtého kritéria kvalifikace jako státní podpory.

(150) Komise nemá žádnou pravomoc požadovat navrácení podpor vyplacených v rámci stávajících režimů podpor. Může pouze stanovit nápravná opatření do budoucna.

5.5.3. *Slučitelnost*

(151) Pokud by měla být v případě státních podpor analyzována slučitelnost, bylo by ji podle společnosti RATP Dev třeba zkoumat na základě nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 v případě subvencí vyplacených před 3. prosincem 2009, kdy vstoupilo v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007.

(152) Smlouvy uzavřené podniky v rámci společnosti RATP Dev lze považovat za smlouvy o veřejných službách ve smyslu nařízení (EHS) č. 1191/69. Z důvodů, které již byly uvedeny ve 140. bodě odůvodnění, tyto smlouvy zaručovaly, že dopravním podnikům nebude vyplacena žádná nadměrná kompenzace. Vzhledem k tomu, že subvence regionu tvoří součást kompenzací vyplacených v rámci těchto smluv, jsou v souladu s nařízením (EHS) č. 1191/69, a jsou tudíž slučitelné s vnitřním trhem. Stejné odůvodnění platí podle společnosti RATP Dev i na kompenzace vyplacené sdružením STIF před 3. prosincem 2009 v rámci smlouvy CT1.

(153) Na subvence vyplacené po 3. prosinci 2009 se musí podle názoru společnosti RATP Dev vztahovat nařízení (ES) č. 1370/2007. Toto nařízení stanoví, že kompenzace vyplacené v rámci smluv o veřejných službách jsou slučitelné s vnitřním trhem a že jsou vyňaty z oznamovací povinnosti, pokud i) smlouvy zahrnují povinný obsah popsaný v článku 4 tohoto nařízení, a ii) z kompenzací nevyplyne žádná nadměrná kompenzace. Vzhledem k tomu, že tyto dvě podmínky byly podle společnosti RATP Dev splněny, dospěla tato společnost k závěru, že tato opatření jsou slučitelná s vnitřním trhem.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) Společnost Transdev Île-de-France (dále jen „společnost Transdev“) je součástí skupiny Transdev a působí v oblasti přepravy cestujících v regionu Île-de-France, kde využívá sítě silniční přepravy cestujících mimo centrální oblast, kterou obsluhuje společnost RATP.

(155) Její připomínky se týkají pouze opatření zavedených regionem, ačkoli příklady smluv, které použila na podporu své argumentace, pokrývají rovněž část období smluv CT1 a CT2.

(156) Na úvod společnost Transdev připomíná, že v regionu Île-de-France se pravidelná hromadná silniční doprava cestujících řídí specifickými pravidly, neboť se tento sektor odchyluje od obecného dopravního práva.

(157) Během předmětného období mohl organizační orgán vybírat provozovatele sítě bez předchozího zajištění hospodářské soutěže na základě administrativní registrace do programu přepravy zejména v důsledku toho, že nařízení (ES) č. 1370/2007 dosud nevstoupilo v platnost.

(158) Dále uvádí, že organizační orgán způsobil strukturální deficity tím, že administrativně stanovil jízdné pro uživatele bez ohledu na skutečné náklady na poskytování dané služby. Tyto deficity byly spravedlivě finančně vyrovnány v rámci smluv o veřejných službách.

(159) A konečně trh pravidelné hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France nebyl otevřen hospodářské soutěži.

5.6.1. *Existence podpory*

(160) Společnost Transdev pověřila poradenskou firmu Microeconomix analýzou tří dohod a jejich dodatků a rovněž finančních toků, které s nimi souvisejí. Předkládá hlavní výsledky a konstatuje, že tento znalecký posudek jasně dokazuje neutralitu systému subvencí a absenci nadměrné kompenzace.

(161) Podle společnosti Transdev vedl mechanismus řešení regionálních subvencí k tomu, že tyto subvence nebyly v žádném případě srovnatelné s investiční podporou. Tyto regionální subvence byly totiž během doby odepisování tohoto majetku určitým způsobem navráceny místnímu územně správnímu celku, který byl zadavatelem, na základě negativního dopadu, které měly na kompenzace vyplacené daným územně správním celkem.

(162) Předmětné opatření tedy představovalo pouze zcela neutrální způsob vyplácení těchto kompenzací za veřejné služby provozovatelům dopravy, kteří uzavřeli smlouvu o veřejných službách.

(163) Vzhledem k této neutralitě nejsou splněna kritéria existence státní podpory.

5.6.1.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

(164) Společnost Transdev se domnívá, že dané prostředky nikdy neopustily veřejnou sféru vzhledem k tomu, že částky vyplacené regionem byly nakonec navráceny místním územně správním celkům.

5.6.1.2. Hospodářské zvýhodnění

(165) Vzhledem k tomu, že tyto finanční prostředky nebyly poskytnuty za výhodnějších podmínek, než jaké byly dostupné na bankovním trhu, neznamenaly pro provozovatele žádné zvýhodnění. Zvýhodnění poskytl region územně správním celkům, nemělo však vliv na hospodářskou soutěž.

(166) Kromě toho společnost Transdev popírá, že vybavení spolufinancované z prostředků regionu mohlo soutěžit s vybavením podniků nezpůsobilých k poskytnutí subvencí.

5.6.1.3. Selektivita

(167) Všechny podniky působící na trhu pravidelné hromadné silniční přepravy v regionu Île-de-France byly ovlivněny stejným způsobem, takže opatření nebylo v tomto referenčním rámci selektivní.

5.6.1.4. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy

(168) Vzhledem k absenci hospodářského zvýhodnění a selektivity se společnost Transdev domnívá, že neexistovala žádná možnost narušení hospodářské soutěže, a proto nedocházelo ani k žádnému ovlivnění obchodu mezi členskými státy.

5.6.2. *Slučitelnost*

(169) V případě, že by Komise i přesto dospěla k závěru, že státní podpora poskytnuta byla, domnívá se společnost Transdev, že předmětný režim by byl slučitelný s vnitřním trhem vzhledem k tomu, že je v souladu s nařízením (EHS) č. 1191/69.

5.7. **Mezinárodní asociace veřejné dopravy**

(170) Mezinárodní asociace veřejné dopravy (L'union internationale des transports publics, dále jen „UITP“) je mezinárodní organizace veřejné dopravy, která zahrnuje všechny druhy veřejné dopravy a sdružuje více než 3 100 členů (provozovatelé, orgány a dodavatelé) na celém světě.

(171) UITP se nezabývá podrobnostmi mechanismů zkoumaných v rozhodnutí o zahájení řízení. Využívá této příležitosti k tomu, aby připomněla některé základní zásady daného odvětví.

(172) Za prvé, členské státy mají značný prostor pro uvážení a interpretaci, pokud jde o definici ZVS, které jsou podmíněny zejména potřebami uživatelů v souladu se zásadou stanovenou v nařízení Rady (ES) č. 1370/2007.

(173) Za druhé, veřejná doprava v Evropě se vyznačuje tím, že provozní náklady jsou v průměru cca z 50 % pokryty příjmy z jízdného (v Paříži z 30 %). Je proto zásadní, aby veřejné orgány poskytovaly za ZVS správné kompenzace.

(174) A konečně, v rozporu s informacemi naznačenými ve 43. bodě odůvodnění rozhodnutí Komise o zahájení řízení nejsou ZVS omezeny na provozní náklady na dopravní služby: jejich cílem může být zlepšení kvality služeb, infrastruktury a vozového parku. Tato opatření mohou být slučitelná s vnitřním trhem, pokud splňují podmínky stanovené příslušnými předpisy, konkrétně nařízením (ES) č. 1370/2007 nebo nařízením (EHS) č. 1191/69.

5.8. **Další připomínky společností RATP Dev, Transdev, OPTILE a Kéolis, předložené dne 21. června 2016**

(175) Všechny čtyři zúčastněné třetí strany, které chtěly doplnit své připomínky, nejprve upozorňují Komisi na rozhodnutí, které přijala v rámci přezkumu slučitelnosti režimu státních podpor zavedeného Českou republikou (dále jen „rozhodnutí o pořízení autobusů“) ([22]). Skutečnosti, na kterých bylo toto rozhodnutí založeno, byly podle těchto třetích osob velmi podobné skutečnostem, na kterých bylo založeno opatření regionu (převzaté smlouvou CT1). Když totiž Komise přezkoumala český systém subvencí na investice s přihlédnutím k dopadu těchto subvencí na kompenzace za provozování služeb poskytnuté v rámci dohod na provozování služeb, prohlásila jej za slučitelný na základě nařízení (EHS) č. 1191/69.

(176) Zúčastněné třetí strany se dále domnívají, že rozsudek ve věci *Jorgen Andersen* rozhodl otázku týkající se nařízení o veřejných službách v oblasti přepravy cestujících použitelného v projednávané věci: jedná se o nařízení (EHS) č. 1191/69 ve znění pozdějších předpisů z roku 1991, a nikoli o nařízení (ES) č. 1370/2007.

(177) Zúčastněné třetí strany poukazují především na skutečnost, že regionální subvence vyplacené v rámci opatření zavedeného daným regionem nepředstavují státní podporu. K tomuto závěru dospěly z důvodu zohlednění roční úrokové sazby uplatňované na subvenci na nákup vozového parku v rámci tohoto opatření.

(178) Pokud jde o otázku rozhodného práva, zúčastněné třetí strany tvrdí, že rozsudek ve věci *Jorgen Andersen* stanovil pravidla časové působnosti nařízení (EHS) č. 1191/69 a (ES) č. 1370/2007. Tímto rozsudkem Soudní dvůr rozhodl, že nařízení (EHS) č. 1191/69 se použije pro posuzování:

a) legality podpor vyplacených před 3. prosincem 2009 vzhledem k tomu, že nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 je nařízením o blokové výjimce, které osvobozuje od oznamovací povinnosti kompenzace vyplacené v souladu s těmito ustanoveními;

b) legality a slučitelnosti podpor vyplacených na základě plnění smluv platných k 3. prosinci 2009 a zasahujících do různých období stanovených podle čl. 8 odst. 3 nařízení (ES) č. 1370/2007.

(179) Podle rozsudku ve věci *Jorgen Andersen*, který je pro Komisi v této věci závazný, bude Komise povinna přezkoumávat podpory poskytnuté před 3. prosincem 2009 podle nařízení (EHS) č. 1191/69, a to včetně kompenzací vyplácených formou ceny v rámci režimu smlouvy o veřejných službách. Způsoby výpočtu kompenzací vyplácených formou ceny byly navíc stanoveny judikaturou v případě *Danske Bus* ([23]), která vyžaduje, aby tyto kompenzace byly „*přímo a výhradně nezbytné pro poskytování služeb pravidelné hromadné přepravy cestujících jako takových*“ ([24]).

(180) Pokud by Komise odmítla vzít v úvahu nařízení (EHS) č. 1191/69 jako nařízení o blokové výjimce**,** bude muset v souladu se svou rozhodovací praxí učinit závěr, že regionální subvence vyplývající z opatření regionu jsou slučitelné.

(181) V případě, že by Komise odmítla použít zásady stanovené v rozsudku ve věci *Jorgen Andersen* uplatněním nařízení (ES) č. 1370/2007, měla by konstatovat, že podmínky pro použití týkající se přezkoumání slučitelnosti kompenzací poskytovaných formou cen jsou totožné s podmínkami uvedenými v nařízení (EHS) č. 1191/69.

([22]) Rozhodnutí Komise ze dne 16. dubna 2008 o státní podpoře č. 350/2007 poskytnuté Českou republikou na pořízení autobusů.
([23]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. března 2004, *Danske Busvognmænd proti Komisi*, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.
([24]) Tamtéž, bod 86.

(182) A konečně zúčastněné třetí strany doplňují své vyjádření rovněž o uplatňování stávajícího režimu podpor v návaznosti na rozhodnutí Komise ve věci *Dublin Bus/Irish Bus* ze dne 15. října 2014 ([25]). Komise totiž tímto rozhodnutím vyjádřila domněnku, že systém subvencí na investice, zavedený v roce 1985 a velmi podobný opatření zavedenému krajem, představoval stávající režim podpor.

6. **POSOUZENÍ DOTČENÝCH OPATŘENÍ ZE STRANY KOMISE**

(183) Analýza Komise se týká všech tří opatření na podporu investic uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení, tj.: i) opatření subvencí na investice regionu stanovené v navazujících rozhodnutích CR 34-94, CR 44-98 a CR 47-01 ii) opatření, které ho nahradilo na základě zavedení dodatku smlouvy CT1 č. 3, a konečně iii) příspěvek C2 v rámci smlouvy CT2. Pokud jde o smlouvu CT2, Komise uvádí, že její přezkum je omezen na příspěvek C2 týkající se problematiky investic. Rozhodnutí o zahájení řízení se totiž vztahuje pouze na opatření, která mohou představovat některou z forem podpory investic, což *de facto* vylučuje příspěvek C1 v rámci smlouvy CT2.

6.1. **Režim podpor nebo jednotlivé podpory**

(184) Přes sto podniků nebo služeb zajišťovaných ve vlastní režii obdrželo v průběhu let subvence vyplácené postupně napřed regionem a následně sdružením STIF. Ještě před přistoupením k posouzení existence podpor a jejich případné slučitelnosti s vnitřním trhem vyvstává otázka, zda byly tyto subvence uděleny jednotlivě, přičemž v takovém případě musí být přezkoumávány individuálně Komisí, nebo v rámci režimů, a v takovém případě se Komise může omezit na prostudování klíčových parametrů daných systémů.

(185) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([26]) (dále jen „jednací řád“) definuje režim podpory jako „*jakýkoliv akt, na jehož základě může být bez dalších prováděcích opatření poskytnuta jednotlivá podpora pro podniky definované aktem obecným nebo abstraktním způsobem, a dále akt, na jehož základě může být na neurčitou dobu a/nebo na neurčitou částku poskytnuta pro jeden nebo několik podniků podpora, která není spojena se zvláštním projektem*.“ Z této definice vyplývá, že aby odlišila režim podpor od souboru jednotlivých podpor, posuzuje Komise zejména prostor pro vlastní uvážení, kterým v jednotlivých případech disponuje orgán, který podpory poskytuje.

(186) Pokud jde o opatření zavedené regionem, Komise konstatuje, že rozhodnutí regionální rady z roku 1994 definovalo obecně a abstraktně podniky, které mohou požádat o subvence, v tomto případě podniky nebo služby poskytované ve vlastní režii daného územně správního celku, které uzavřely s veřejnoprávním územně správním celkem regionu Île-de-France smlouvu o provozování pravidelných linek autobusové dopravy. Totéž rozhodnutí navíc jasně a přesně definovalo druh majetku, který může být subvencován, stropy cen tohoto majetku, jakož i výši subvence pro každý typ majetku. Byly stanoveny rovněž podmínky pro poskytnutí podpory včetně povinnosti územně správního celku, který je zadavatelem, a daného podniku navrhnout kvantitativní nebo kvalitativní zlepšení nabídky dopravy. To znamená, že uplatnění vlastního uvážení regionu při poskytování subvencí se striktně řídilo ustanoveními rozhodnutí z roku 1994, a následně pak rozhodnutí, která je nahradila v letech 1998 a 2001. Komise se proto domnívá, že tato rozhodnutí představují právní základ režimu.

(187) Pokud jde o subvence vyplacené v rámci smlouvy CT1, Komise uvádí, že se na ně vztahoval vzor smlouvy zavedený a ověřený sdružením STIF v roce 2006. Jednotlivé verze této smlouvy se nesměly odchýlit od základních zásad a parametrů obsažených v tomto modelu, jak bylo uvedeno v preambuli každé smlouvy CT1: „*tato smlouva je rovněž uzavírána na základě zásad a pokynů popsaných v regionální zadávací dokumentaci, která byla přijata radou STIF na schůzi dne 13. prosince 2006 a je v souladu s jednotným vzorem 1, který byl rovněž přijat Radou*“. Tato připomínka platí zejména pro změny, které zavádí dodatek č. 3 na základě rozhodnutí STIF ze dne 2. října 2008. Na základě tohoto rozhodnutí by jakýkoli dopravní podnik, který uzavřel se sdružením STIF smlouvu typu 1, mohl požádat o subvence na investice, na které se vztahuje dodatek č. 3. Vzor dodatku č. 3 (zejména jeho příloha I) jasně a přesně definoval druh majetku, na který lze získat dotace, cenové stropy tohoto majetku a rovněž výši subvence pro každý typ majetku. To znamená, že výkon diskreční pravomoci sdružení STIF při poskytování subvencí, které zavádí dodatek č. 3, byl přísně regulován vzorem vzniklým na základě rozhodnutí z roku 2008. Komise se proto domnívá, že toto rozhodnutí představuje právní základ daného režimu.

([25]) Rozhodnutí Komise (EU) 2015/635 ze dne 15. října 2014 o státní podpoře SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07), kterou poskytlo Irsko autobusovým společnostem Córas Iompair Éireann (Dublin Bus a Irish Bus) (Úř. věst. L 104, 23.4.2015, s. 17).

([26]) Nařízení rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 SFEU (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

(188) Podobná úvaha platí i pro příspěvek C2 v rámci smlouvy CT2. Ten se vypočte v souladu s podmínkami přísně regulovanými modelem CT2, který byl schválen radou STIF. Jakýkoliv podnik, který uzavřel smlouvu CT2, může požádat o kompenzaci C2 na své investiční náklady, aniž by byla při výpočtu této kompenzace ponechána jakákoli diskreční pravomoc sdružení STIF.

(189) S ohledem na výše uvedené informace se Komise domnívá, že pro stanovení existence podpor a jejich případné slučitelnosti není nutný individuální přezkum každé subvence. V návaznosti na toto rozhodnutí proto Komise vychází z obecných parametrů obsažených v právním základě každého ze tří předmětných režimů.

6.2. **Posouzení existence státní podpory**

(190) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU „*podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem*“.

(191) Z tohoto ustanovení vyplývá, že pro uznání za státní podporu musí předmětná opatření i) být státního původu, tj. používat státních prostředků a být přičitatelná státu, ii) poskytovat svým příjemcům hospodářské zvýhodnění, iii) být selektivní jako protiklad opatření obecného významu a iv) narušovat hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

6.2.1. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

6.2.1.1. Opatření zavedená regionem

(192) Subvence regionu byly poskytnuty na základě rozhodnutí regionální rady a z rozpočtu regionu Île-de-France.

(193) V důsledku toho dospěla Komise k závěru, že opatření zavedená regionem zahrnují státní prostředky a jsou přičitatelná francouzskému státu.

6.2.1.2. Opatření zavedená sdružením STIF

(194) Vzhledem k tomu, že sdružení STIF je veřejnou institucí správní povahy, jeho rozhodnutí jsou přičitatelná orgánu veřejné správy a jeho zdroje jsou veřejné.

(195) V důsledku toho dospěla Komise k závěru, že opatření zavedená sdružením STIF zahrnují státní prostředky a jsou přičitatelná francouzskému státu.

6.2.2. *Hospodářské zvýhodnění*

(196) Komise úvodem upřesňuje, že služby poskytované ve vlastní režii, které jsou příjemci opatření zavedených regionem a sdružením STIF, musí být považovány za podniky, protože bez ohledu na své právní postavení vykonávají v tomto případě hospodářskou činnost, konkrétně poskytování služeb v oblasti silniční dopravy. Z toho plyne, že se všichni příjemci těchto opatření – ať již soukromé podniky nebo služby poskytované ve vlastní režii daného orgánu – zabývají hospodářskou činností a měly by být považovány za podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(197) V rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise pochybnosti ohledně povahy opatření na podporu investic zavedených regionem a následně sdružením STIF a ohledně otázky, zda se jedná o subvence na investice nebo o kompenzace za veřejné služby.

(198) V reakci na tuto otázku francouzské orgány a zúčastněné třetí strany vyjádřily názor, že opatření zavedená regionem a sdružením STIF byla kompenzacemi poskytnutými službám ve vlastní režii daného orgánu a soukromým provozovatelům autobusové dopravy jako úplata za poskytování ZVS, a že vzhledem k tomu, že jsou navíc v souladu s kritérii judikatury ve věci *Altmark*, neposkytla svým příjemcům hospodářské zvýhodnění.

(199) Kompenzace nákladů vynaložených na poskytování služby obecného hospodářského zájmu totiž nepředstavuje zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, pokud jsou splněny čtyři kumulativní podmínky ([27]). Zaprvé, podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány. Zadruhé, parametry, na jejichž základě je kompenzace vypočtena, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem. Zatřetí, kompenzace nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený. Začtvrté, že není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním ZVS, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce, který je schopen poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutné kompenzace určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností. Komise podrobně rozvedla, jak tyto podmínky vnímá, ve svém sdělení o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ([28]).

(200) Komise proto bude analyzovat dotyčná opatření ve světle judikatury *Altmark*.

6.2.2.1. Subvence na investice od regionu

(201) Cílem uplatnění prvního kritéria *Altmark* je stanovit, že platby představují kompenzace poskytnuté jako protihodnota za plnění jasně definovaných ZVS.

(202) V projednávané věci Komise konstatuje, že o subvence regionu mohou žádat pouze služby poskytované ve vlastní režii daného orgánu a dopravní podniky pověřené poskytováním ZVS. ZVS byly stanoveny v dohodách o provozování služeb uzavřených mezi jednotlivými provozovateli dopravy a příslušnými územně správními celky, které jsou jejich zadavateli. Tyto dohody o provozování služeb stanovily kompenzaci za ztráty vyplývající z plnění ZVS po odečtení případných příjmů a subvencí.

(203) Subvence poskytované regionem doplňovaly toto smluvní opatření s cílem stimulovat investice, a tak podporovat kvantitativní nebo kvalitativní zlepšení nabídky dopravy. Výše subvencí byla stanovena paušálně uplatněním stanoveného procenta na kategorii výdajů s daným stropem (např. cena autobusu bez daně).

(204) Aby mohly požádat o subvenci, musely se územně správní celky, které jsou zadavateli, zavázat k tomu, že posílí obsah ZVS, které kromě toho ukládaly provozovatelům dopravy. Jak je uvedeno v samotném názvu rozhodnutí z roku 1994, bylo totiž cílem tohoto režimu „*zlepšení služeb hromadné silniční dopravy*“. To však neznamená, že subvence regionu byly poskytnuty jako kompenzace za ZVS. Stejně jako u tradiční subvence bylo jejich cílem spíše pouze podpořit investice podniků a služeb ve vlastní režii, provozujících dopravní služby. Naproti tomu územně správní celky, které jsou zadavateli, měly i nadále povinnost kompenzovat provozovateli dopravy celý schodek vyplývající ze *všech* povinností, které jim uložily navíc (včetně povinností přidaných za účelem toho, aby mohly požádat o subvence regionu).

(205) Tento schodek by byl bez subvencí od regionu jistě vyšší, neboť byl vypočten na základě odečtení příjmů a případných subvencí od nákladů. I nadále však přetrvává koncepční oddělení systému ZVS a kompenzací spadajících do kompetence územně správních celků, které jsou zadavateli (a tento postup se na ně nevztahuje) na straně jedné, a režimu subvencí obecně zaměřeného na investice do dopravních služeb na straně druhé.

(206) To znamená, že navzdory ekonomické provázanosti, která oprávněně propojovala subvence regionu s výpočtem kompenzace za veřejné služby, se Komise domnívá, že subvence regionu nebyly poskytovány jako kompenzace za jasně definované ZVS. První kritérium rozsudku *Altmark* tudíž není splněno. Vzhledem k tomu, že všechna čtyři kritéria *Altmark* jsou kumulativní, není test splněn v případě, že není splněno jedno z nich. Proto je nutno opatření regionu analyzovat klasičtějším způsobem jako režim umožňující poskytovat subvence na investice.

(207) Tím, že převzal část investičních nákladů, které za normálních okolností nesou dopravní podniky, však region uvolnil finanční manévrovací prostor pro příjemce těchto subvencí, kteří mohli využít své vlastní zdroje pro jiné účely. V tomto ohledu obdrželi příjemci subvencí hospodářské zvýhodnění.

([27]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 87 až 95.
([28]) Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4.

(208) Některé zúčastněné třetí strany uvedly, že tato výhoda byla zrušena tím, že zvýšené subvence na náklady na financování, kterým se provozovatel vyhnul, byly amortizovány v rámci kompenzace za veřejnou službu vyplacené kromě toho územně správním celkem, který je zadavatelem.

(209) V reakci na tento argument Komise konstatuje, že navazující rozhodnutí, jimiž se předmětný režim řídí, nedefinovala klíčové parametry této amortizace: trvání a úrokovou míru. V právním základu tohoto režimu tak neexistovalo nic, co by s jistotou zaručovalo správnou amortizaci subvencí po dobu, která by byla v souladu s využíváním příslušného vybavení, a s přihlédnutím k ušetřeným nákladům na financování, které by byly v souladu s náklady na financování zjištěnými na trhu. Analýzu řádného zohlednění subvencí v kompenzaci za veřejné služby poskytované kromě toho územně správními celky, které jsou zadavateli, je tedy nutno provést na základě analýzy těchto kompenzací případ od případu a nikoli analýzy subvencí. Tento postup se však zajímá pouze o subvence, a nikoli o kompenzace za veřejné služby poskytované navíc.

(210) S ohledem na výše uvedené informace Komise potvrzuje, že subvence regionu, pokud jsou posuzovány odděleně, poskytly svým příjemcům hospodářské zvýhodnění.

6.2.2.2. Subvence na investice poskytnuté v rámci smluv CT1

(211) Smlouva CT1 byla smlouvou o veřejných službách, která výslovně pověřuje provozovatele jasně definovanými ZVS. Článek 4-2 smlouvy CT1 tak stanovil, že „*provozovatel poskytuje službu pravidelné hromadné přepravy cestujících*“. Z tohoto důvodu se na tento podnik vztahovala povinnost udržovat a provozovat linky, jejichž provozováním byl pověřen, a přepravovat cestující v souladu s podmínkami přepravy a sazbami jízdného určenými sdružením STIF. Článek 12-1 smlouvy CT1 uváděl jednoznačně, že „*stanovení sazeb jízdného je výlučnou a nepřenosnou pravomocí sdružení STIF*“. Jako protihodnota byla provozovateli poskytována kompenzace ztrát vyplývajících z plnění ZVS po odečtení případných příjmů a subvencí.

(212) Subvence zavedené dodatkem č. 3 smlouvy CT1 byly provázány s těmito kompenzacemi stejným způsobem, jako v předchozím období systém subvencí regionu s kompenzacemi stanovenými v dohodách o provozování služeb. Hlavním rozdílem byla skutečnost, že stejný subjekt (STIF) vyplácel zároveň i) kompenzaci za veřejné služby v užším slova smyslu, jejíž metoda výpočtu měla za cíl pokrýt schodek v souvislosti s plněním ZVS, a ii) subvenci na investice stanovenou na základě dvojice cenový strop/maximální výše subvence. Kromě toho stejně jako v předchozím období právní základ umožňující poskytování subvencí, tedy v tomto případě vzor dodatku č. 3 smlouvy CT1, rovněž nedefinoval klíčové parametry amortizace subvencí do kompenzace za veřejné služby vyplácené z jiných zdrojů.

(213) S ohledem na tyto podobnosti, které ostatně zdůraznila většina zúčastněných třetích stran, se Komise domnívá, že tatáž úvaha by měla platit i pro předchozí období. Subvence vyplacené v souladu s dodatkem č. 3 smlouvy CT1 proto mají charakter „klasických“ investičních subvencí a poskytly svým příjemcům hospodářské zvýhodnění.

6.2.2.3. Příspěvek C2 v rámci smluv CT2

(214) Smlouva CT2 je smlouva o veřejných službách, která výslovně pověřuje provozovatele dopravy jasně definovanými ZVS, a to jak z hlediska provozu, tak z hlediska investic.

(215) Článek 5-2 smlouvy CT2 tak určuje obecné povinnosti provozovatele:

— „*udržovat a provozovat, přičemž tyto pojmy jsou chápány jako povinnost společnosti přijímat s ohledem na linky a zařízení, jejichž provoz jí byl svěřen, veškerá opatření s cílem zajistit dopravní službu, která splňuje normy kontinuity, pravidelnosti, frekvence, rozsahu, bezpečnosti a kvality;*

— přepravovat, což se vykládá jako povinnost podniku akceptovat a provádět veškerou přepravu cestujících za veřejně dostupné ceny a za přepravních podmínek stanovených sdružení STIF;

— uplatnit stanovení cen jízdného, tj. povinnost podniku prodávat a přijímat tarifní produkty v souladu se všeobecnými podmínkami prodeje a používání dle rozhodnutí sdružení STIF;

— zapojit se do integrovaných systémů v oblasti informací, vydávání jízdenek, jízdních řádů a využívání přestupních míst;

— *přispět k bezpečnosti cestujících*."

(216) Článek 41 smlouvy CT2 navíc definuje povinnosti provozovatele týkající se majetku, které lze rozčlenit především na povinnost využívat majetek jako celek, povinnost provádět údržbu a servis majetku určeného pro poskytování služeb veřejné dopravy, jakož i na povinnost vytvořit investiční plán vozového parku na celou dobu trvání smlouvy, který umožní zejména z důvodů bezpečnosti, spolehlivosti, dostupnosti vozidel a optimalizace nákladů na údržbu a servis zajistit, že průměrné stáří vozového parku nepřekročí 7 let.

(217) Prostřednictvím smlouvy CT2 se sdružení STIF odchyluje od paradigmatu předchozích období tím, že zavádí smlouvu o veřejných službách, která se zabývá od počátku a integrovaně povinnostmi vyplývajícími z provozování těchto služeb *a* z investic, a to zejména prostřednictvím jednotného „*finančního účtu služby*". Příspěvek C2 je výslovně určen na pokrytí nákladů vyplývajících ze závazků spojených s investicemi. Komise z toho vyvozuje, že příspěvek C2 představuje kompenzaci za jednoznačně definované ZVS v oblasti investic, a že první kritérium *Altmark* je tak splněno.

(218) Vzhledem k tomu, že byl potvrzen soulad příspěvku C2 s prvním kritériem *Altmark*, zbývá ještě posoudit jeho soulad s druhým, třetím a čtvrtém kritériem *Altmark*. Vzhledem k tomu, že tato kritéria jsou kumulativní, postačí, když Komise prokáže, že nebylo splněno čtvrté kritérium, aby bylo možno dospět k závěru, že tento příspěvek je nositelem hospodářského zvýhodnění.

(219) Cílem čtvrtého kritéria *Altmark* je ověřit, že není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

(220) V této souvislosti je třeba uznat, že sdružení STIF zavedlo srovnávací analýzu nákladů před uzavíráním smluv s provozovateli. Tato srovnávací analýza je založena zároveň na i) přesných kvantitativních údajích pro jednotlivé smlouvy, ii) právních nástrojích, které zaručují srovnatelnost nákladů a vybavení, iii) vyčerpávajících znalostech trhu přepravy cestujících v regionu Île-de-France a iv) porovnání jak s „profesními" údaji všeobecně akceptovanými v tomto odvětví, tak se smlouvami zadávanými na základě výběrového řízení. Tato hloubková analýza se však zabývá především provozními proměnnými, jako je například cestovní rychlost autobusů nebo počet hodin jízdy jednotlivých vozidel. Studium těchto proměnných, které je velmi přínosné z hlediska jednání o provozních nákladech a definice příspěvku C1, neumožňuje ověřit, zda investiční náklady, na něž se vztahuje příspěvek C2, odpovídají nákladům průměrného správně řízeného podniku. Navíc nic nenasvědčuje tomu, že vzorek vybraný sdružením STIF je reprezentativní pro správně řízené podniky. Je tedy sice jisté, že analýza zavedená sdružením STIF přestavuje nepopiratelný pokrok směrem k racionálnímu řízení kompenzací poskytovaných provozovatelům veřejných služeb, není však dostačující ke splnění čtvrtého kritéria *Altmark*, pokud jde o příspěvek C2.

(221) Vzhledem k tomu, že čtvrté kritérium Altmark není splněno, dospěla Komise k závěru, že příspěvek C2 poskytnutý v rámci smlouvy CT2 poskytuje svým příjemcům hospodářské zvýhodnění.

6.2.3. *Selektivita*

(222) Z ustálené judikatury ([29]) vyplývá, že za selektivní je považováno takové opatření, které nemohou využívat všechna hospodářská odvětví z jeho referenčního okruhu. Tato opatření se bez ohledu na to, zda byla zavedena regionem nebo sdružením STIF, týkají pouze služeb poskytovaných územně správními celky ve vlastní režii a soukromými podniky, s nimiž tyto územně správní celky nebo sdružení STIF uzavřely dohodu o provozování dopravní linky nebo sítě v regionu Île-de-France. Předmětná opatření se tedy týkají pouze oblasti pravidelné hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France.

(223) Kromě toho Komise poznamenává, že výběr mezi podniky v tomto sektoru se provádí před poskytnutím subvencí při výběru podniků pro poskytování ZVS.

([29]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 17. června 1999, *Belgie proti Komisi*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, bod 32, nebo rozsudek Soudního dvora ze dne 8. listopadu 2001, *Adria-Wien Pipeline GmbH a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH proti Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, bod 48.

(224) Vzhledem k tomu, že je dodržena selektivita jak na úrovni daného odvětví, tak i uvnitř tohoto odvětví, není nutné navíc prokazovat zeměpisnou povahu této selektivity v rozporu s tím, co patrně navrhuje RATP Dev, když odkazuje na judikaturu případu *Azores* ([30]). V důsledku toho dospěla Komise k závěru, že opatření provedená regionem a sdružením STIF v rámci smluv CT1 a CT2 jsou selektivní.

6.2.4. *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy*

(225) Je třeba ověřit, zda by tato opatření mohla narušit hospodářskou soutěž v rozsahu, v němž mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(226) Pokud jde o dané opatření regionu, Komise ve shodě se správním soudem v Paříži konstatuje ([31]), že „*podniky působící v odvětví pravidelné osobní dopravy působí rovněž v oblasti příležitostné přepravy cestujících* […] *z tohoto důvodu se podniky provozující pravidelnou přepravu cestujících, které obdržely výše uvedené subvence, mohou octnout v hospodářské soutěži s podniky, které zajišťují příležitostnou přepravu cestujících a které nemohly být příjemci těchto vyhrazených subvencí, a jak již bylo řečeno, rovněž s podniky působícími na pravidelných linkách*.“ Tato zařízení by proto mohla být v průběhu těchto prvních pěti let přidělena mimo normální období užívání i k jiným účelům, a to včetně trhu příležitostné dopravy. Po pátém roce již region nespojoval s využíváním dotovaného majetku žádný závazek. Kromě toho žádné ustanovení ani ujednání nezakazovalo subvencovaným podnikům, které provozovaly pravidelné linky hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France, aby se hlásily do výběrových řízení na jiných trzích pravidelné nebo příležitostné dopravy otevřených hospodářské soutěži ve Francii nebo v Evropě. Vzhledem k tomu, že vnitrostátní soud, který rozhodl ve správním sporu popsaném v 27. až 32. bodě odůvodnění konstatoval totéž, umožnilo mu to dospět k závěru, že dotovaným podnikům „*mohla být vzhledem k úspoře při nákupu dotovaných vozidel a vybavení poskytnuta konkurenční výhoda oproti společnostem, které podporu neobdržely*“, a že proto dané opatření bylo „*takové povahy, že mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy a narušit hospodářskou soutěž nebo hrozit jejím narušením*.“ ([32]) Komise tento závěr akceptuje a potvrzuje, že od vytvoření regionálního opatření, a ještě více v průběhu celého zkoumaného období, mohly subvence regionu na investice narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(227) V období, které následovalo, musel být majetek, na který se vztahovala subvence sdružení STIF na základě dodatku č. 3 smlouvy CT1, přidělen výhradně na uskutečňování činností veřejné služby zahrnutých do přepravního plánu sdružení STIF, a to minimálně na dobu 8 let ([33]). Komise však konstatuje, že argumentace uvedená v 226. bodě odůvodnění zůstává v platnosti i po uplynutí osmého roku poskytování služby.

(228) Kromě toho i za předpokladu, že by autobusy a autokary subvencované sdružením STIF sloužily pouze k plnění úkolů veřejné služby na trhu pravidelné hromadné silniční dopravy v regionu Île-de-France, nestačilo by to k vyloučení veškerých možností, že dané opatření narušilo hospodářskou soutěž a ovlivnilo obchod mezi členskými státy. To, že náklady, které by za normálních okolností nesl určitý podnik, převzal veřejný orgán, totiž tento podnik zvýhodňuje oproti jeho přímým konkurentům na jednotlivých trzích, kde pravděpodobně působí, a proto se jedná o narušení hospodářské soutěže. Jak bylo konstatováno v rozsudku *Altmark*, začalo od roku 1995 několik členských států otevírat jednotlivé dopravní trhy hospodářské soutěži ze strany podniků usazených v jiných členských státech. V případě Francie k tomuto otevření došlo před rokem 1995, konkrétně v roce 1993 ([34]). Jakákoli veřejná subvence poskytnutá Francií dopravnímu podniku zabývajícímu se silniční dopravou po roce 1993 mohla tedy ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(229) S ohledem na výše uvedené informace dospěla Komise k závěru, že opatření týkající se subvencí zavedené dodatkem č. 3 smlouvy CT 1 může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(230) Argument uvedený v 228. bodě odůvodnění se vztahuje i na období trvání smlouvy CT2, takže podpora poskytnutá prostřednictvím příspěvku C2 v rámci smlouvy CT2 rovněž může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

([30]) Viz 135. bod odůvodnění a poznámka pod čarou na straně 21 tohoto rozhodnutí.
([31]) Rozsudek správního soudu v Paříži č. 0417015.
([32]) Rozsudek správního odvolacího soudu v Paříži č. 08PA04753.
([33]) Připomínky sdružení STIF, bod 40.
([34]) Zákon č. 93-122 ze dne 29. ledna 1993 o předcházení korupci a o transparentnosti ekonomického života a veřejných postupů, takzvaný „Sapinův zákon“.

6.2.5. *Závěr k existenci státní podpory*

(231) Komise dospěla k závěru, že subvence na investice a kompenzace za veřejné služby, které byly postupně poskytovány regionem, následně podle dodatku č. 3 smlouvy CT1 a konečně prostřednictvím příspěvku C2 v rámci smlouvy CT2, jsou státními podporami ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

6.2.6. *Legalita podpor*

(232) Úvodem si Komise přeje reagovat na argumenty regionu a některých dalších zúčastněných třetích stran, pokud jde o možnou kvalifikaci sporného opatření regionu jako stávajícího režimu podpor. Komise upřesňuje, že otázka stávajících podpor vyvstává pouze u režimu regionu vzhledem k tomu, že datum vytvoření tohoto režimu není tak jednoznačné jako u pozdějších režimů zavedených sdružením STIF. Pokud jde o posledně uvedené režimy, je zřejmé zejména to, že režim subvencí zavedený dodatkem č. 3 smlouvy CT1 byl zaveden v roce 2008 a nemůže být považován za pouhé pokračování režimu regionu, a to navzdory podobnému duchu obou těchto režimů, v neposlední řadě proto, že v těchto dvou režimech není orgán, který poskytuje subvence, jeden a týž.

(233) U režimu regionu především účastníci řízení, kteří uvedli, že má údajně povahu existujících režimů podpor, rovněž uvedli, že právním základem, který zavádí opatření subvencí regionu, je vyhláška č. 49-1473 ze dne 14. listopadu 1949 o koordinaci a harmonizaci železniční a silniční dopravy. Tato vyhláška, která byla zrušena v září 2012, totiž uváděla, že „*místní územně správní celek může subvencovat silniční službu tak, že uzavře s určitým podnikem smlouvu ukládající tomuto podniku závazky navíc k závazkům, které vyplývají z jeho provozních předpisů*“ (čl. 19 první pododstavec). Za tohoto předpokladu by bylo nutno konstatovat, že právní základ tohoto režimu předcházel Římské smlouvě, což by vyžadovalo, aby bylo toto opatření zavedené regionem považováno za stávající režim podpor.

(234) Podpůrně tyto strany tvrdily, že pokud by Komise měla mít za to, že nestačí, aby opatření zavedené regionem spadalo do obecného rámce stanoveného vyhláškou z roku 1949, na to, aby je bylo možno kvalifikovat jako stávající režim podpor, bylo by nutno zohlednit datum, k němuž bylo toto opatření formálně zavedeno regionální radou. Rozhodným dnem by bylo datum zveřejnění rozhodnutí CR 84-07 ze dne 14. února 1984, které – jak rovněž tvrdí tito účastníci řízení – poprvé zavedlo dané opatření v podobě, v níž fungovalo až do roku 2008. V tomto druhém případě by bylo nutné konstatovat, že kritérium ovlivnění hospodářské soutěže a obchodu mezi členskými státy nebylo k datu zavedení tohoto režimu splněno, neboť francouzský trh pravidelné hromadné silniční dopravy nebyl otevřen hospodářské soutěži. To by znamenalo, že tento režim v okamžiku svého vzniku nepředstavoval podporu.

(235) Komise nemůže tyto dva argumenty přijmout.

(236) Pokud jde o hlavní argument, Komise uvádí, že vyhláška z roku 1949 nedefinovala přesně žádný z klíčových parametrů tohoto režimu: dobu trvání, rozpočet, definici příjemců, povahu majetku způsobilého pro získání subvence, výši subvence. Tento text sám o sobě nevytvořil žádný nárok na získání subvencí. Z tohoto důvodu nelze vyhlášku z roku 1949 považovat za právní základ opatření podpor zřízeného krajem na základě popisu uvedeného v tomto rozhodnutí.

(237) Vzhledem k tomu, že jde o vedlejší argument, jeví se odůvodnění zúčastněných stran jako nesprávné. Přestože rozhodnutí z roku 1984 by měl být zachováno jako právní základ, který zavedl dané opatření regionu, Komise připomíná, že kritérium ovlivnění na hospodářské soutěže a obchodu mezi členskými státy již bylo k uvedenému datu splněno v souladu s argumenty uvedenými v 226. bodě odůvodnění. Není proto důvod mít za to, že režim regionu v okamžiku svého vytvoření nepředstavoval podporu, a to bez ohledu na to ke kterému datu mezi lety 1979 a 2008 byl tento režim vytvořen.

(238) Pokud bychom měli mít za to, že k vytvoření režimu regionu došlo při vydání některého rozhodnutí před rokem 1994, bylo by naproti tomu možno položit si otázku ohledně promlčení sporných opatření vzhledem k tomu, že jejich právní základ by byl prokazatelně starší deseti let od přerušení promlčecí lhůty, k němuž došlo v květnu 2004.

(239) Na tuto otázku Komise odpovídá, že i za předpokladu, že tento režim byl vytvořen před rokem 1994 (například na základě rozhodnutí z roku 1984), nezpochybňovaly by promlčecí lhůty platné v oblasti státních podpor závěr,

podle něhož podpory poskytnuté regionem od roku 1994 představují nové podpory. Tato promlčecí lhůta se totiž vztahuje pouze na platby uskutečněné před datem promlčecí lhůty, a nikoli na režim jako celek. Promlčecí lhůta však byla přerušena odvoláním podaným v květnu 2004 u vnitrostátního soudu. Toto přerušení promlčecí lhůty vnitrostátním soudem se vztahuje rovněž na Komisi vzhledem k tomu, že účelem pravomocí vnitrostátního soudu je zachovat práva udělená Komisi na základě čl. 108 odst. 3 SFEU. Jakákoli podpora poskytnutá regionem po květnu 1994, i kdyby byl právní základ opravňující poskytnutí těchto podpor považován za dřívější než toto datum, je tedy na základě tohoto postupu třeba považovat za novou podporu.

(240) Otázky stávajících podpor a možného promlčení sporných opatření tak byly objasněny, naskýtá se však se otázka legality předmětných podpor.

(241) Subvence na investice poskytnuté regionem a následně sdružením STIF v souladu s dodatkem č. 3 smlouvy CT1 nebyly oznámeny Komisi. Představují proto protiprávní podpory.

(242) Pokud jde o příspěvek C2 v rámci smlouvy CT2, nařízení (ES) č. 1370/2007 ve svém článku 9 stanoví, že kompenzace poskytnuté v souladu s jeho zásadami jsou osvobozeny od povinnosti oznámení podle čl. 108 odst. 3 SFEU. V judikatuře *Dilly's Wellnesshotel* ([35]) Soudní dvůr objasnil, že pro osvobození od oznamovací povinnosti musí být splněny všechny podmínky nařízení o blokových výjimkách, včetně těch, které jsou formální povahy. V projednávaném případě bude v oddíle 6.3.2 tohoto rozhodnutí prokázáno, že příspěvek C2 v rámci smlouvy CT2 splňuje podstatná kritéria stanovená v nařízení (ES) č. 1370/2007. Naproti tomu Komise konstatuje, že sdružení STIF nedodrželo požadavky na zveřejňování stanovené v čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007. Francouzské orgány totiž uznaly, že pokud jde o podniky sdružené do organizace OPTILE, nemohla být oznámení o zadání zakázky zveřejněna navzdory povinnosti uvedené v nařízení Rady (ES) č. 1370/2007. Pokud jde o smlouvy uzavřené se společnostmi RATP a SNCF Mobilités, Komise konstatuje, že oznámení o zadání zakázky byla zveřejněna v Úředním věstníku oznámení o veřejných zakázkách a v *Úředním věstníku Evropské unie* až po zadání těchto zakázek a nikoli nejméně jeden rok před datem přímého uzavření smlouvy, jak bylo požadováno. Z tohoto důvodu nebyla splněna ustanovení článku 7 nařízení (ES) č. 1370/2007 a na podpory poskytnuté sdružením STIF v rámci smlouvy CT2 se nevztahuje osvobození od povinnosti oznámení uvedené v čl. 9 tohoto nařízení. Vzhledem k tomu, že tyto podpory nebyly oznámeny, dospěla Komise k závěru, že představují protiprávní podpory.

(243) Komise připomíná, že je na vnitrostátních orgánech, aby vyvodily veškeré důsledky vyplývající z protiprávnosti této podpory, zejména pokud jde o navrácení protiprávně získaných úroků dle definice v rozsudku ve věci *CELF* ([36]).

6.3. **Posouzení souladu opatření s pravidly platnými pro státní podporu**

6.3.1. *Subvence na investice poskytnuté regionem a následně sdružením STIF v souladu s dodatkem č. 3 smlouvy CT1*

(244) S ohledem na značnou podobnost mezi subvencemi poskytnutými sdružením STIF v souladu s dodatkem č. 3 smlouvy CT1 a subvencemi poskytnutými v předchozím období regionem platí pro obě tato opatření stejné odůvodnění ohledně slučitelnosti s vnitřním trhem.

(245) Tyto subvence na investice nevyhovovaly ani potřebám koordinace dopravy, ani náhradám za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jak zněl závěr 206. a 213. bodů odůvodnění. Komise se proto nebude moci při posuzování jejich slučitelnosti s vnitřním trhem opřít o článek 93 SFEU (ani o sekundární právo, které z něho vyplývá).

(246) Naproti tomu podle čl. 107 odst. 3 SFEU lze za slučitelné s vnitřním trhem považovat podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Může tomu tak být zejména v případě investičních podpor, které zlepšují způsob výkonu dané ekonomické činnosti. Francouzské orgány se dovolávají použitelnosti tohoto ustanovení na opatření investičních podpor zavedených regionem Île-de-France.

([35]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. července 2016, *Dilly's Wellnesshotel GmbH v. Finanzamt Linz*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, bod 47.

([36]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. února 2008 *Centre d'exportation du livre français (CELF) a Ministre de la Culture et de la Communication proti Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE)*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, bod 55.

(247) Zavedení opatření investiční podpory pro zařízení umožňující kvantitativní nebo kvalitativní zlepšení nabídky pravidelné hromadné silniční dopravy nad úroveň závazků, do níž byli příjemci povinni poskytovat své služby před poskytnutím těchto subvencí, bylo takové povahy, že bylo schopno zvýšit atraktivitu nabídky v porovnání s alternativou cestování osobním vozidlem. V tomto ohledu a s přihlédnutím ke zvláštní situaci v regionu Île-de-France uvedené v 16. a 17. bodě odůvodnění přispívala dotčená opatření k dosažení cíle společného zájmu, který je definován v Bílé knize o jednotném evropském dopravním prostoru z roku 2011 ([37]) a který spočívá v posunu druhu dopravy od osobních automobilů k prostředkům veřejné dopravy. Při neexistenci subvencí by přepravci nebyli schopni tato zlepšení uskutečnit. Linky, na které byly poskytovány subvence, totiž vykazovaly schodek a jejich hospodářská rovnováha již v té době závisela na kompenzacích za veřejné služby, které jim byly poskytovány z jiných zdrojů. Předmětná opatření tedy měla pobídkový účinek.

(248) Komise konstatuje, že byl stanoven strop základu a sazby subvencí tak, že pouze část investičních nákladů byla hrazena přímo regionem a následně pak sdružením STIF. Maximální výše subvencí dosahovala 50 % u běžných autobusů a 60 % u ekologických autobusů, tj. jednalo se o střední míru podpory. K tomu je nutno přičíst skutečnost, že subvencované vybavení, převážnou většinou autobusy, mohly být využívány pouze okrajově pro jiné účely nebo jiné linky, než pro které byla subvence primárně poskytnuta. Na jedné straně bylo používání pro jiné účely, než je veřejná služba pro cestující, omezeno nebo zakázáno: v rámci smlouvy CT1 a regionálních dodatků byla od roku 1999 v průběhu amortizace subvence zakázána jakákoli změna využití; před rokem 1999 byla tato praxe omezena na prvních 5 let. Na druhé straně vozidla určená pro městskou dopravu, kde většina cestujících stojí, nejsou příliš využitelná pro příležitostnou dopravu, která vyžaduje použití turistických autokarů vybavených pro přepravu cestujících na místech k sezení za použití bezpečnostních pásů. A konečně, i když nelze vyloučit možnost ovlivnění obchodu mezi členskými státy z důvodů uvedených v 226. a 228. bodě odůvodnění, bylo toto ovlivnění s největší pravděpodobností omezené vzhledem k lokálnímu rozměru předmětných trhů a obtížnosti či dokonce nemožnosti smluvního či fyzického přesunu dotovaného vybavení do jiných zeměpisných oblastí (ve Francii nebo v Evropě).

(249) S ohledem na výše uvedené skutečnosti dospěla Komise k závěru, že podmínky obchodu nebyly ovlivněny v takové míře, která by byla v rozporu se společným zájmem, a že obě předmětná opatření jsou slučitelná s vnitřním trhem, neboť jsou v souladu s čl. 107 odst. 3 SFEU.

6.3.2. *Příspěvek C2 v rámci smlouvy CT2*

(250) Komise již ve 217. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že příspěvek C2 v rámci smlouvy CT2 by měl být na rozdíl od subvencí poskytovaných regionem do roku 2008 nebo sdružením STIF v souladu s dodatkem č. 3 smlouvy CT1 považován za kompenzaci za veřejné služby.

(251) Posouzení slučitelnosti podpor poskytnutých jako náhrada za určitá plnění související s pojmem veřejné služby s vnitřním trhem se provádí na základě článku 93 SFEU. Pro účely článku 93 SFEU vychází Komise z hlavních zásad definovaných v sekundárním právu k článku 93 SFEU, zejména z nařízení (ES) č. 1370/2007 v platnosti od 3. prosince 2009. Komise ověřuje zejména dodržování zásad stanovených v článcích 3, 4 a 6 tohoto nařízení.

(252) Čl. 3 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 stanoví: „*Pokud příslušný orgán rozhodne o udělení výlučného práva nebo poskytnutí kompenzace jakékoli povahy za plnění závazků veřejné služby jím vybranému provozovateli, provede to v rámci smlouvy o veřejných službách.*“

(253) Sdružení STIF je podle vyhlášky č. 2005-664 ze dne 10. června 2005 organizačním subjektem pravidelné přepravy cestujících v regionu Île-de-France, a v důsledku toho je příslušným orgánem pro poskytování kompenzací za veřejné služby. Tyto kompenzace, ať již se jedná o jejich složku C1 nebo C2, jsou poskytovány v rámci smlouvy CT2, která je smlouvou o veřejných službách. Soulad s článkem 3 nařízení (ES) č. 1370/2007 byl tedy dodržen.

(254) Článek 4 nařízení (ES) č. 1370/2007 stanoví povinný obsah smluv o veřejných službách.

a) Podle odstavce 1 uvedeného článku smlouvy o veřejných službách:

— jasně vymezují ZVS, které musí provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní oblasti;

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

— objektivním a transparentním způsobem předem stanoví ukazatele, na jejichž základě se vypočítá platba kompenzace, a povahu a rozsah případných udělených výlučných práv způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací;

— vymezují způsoby rozdělování nákladů spojených s poskytováním služeb.

b) Podle odstavce 2 tohoto článku smlouvy o veřejných službách vymezí způsoby rozdělování příjmů z prodeje jízdenek.

c) Odstavec 3 tohoto článku pak stanoví, že doba trvání smluv o veřejných službách v případě autobusové dopravy nepřekročí deset let.

d) Odstavec 6 tohoto článku uvádí, že pokud provozovatelé ukládají normy kvality, musí být tyto normy jasně zahrnuty do smlouvy.

(255) Pokud jde o smlouvy CT2, Komise konstatuje následující:

a) Smlouvu CT2 lze považovat za smlouvu o veřejných službách do té míry, do níž, jak bylo prokázáno v 214. až 216. bodu odůvodnění, svěřuje provozovateli řízení a provozování veřejných služeb v oblasti přepravy cestujících podléhajících ZVS. Tato smlouva stanoví příspěvek C1 a příspěvek C2, které jsou definovány transparentním a objektivním způsobem v článku 53 smlouvy CT2. Existence jednotného finančního účtu pro danou službu umožňuje podrobné rozdělování nákladů na poskytování služeb. Byl tedy konstatován soulad s čl. 4 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007.

b) Mechanismy rozdělování příjmů z prodeje jízdenek jsou velmi přesně popsány v článku 50 smlouvy CT2. Soulad s odstavcem 2 tohoto článku je tedy ověřen.

c) Smlouva CT2 nahrazuje od roku 2008 smlouvu CT1 na období zbývající do 31. prosince 2016. Soulad s odstavcem 3 uvedeného článku je tak dodržen.

d) Smlouva CT2 obsahuje standardy kvality jasně definované ve smlouvě. Soulad s odstavcem 6 tohoto článku je tedy doložen.

(256) A konečně článek 6 nařízení (ES) č. 1370/2007 a jeho příloha popisují hlavní zásady pro stanovení kompenzací za veřejné služby:

a) způsob výpočtu *„čistého finančního dopadu“*, který v důsledku ZVS ovlivní náklady a příjmy provozovatele veřejných služeb;

b) účetní oddělení činností vyplývajících ze ZVS a z komerčně poskytovaných činností;

c) definice *„přiměřeného zisku“*, který může provozovatel očekávat na základě úhrady kompenzace za veřejné služby;

d) pobídky pro zachování nebo rozvoj efektivního řízení a zároveň poskytování kvalitních služeb.

(257) Přezkum Komise se v tomto bodě omezuje na příspěvek C2 v rámci smlouvy CT2 vzhledem k tomu, že příspěvek C1 nespadá do rámce přezkumu definovaného v rozhodnutí o zahájení řízení. Aby bylo možno rozhodnout o příspěvku C2, je však nutné vysvětlit vztah mezi C1 a C2.

(258) Příspěvek C1 je určen k úhradě provozního deficitu vypočteného jako součet provozních nákladů (bez položek vztahujících se k investicím, jako jsou odpisy) zvýšený o smluvně sjednanou marži a snížený o všechny příjmy a provozní subvence. Naproti tomu příspěvek C2 se vypočte jako součet odpisů a jeho cílem je tedy pokrýt jen náklady na investiční závazky stanovené ve smlouvě. Způsob výpočtu těchto dvou příspěvků je jasně uveden ve smlouvě CT2 a jejích přílohách v souladu s 256. bodem odůvodnění písm. a).

(259) Podle informací poskytnutých sdružením STIF vykazují všechny linky, na které se vztahuje smlouva CT2, provozní deficit (dokonce ještě před započtením nákladů na investice), takže příspěvek C1 je vždy kladný ([38]). Vzhledem k tomu, že příjmy a subvence týkající se provozu nedostačovaly k pokrytí byť i jen zlomku nákladů na investice vztažených na rok, se příspěvek C2 ve skutečnosti rovná součtu odpisů (zvýšenému o náklady na financování) zaznamenaných na jednotný finanční účet.

([38]) Příspěvek C1 představuje v průměru 61 % provozních nákladů a smluvního výnosu. Provozní výnosy představují v průměru 31 % provozních nákladů a smluvního výnosu.

(260) Z tohoto rozdílu vyplývá, že definice „*přiměřeného zisku*“ podle článku 6 nařízení (ES) č. 1370/2007 spadá plně pod příspěvek C1, a nikoli pod příspěvek C2. 256. bod odůvodnění písm. c) tedy nelze uplatnit na příspěvek C2, pokud by byl posuzován samostatně. Naproti tomu však lze stanovit, že příspěvek C2 nemůže v žádném případě vést k nadměrné kompenzaci ve prospěch provozovatele dopravy, protože kryje pouze skutečně zjištěné investiční náklady, které jsou v podobě odpisů převedeny na finanční účet jednotlivých linek.

(261) Pokud jde o 256. bod odůvodnění písm. b), Komise uvádí, že existence tohoto finančního účtu služeb, který je specifický pro každou linku, na kterou se vztahuje smlouva o veřejných službách, umožňuje na jedné straně zajistit účetní oddělení od jakýchkoli jiných případných činností daného provozovatele, a na straně druhé identifikovat veškeré náklady a výnosy spojené s provozováním veřejné služby podle zásad stanovených v příloze nařízení (ES) č. 1370/2007.

(262) A konečně, pokud jde o 256. bod odůvodnění písm. d), CT2 v článku 49 stanoví, že „*podnik má kromě své odměny nárok na podíly na zisku, bonifikace nebo sankce v souvislosti se svým [provozním] výkonem při poskytování referenční služby.*“ Kompenzace za veřejné služby, jejíž je příspěvek C2 součástí, je tedy propojena se systémem pobídek dostatečně rozvinutým na to, aby bylo možno mít za to, že je v souladu s nařízením (ES) č. 1370/2007.

(263) S ohledem na výše uvedené informace dospěla Komise k závěru, že příspěvek C2 v rámci smlouvy CT2 je v souladu s hlavními zásadami stanovenými v nařízení (ES) č. 1370/2007 pro výpočet kompenzací za veřejné služby, a že je ho proto možné prohlásit za slučitelný s vnitřním trhem na základě článku 93 SFEU. Tento závěr je omezen pouze na příspěvek C2 a netýká se slučitelnosti všech kompenzací dle smlouvy CT2 jako celku (vzhledem k tomu, že příspěvek C1 nespadá do oblasti působnosti tohoto rozhodnutí).

7. **ZÁVĚR**

(264) Subvence na investice poskytnuté regionem Île-de-France v rámci navazujících rozhodnutí z let 1994, 1998 a 2001 představují protiprávně provedenou státní podporu v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Vzhledem k souladu s čl. 107 odst. 3 SFEU však Komise tyto podpory prohlašuje za slučitelné s vnitřním trhem.

(265) Subvence na investice poskytnuté sdružením STIF v souladu s dodatkem č. 3 smlouvy CT1 představují protiprávně provedenou státní podporu v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Vzhledem k souladu s čl. 107 odst. 3 SFEU však Komise tyto podpory prohlašuje za slučitelné s vnitřním trhem.

(266) Kompenzace za veřejné služby poskytnuté sdružením STIF formou příspěvku C2 v rámci smlouvy CT2 představují státní podpory, na které se vzhledem k tomu, že nesplňují určitá formální kritéria podle nařízení (ES) č. 1370/2007, nevztahuje výjimka z oznamovací povinnosti podle tohoto nařízení. Vzhledem k souladu s článkem 93 SFEU však prohlašuje Komise tyto podpory za slučitelné s vnitřním trhem.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Režim podpor protiprávně prováděný Francií v letech 1994 a až 2008 ve formě subvencí na investice poskytnutých regionem Île-de-France v rámci rozhodnutí CR 34-94, CR 44-98 a CR 47-01 je slučitelný s vnitřním trhem.

Článek 2

Režim podpor protiprávně prováděný Francií od roku 2008 ve formě subvencí na investice poskytovaných sdružením STIF v rámci dodatku č. 3 smlouvy CT1 je slučitelný s vnitřním trhem.

Článek 3

Režim podpor protiprávně prováděný Francií ve formě příspěvků C2 poskytovaných sdružením STIF v rámci smlouvy CT2 je slučitelný s vnitřním trhem.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 2. února 2017

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise