AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2017/1470

af 2. februar 2017

om Frankrigs støtteordninger SA.26763 2014/C (ex 2012/NN) til fordel for busselskaber i regionen Île-de-France

(meddelt under nummer C(2017) 439)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([1]), under hensyntagen til disse bemærkninger og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 7. oktober 2008, modtaget den 17. oktober 2008, indgav en klager, som har ønsket at forblive anonym (i det følgende benævnt »klageren«) en klage til Kommissionen mod regionen Île-de-France (»regionen«), der har indført en støtte- og tilskudsordning, som siden 1994 har været tilgængelig for visse transportvirksomheder i regionen.

(2) Ved brev af 25. november 2008 sendte Kommissionen en anmodning om oplysninger vedrørende denne klage til de franske myndigheder.

(3) Ved brev af 13. januar 2009 anmodede de franske myndigheder Kommissionen om forlængelse af fristen for besvarelse af Kommissionens spørgsmål. Dette accepterede Kommissionen ved skrivelse af 14. januar 2009. Svarfristen blev således forlænget til den 18. februar 2009.

(4) De franske myndigheder imødekom Kommissionens anmodning om oplysninger den 26. februar 2009.

(5) Ved brev af 20. april, 2. september og 17. november 2010 fremsendte klageren supplerende oplysninger til Kommissionen om regionens foranstaltninger.

(6) Da de franske myndigheder ikke modtog nogen anmodning om supplerende oplysninger, anmodede de ved skrivelse af 31. maj 2011 Kommissionen om en skriftlig bekræftelse af, at undersøgelsesproceduren var afsluttet.

(7) Ved skrivelse af 8. juni 2011 anmodede Kommissionen de franske myndigheder om at fremsætte bemærkninger til de supplerende oplysninger, som klageren havde fremsendt.

([1]) EUT C 141 af 9.5.2014, s. 38.

(8) Trods sine påmindelser af 14. november 2011 og 29. februar 2012 og e-mails af 22. september og 8. december 2011 fik Kommissionen ikke noget svar på sin anmodning.

(9) Der blev sendt en ny anmodning om oplysninger til de franske myndigheder den 17. juli 2012.

(10) Da de franske myndigheder ikke besvarede anmodningen inden for den fastsatte frist, blev der fremsendt en påmindelse til dem den 25. september 2012. Denne blev heller ikke besvaret.

(11) Den 14. december 2012 udstedte Kommissionen et påbud om at fremsende oplysninger. Frankrig fremsendte et ufuldstændigt svar den 22. januar 2013 og forpligtede sig på samme tid til hurtigst muligt at vende tilbage til Kommissionen med et udtømmende svar på de spørgsmål, der fremgik af påbuddet. På tidspunktet for indledningsafgørelsens vedtagelse havde Kommissionen ikke modtaget supplerende oplysninger.

(12) Den 11. marts 2014 indledte Kommissionen — uden nogensinde at have modtaget de oplysninger, den havde anmodet om — således den formelle undersøgelsesprocedure i artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»TEUF«). Denne afgørelse (»indledningsafgørelsen«) blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]) og opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til de omhandlede foranstaltninger.

(13) Frankrig fremsatte sine bemærkninger den 30. april 2014. Kommissionen modtog endvidere bemærkninger fra syv interesserede parter. Den videresendte disse til Frankrig, så de franske myndigheder kunne fremsætte bemærkninger til dem. Ved skrivelse af 3. september 2014 oplyste Frankrig, at de franske myndigheder ikke havde nogen bemærkninger til sagen.

(14) Den 21. juni 2016 og altså efter fristens udløb modtog Kommissionen en meddelelse fra fire af de syv interesserede parter. Denne meddelelse havde bl.a. til formål at tilkendegive disse parters holdning efter Domstolens dom i sagen Europa-Kommissionen mod Jørgen Andersen (»Jørgen Andersen-dommen«) ([3]).

(15) Endelig fremsatte regionen supplerende bemærkninger ved supplerende meddelelse den 9. november 2016.

2. DE LOKALE FORHOLD OG DE OMHANDLEDE FORANSTALTNINGER

(16) Med sine over 12 mio. indbyggere er Île-de-France hjem for 18,8 % af Frankrigs befolkning, hvilket gør regionen til den mest — og tættest — befolkede region (996 indb./km^2). Ifølge institut for fysisk planlægning og urbanisme i Île-de-France (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France ([4])) er Île-de-France indehaver af flere europarekorder med hensyn til trafikal belastning med over 240 000 køretøjer i gennemsnit pr. dag i 2010 på fem af regionens strækninger, nemlig tre strækninger på omfartsvejen, en strækning på A1 og en på A4, hvor trafikken klart overstiger de mest befærdede strækninger på motorvejene i og omkring London, Berlin og Milano. Men bortset fra den atypiske situation på nogle strækninger er den trafikale belastning på hele hovednettet ekstremt høj. På hver anden betalingsstation på nettet, som drives af vejdirektoratet i Île-de-France (Direction des routes d'Île-de-France), overstiger antallet af køretøjer pr. dag og pr. spor 18 000, et tal, der på de store nationale motorveje i resten af Frankrig opfattes som et tegn på en meget høj trafikal belastning.

(17) I Île-de-France tæller man ca. 23 mio. rejser med mekaniserede transportmidler (hvilket svarer til to tredjedele af alle rejser). Over halvdelen af disse foretages med personbiler (der er over 4 mio. personbiler i regionen) eller erhvervskøretøjer. Resten sker med kollektive transportmidler. Den voldsomme trafik på hovednettet i Île-de-France kommer også til udtryk i den konstant store trafiktæthed. Timetrafikken ligger ofte på sit maksimumsniveau fra kl. 6-21, og den daglige trafik er stort set stabil året igennem. Med et så højt trafikniveau kan selv små trafikale ændringer medføre meget store hastighedsforskelle og hurtigt skabe kødannelse. De negative eksterne virkninger, der er forbundet med denne overbelastning, er åbenlyse: luftforurening, tidsspild, flere ulykker, forringet tiltrækningskraft for regionen osv. I en sådan situation er udviklingen af et attraktivt kollektivt transportudbud afgørende for at sikre den bæredygtige mobilitet.

([2]) Jf. fodnote 1.
([3]) Domstolens dom af 6. oktober 2015, Europa-Kommissionen mod Jørgen Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Rapport fra Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France, offentliggjort i marts 2013, findes online på: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf.

(18) Kommissionen har i sin tilbundsgående undersøgelse set på en investeringsstøtteordning for virksomheder, som driver kollektiv rutebefordring ad vej og har indgået en kontrakt om offentlig tjeneste under de særlige forhold, der gælder i Île-de-France, og som der skal tages hensyn til. Denne ordning har udviklet sig over tid og i takt med de betingelser, som tilrettelæggelsen af den kollektive rutebefordring ad vej i Île-de-France har været underlagt, hvilket har fået Kommissionen til at skelne mellem to perioder:

a) Perioden 1994-2008, i hvilken regionen ydede investeringstilskud mod undertegnelse af et tillæg til de driftsaftaler, der allerede var indgået mellem en transportvirksomhed og en offentlig myndighed.

b) Perioden 2008-2016, i hvilken den faglige organisation for transportvirksomheder i Île-de-France (Syndicat des Transports d'Île-de-France) (»STIF«) ydede subsidier i forbindelse med den nye tilrettelæggelse af transporten i Île-de-France, der blev indført i 2007. Denne periode er igen inddelt i to underperioder, der svarer til de to typer kontrakter om offentlig tjeneste, som STIF indførte.

2.1. **Regionens foranstaltninger**

(19) Den 20. oktober 1994 vedtog regionen en afgørelse ([5]), som havde til formål at videreføre en række foranstaltninger, der var blevet iværksat i 1979 ([6]) til fordel for virksomheder, som drev tjenester for kollektiv rutebefordring ad vej i regionen Île-de-France. Inden afgørelsen fra 1994 var den oprindelige ordning fra 1979 allerede blevet ændret to gange, nemlig i 1984 (ved afgørelse CR 84-07) og i 1987 (ved afgørelse CR 87-07). Efterfølgende blev yderligere to afgørelser truffet i henholdsvis 1998 (CR 44-98) og 2001 (CR 47-01), inden ordningen blev endeligt afskaffet i 2008.

(20) I henhold til disse afgørelser kunne regionen yde økonomisk støtte til de offentlige myndigheder, der enten havde indgået en driftsaftale om rutebustrafik med en privat virksomhed, eller som drev linjerne direkte via en offentlig virksomhed. De offentlige myndigheder betalte denne støtte videre til transportvirksomheden, når denne var ejer af de investeringer, der blev ydet tilskud til.

(21) De ydede tilskud skulle primært gå til indkøb af nye køretøjer til gengæld for en kvantitativ forbedring af udbuddet (hyppigere afgange eller udvidet køreplan morgen og/eller aften, længere eller nye linjer), en kvalitativ forbedring af tjenesten (undertegnelse af et kvalitetscharter, lavtgulvsbusser), montering af nyt udstyr om bord på køretøjerne (annoncering af stoppesteder med lyd/lys), indførelse af systemer til udstedelse og stempling af billetter, indretning af busstoppesteder og busskilte og gennemførelse af undersøgelser.

(22) Myndighederne skulle sende deres ansøgninger om tilskud til regionen.

(23) Tilskudssatsen lå på mellem 25 og 60 % af udgifterne ekskl. moms. Tilskudsbeløbet var begrænset alt efter udgifternes art.

(24) Støttemodtagerne skulle forpligte sig til at opretholde de kvantitative og kvalitative forbedringer af udbuddet, køretøjerne og udstyret i mindst fem år efter deres ibrugtagning. I disse fem år skulle de køretøjer, der var ydet tilskud til, primært køre på de berørte linjer.

(25) Endelig var de ordregivende offentlige myndigheder og virksomhederne forpligtet til at undertegne et tillæg til deres driftsaftaler, som skulle kontrasigneres af formanden for Regionalrådet, og som opstillede rammer for støttens anvendelse og de modydelser, den støttemodtagende virksomhed skulle levere for at sikre de kvantitative og kvalitative forbedringer af udbuddet.

(26) Ifølge de franske myndigheder har 135 af de i alt 150 virksomheder i Île-de-France nydt godt af denne foranstaltning mellem 1994 og 2008.

2.1.1. *Sag ved den nationale forvaltningsret*

(27) I maj 2004 anmodede den uafhængige faglige organisation for personbefordringstjenester (Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs) (»SATV«) formanden for Regionalrådet om at ophæve ovennævnte tre afgørelser. Dette afviste regionalrådsformanden den 17. juni 2004, hvorefter SATV indbragte et annullationssøgsmål for forvaltningsretten (Tribunal administratif) i Paris mod afgørelsen om at afvise organisationens anmodning.

([5]) Afgørelse CR 34-94 af 20. oktober 1994 om støtte til forbedring af tjenesterne for kollektiv rutebefordring ad vej, der drives af private virksomheder eller i offentligt regi.
([6]) Afgørelse CR 79-21 af 10. juli 1979.

(28) I sin dom af 10. juli 2008 ([7]) imødekom forvaltningsretten SATV's påstand om annullation og pålagde regionen at fremsende en ny afgørelse til Regionalrådet med den begrundelse, at Europa-Kommissionen ikke på forhånd var blevet underrettet om støtteordningen. Forvaltningsretten pålagde i øvrigt regionen at ophæve de tre afgørelser.

(29) Regionen appellerede denne dom og ophævede de omstridte afgørelser ved afgørelse CR80-08 af 16. oktober 2008.

(30) Den 12. juli 2010 ([8]) stadfæstede appelforvaltningsretten (»CAA«) (Cour administrative d'appel) i Paris forvaltningsrettens dom. Regionen ankede denne dom til statsrådet (Conseil d'Etat). Statsrådet forkastede anken i dom af 23. juli 2012 ([9]).

(31) Fire interesserede parter har i øvrigt rejst tredjemandsindsigelse mod dommen fra CAA i Paris. CAA forkastede denne indsigelse den 27. november 2015, hvorefter de interesserede parter ankede CAA's afgørelse. Denne ankesag er endnu ikke afsluttet.

(32) Efter en ny begæring indgivet af SATV den 27. oktober 2008 pålagde forvaltningsretten i Paris ved dom af 4. juni 2013 ([10]) regionen at udstede de tvangsfuldbyrdelsesdokumenter, der gjorde det muligt at inddrive de udbetalte støttebeløb, på grundlag af de afgørelser, der var blevet annulleret ved dom nr. 0417015 af 10. juli 2008. Regionen appellerede denne dom. Den 31. december 2013 forkastede CAA i Paris begæringen ([11]). Regionen ankede denne dom til statsrådet (Conseil d'Etat), og ankesagen er endnu ikke afsluttet.

2.2. **STIF's foranstaltninger**

(33) STIF er et offentligt administrativt organ, som reguleres i henhold til dekret nr. 2005-664 af 10. juni 2005. Den tilrettelægger, koordinerer og finansierer den offentlige personbefordring i Île-de-France, som varetages af den uafhængige offentlige transportvirksomhed i Paris (régie autonome des transports parisiens) (»RATP«), det franske nationale jernbaneselskab (»SNCF«), Transilien og flere private busselskaber, som er samlet i brancheorganisationen for transportvirksomheder i Île-de-France (organisation professionnelle des transports d'Île-de-France) (»OPTILE«).

(34) Ved afgørelse nr. 2006/1161 af 13. december 2006 fastlagde STIF en ny kontraktmæssig tilrettelæggelse af den kollektive rutebefordring ad vej. Formålet dermed var at styrke STIF's rolle som organisatorisk myndighed med hensyn til fastlæggelsen af udbud og serviceniveau, transportvirksomhedernes ydelser og den økonomiske gennemsigtighed.

(35) Denne nye tilrettelæggelse er baseret på regionale udbudsbetingelser, hvis principper fremgår af to på hinanden følgende kontrakter, som blev indgået for en samlet periode på 10 år.

a) Den første, type 1-kontrakten (»CT1«), blev indgået for en periode på højst fire år (2007-2010 eller 2011 for de sidste kontrakter)

b) Den anden, type 2-kontrakten (»CT2«), blev indgået efter bilaterale forhandlinger med de enkelte private virksomheder vedrørende transportnettene i området for det resterende tidsrum frem til den 31. december 2016.

(36) Disse to typer kontrakter bygger på hver deres måde på princippet om, at der ydes tilskud til transportvirksomhedernes investeringer.

2.2.1. *CT1-kontrakterne*

(37) CT1-kontrakterne blev indgået den 13. december 2006 med 75 private transportvirksomheder og trådte i kraft den 1. januar 2007. De tog over efter de tidligere driftsaftaler og forberedte overgangen til den ønskede kontraktform, CT2-kontrakterne.

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

(38) CT1-kontrakten blev indgået med hver enkelt virksomhed for alle de linjer, den drev. I henhold til artikel 2-1 i CT1-kontrakten var formålet at opstille »betingelserne for virksomhedens varetagelse af den offentlige tjeneste for kollektiv rutebefordring af passagerer i Île-de-France, som virksomheden driver«. Den fastsatte procedurerne for regulering af forholdet mellem STIF og udbyderen med hensyn til:

a) omfanget af og forpligtelserne i forbindelse med varetagelsen af den kollektive rutebefordring ad vej, således som denne står opført i den regionale transportplan og er beskrevet i kontrakten

b) de kvalitative forpligtelser, der gælder for det af kontrakten omfattede udbud af tjenester, under overholdelse af de minimumsgrænser, der fremgår af de regionale udbudsbetingelser

c) udstyr og investeringer

d) beregning af STIF's bidrag under overholdelse af principperne i de regionale udbudsbetingelser

e) de specifikke procedurer for regulering af kontraktforholdet mellem STIF og virksomheden med hensyn til information, kontrol, revision og kontraktens ophør.

(39) Ved bestyrelsens afgørelse af 2. oktober 2008 ændrede STIF ved tillæg (»tillæg nr. 3«) CT1-kontrakterne og indførte en mekanisme for tilskud til investeringer i rullende materiel. Tilskudsbeløbene blev reguleret ved fastsættelse af prislofter og tilsvarende maksimumsbeløb for STIF's bidrag. De begunstigede virksomheder forpligtede sig til udelukkende at anvende det udstyr, der blev ydet tilskud til, til udøvelsen af de offentlige aktiviteter, der stod opført i STIF's transportplan, i mindst otte år.

(40) 836 køretøjer er således blevet finansieret via CT1-kontrakterne med et samlet udbetalt tilskudsbeløb på 61,5 mio. EUR.

2.2.2. *CT2-kontrakterne*

(41) CT2-kontrakten indeholder i vid udstrækning de samme generelle bestemmelser som CT1-kontrakten, navnlig med hensyn til kontraktens formål og procedurerne for regulering af forholdet mellem STIF og udbyderen.

(42) På samme måde indeholder CT2-kontrakten en bestemmelse om et bidrag fra STIF »med henblik på opfyldelse af de forpligtelser til offentlig tjeneste, som udbyderen pålægges«. Dette bidrag består af to dele: C1, som hænger sammen med driftsudgifterne, og C2, som hænger sammen med finansieringen af de foretagne investeringer.

(43) C2-bidraget i CT2-kontrakterne kan ikke sidestilles med et klassisk tilskud, der, som regionens ordning og ordningen i CT1-kontrakterne, er baseret på forholdet mellem prisloft og tilskudssats. C2-bidraget dækker nemlig hvert år alle de investeringsomkostninger (minus eventuelle tilskud modtaget andensteds fra), der er forbundet med den af STIF godkendte investeringsplan, og som fremgår af det foreløbige driftsregnskab, som transportvirksomheden har udarbejdet, og STIF ligeledes har godkendt.

(44) C1-bidraget dækker de driftsudgifter, der er forbundet med opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, minus indtægterne derfra og plus en ved kontrakt fastsat gevinst. Disse oplysninger fremgår ligeledes af det foreløbige driftsregnskab, som transportvirksomheden har udarbejdet, og STIF har godkendt. Da C1-bidraget ikke var omfattet af investeringsproblematikken, indlemmede Kommissionen det ikke i sin tilbundsgående undersøgelse, jf. indledningsafgørelsen.

(45) Siden april 2012 er alle net overgået til CT2-kontrakter, dvs. at der er blevet indgået 143 kontrakter. Der er ikke blevet udstedt nogen bekendtgørelse om indgåede kontrakter for de kontrakter, der blev tildelt virksomhederne i OPTILE, og de er ikke blevet offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*. Bekendtgørelserne om de kontrakter, der blev indgået med RATP og SNCF Mobilités, blev offentliggjort den 3. december 2015, dvs. efter datoen for kontrakternes indgåelse.

(46) På baggrund af CT2-kontrakterne og frem til datoen for STIF's fremsendelse af sine bemærkninger blev 2 177 køretøjer finansieret med et samlet beløb på 796,9 mio. EUR.

3. SAMMENDRAG AF TVIVL UDTRYKT I INDLEDNINGSAFGØRELSEN

3.1. Forekomsten af støtte

(47) Da de franske myndigheder ikke havde fremsendt et tilstrækkeligt begrundet svar under den indledende undersøgelse, havde Kommissionen kun et meget sporadisk indblik i de foranstaltninger, der var genstand for klagen. Den tvivl, der blev givet udtryk for i afgørelsen af 11. marts 2014, afspejler i vid udstrækning denne mangel på oplysninger.

(48) Kommissionen var først og fremmest i tvivl om den korrekte betegnelse for de investeringsstøtteforanstaltninger, som regionen og derefter STIF havde gennemført, dvs. om der var tale om tilskud eller kompensation for opfyldelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste.

(49) Såfremt de franske myndigheder var i stand til at påvise, at foranstaltningerne kunne opfattes som kompensation, var der tvivl om, hvorvidt de fire kriterier i Altmark-dommen (»Altmark-kriterierne«) ([12]) var overholdt. Forpligtelserne til offentlig tjeneste syntes ikke at være klart definerede. Kommissionen udtrykte også tvivl om, hvorvidt metoden til beregning af procentsatserne og lofterne for tilskud til indkøb af udstyr og køretøjer var objektiv og gennemsigtig, og den påpegede, at det efter Kommissionens opfattelse ikke var hensigtsmæssigt, at de beløb, der blev tildelt de lokale forvaltninger, var et fast beløb, med henblik på at undgå overkompensation. Endelig rådede Kommissionen ikke over tilstrækkelige oplysninger til at afgøre, om det fjerde Altmark-kriterium om omkostningsanalyse var overholdt.

3.2. Forenelighed

(50) Kommissionen oplyste, at den som følge af de manglende eller ufuldstændige svar fra de franske myndigheder ikke havde set på spørgsmålet om det gældende retsgrundlag for forenelighedsvurderingen af de foranstaltninger, der var omfattet af indledningsafgørelsen. Da der herskede tvivl om selve arten af den ydede støtte (tilskud eller kompensation), var det i øvrigt for tidligt at træffe et valg om et retsgrundlag.

(51) Hvis de påklagede foranstaltninger skulle opfattes som kompensation, udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt de var forenelige med artikel 3, 4 og 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 ([13]).

4. FRANKRIGS SVAR PÅ INDLEDNINGSAFGØRELSEN

4.1. Forekomsten af støtte

4.1.1. *Regionens foranstaltninger*

(52) Frankrig fastholder, at kriterierne om selektivitet og påvirkning af handelen mellem medlemsstaterne ikke er opfyldt.

4.1.1.1. Manglende selektivitet

(53) Frankrig forklarer, at alle de operatører inden for kollektiv rutebefordring ad vej i Île-de-France, der har ansøgt derom, har nydt godt af de påklagede foranstaltninger (135 af de i alt 150 virksomheder). Foranstaltningerne blev i øvrigt bevilget i henhold til objektive betingelser, som var fastsat på forhånd i Île-de-France-regionens afgørelse. De offentlige myndigheder udøvede således ikke nogen skønsbeføjelser ved foranstaltningernes bevilling.

(54) Den franske konkurrencemyndighed har selv fastslået, at markedet for kollektiv rutebefordring ad vej i Île-de-France var et specielt marked i kraft af markedets særlige retlige status. Derudover var det udstyr, der blev anvendt på markedet for busbefordring, ikke det samme som det, der blev anvendt på markedet for rutebefordring.

4.1.1.2. Manglende påvirkning af handelen mellem medlemsstaterne

(55) Ifølge Frankrig fremgår det udtrykkeligt af Domstolens retspraksis, at en støtteordning, der er indført på et marked, som er lukket for konkurrence, ikke er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF ([14]).

([12]) Domstolens dom af 24. juli 2003, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).

([14]) Rettens dom af 15. juni 2000, Alzetta Maura mod Kommissionen, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) I denne sag havde de begunstigede virksomheder en monopolstilling på alle de betjente linjer.

(57) Da der var tale om et lukket marked, og de begunstigede virksomheder indtog en monopolstilling, påvirkede de påklagede foranstaltninger ikke handelen mellem medlemsstaterne. Det forhold, at en lille del af de begunstigede virksomheder udøvede virksomhed på andre medlemsstaters område, ændrer ifølge Frankrig ikke på denne konklusion, eftersom disse virksomheder udelukkende anvendte den regionale støtte til deres offentlige tjenesteydelsesopgaver.

4.1.2. *STIF's foranstaltninger*

(58) Ifølge Frankrig skal STIF's foranstaltninger betegnes som kompensation for offentlig tjeneste. Da denne kompensation opfylder de fire Altmark-kriterier, er der ikke tale om statsstøtte.

4.1.2.1. Første Altmark-kriterium

(59) De forpligtelser til offentlig tjeneste, som operatørerne var pålagt, var klart defineret i CT1-kontraktens artikel 4-2, som bl.a. vedrørte forpligtelsen til vedligeholdelse, drift, personbefordring, prisfastsættelse, sikkerhed og information. Disse forpligtelser blev suppleret ved tillæg nr. 3, som bl.a. indeholdt en forpligtelse til at anvende køretøjerne på de linjer, der var omfattet af kontrakten, i en periode på otte år.

(60) Da CT2-kontrakten genoptager de forpligtelser til offentlig tjeneste, der fremgår af CT1-kontrakten (artikel 5-2), og tilføjer nye bestemmelser, som skærper de kvalitative krav til vognparken (artikel 41-43), er forpligtelserne til offentlig tjeneste også her klart defineret. Det drejer sig f.eks. om forpligtelser til investering, service og vedligeholdelse for at sikre materiellet en vis levetid.

4.1.2.2. Andet Altmark-kriterium

(61) Med hensyn til CT1-kontrakten fastsattes det i tillæg nr. 3, at den kompensation, der blev udbetalt til fornyelse og udvidelse af vognparken, skulle beregnes ud fra en forud fastsat maksimumssats for STIF's bidrag i forhold til prislofter, der ligeledes blev fastsat i tillægget.

(62) I henhold til artikel 53 i CT2-kontrakten findes der to typer bidrag i forbindelse med forpligtelserne til offentlig tjeneste, nemlig et bidrag med betegnelsen »C1« (artikel 53-2), som dækker driftsudgifterne, og et bidrag med betegnelsen »C2« (artikel 53-3), som dækker investeringsomkostningerne.

(63) Det betyder ifølge Frankrig, at kompensationen blev beregnet på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.

4.1.2.3. Tredje Altmark-kriterium

(64) I kontrakterne om offentlig tjeneste (CT1 og CT2) fastsættes det, at kompensationen for investeringer først ydes, når køretøjerne og udstyret er indkøbt. STIF er i øvrigt omhyggelig med at kontrollere de modtagne bilags overensstemmelse for at sikre, at det indkøbte rullende materiel rent faktisk svarer til den oprindelige ansøgning indgivet til STIF. STIF kan til enhver tid foretage undersøgelser, revisioner eller kontrol. De begunstigede virksomheder har pligt til at udarbejde årsrapporter, hvori de skal gøre rede for de foretagne investeringer i forhold til deres planlagte program. Endelig indeholder kontrakterne bestemmelser om tilbagebetaling i tilfælde af manglende opfyldelse af de kontraktlige forpligtelser og om bøder, som STIF kan pålægge de virksomheder, der ikke opfylder deres forpligtelser. Disse elementer gør det ifølge Frankrig muligt at sikre, at der ikke finder overkompensation sted.

4.1.2.4. Fjerde Altmark-kriterium

(65) STIF's personale har ud fra databasen over alle de operatører, der har indgået aftaler med STIF, udarbejdet analyseværktøjer til omkostningssammenligning. Dette skulle sikre, at kompensationsniveauet fastsættes i henhold til en analyse af omkostningerne i en veldrevet gennemsnitsvirksomhed.

4.2. **Forenelighed**

4.2.1. *Regionens foranstaltninger*

(66) Frankrig understreger, at hvis Kommissionen skulle holde fast i betegnelsen kompensation for offentlig tjeneste, er retsgrundlaget til vurdering af foreneligheden af regionens foranstaltninger Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 ([15]). Frankrig mener, at foranstaltningerne bl.a. overholder betingelserne i artikel 2 og 14 i denne forordning.

(67) Den af regionen gennemførte ordning overholdt i øvrigt ifølge Frankrig de kumulative betingelser for foreneligheden af statsstøtte, jf. artikel 107, stk. 3, i TEUF, dvs.: bidrag til opfyldelse af mål af fælles interesse, markedsfejl, den valgte foranstaltnings egnethed som handlingsinstrument, støttens tilskyndelsesvirkning, begrænsning af støtten til det nødvendige minimum, begrænsede negative virkninger og gennemsigtighed i støttetildelingen.

4.2.2. *STIF's foranstaltninger*

(68) Såfremt Kommissionen er af den opfattelse, at STIF's foranstaltninger udgør statsstøtte, mener Frankrig at kunne påvise deres forenelighed i kraft af deres overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1370/2007. Ifølge Frankrig lever STIF's ordning op til kravene i denne forordning, dvs. klar definition af forpligtelserne til offentlig tjeneste, fastlæggelse på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde af parametrene for beregning af kompensationen og fastlæggelse af, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne skal fordeles.

(69) CT1-kontrakten efterkommer disse krav i kraft af forpligtelserne i betragtning 64 samt derved, at STIF har mulighed for at kontrollere de betingelser, hvorunder forpligtelserne opfyldes.

(70) For så vidt angår CT2-kontrakterne, er kompensationerne for disse forpligtelser underopdelt efter deres respektive formål (dækning af driftsudgifterne eller af investeringsomkostningerne). Såfremt køretøjerne ikke fornys i henhold til investeringsplanen for vognparken, betales beløbet for afskrivningerne og de tilsvarende finansieringsomkostninger tilbage til STIF. Frankrig understreger, at STIF ligeledes har udvidede revisions- og kontrolbeføjelser i forbindelse med CT2-kontrakterne. STIF mener således at kunne sikre, at dens udbetalinger udelukkende går til at dække de udgifter, der er forbundet med CT2-kontrakterne, og at de udgør en rimelig kompensation for forpligtelserne til offentlig tjeneste, som er forenelig med forordning (EF) nr. 1370/2007 og det indre marked.

5. **KOMMENTARER FRA INTERESSEREDE PARTER OG FRANKRIGS BEMÆRKNINGER**

5.1. **Regionen**

(71) Regionen udtaler sig kun om de foranstaltninger, den selv iværksatte i perioden 1994-2008.

(72) Regionen minder om, at tilrettelæggelsen af transporten i Île-de-France var omfattet af en undtagelse fra de almindelige retsregler, hvilket skyldtes den særlige situation i området (demografisk vækst, bymæssig udvikling, opførelse af internationale lufthavne, flere banegårde).

(73) De begunstigede var offentlige myndigheder, som havde indgået en aftale om drift af buslinjer med private virksomheder, eller som drev linjerne i offentligt regi. De begunstigede var aktive på markedet i Île-de-France, som ikke var liberaliseret.

5.1.1. *Forekomsten af støtte*

(74) De påklagede foranstaltninger udgør ikke statsstøtte. Ifølge regionen er kriterierne om selektivitet og påvirkning af handelen mellem medlemsstaterne ikke opfyldt.

5.1.1.1. Selektivitet

(75) Bevillingen af de påklagede foranstaltninger skete i henhold til objektive og fastlagte kriterier, som gav alle virksomheder, der opfyldte disse kriterier, mulighed for at nyde godt af foranstaltningerne. De virksomheder, der ikke nød godt af foranstaltningerne, havde enten ikke ansøgt derom, eller var ikke berettigede dertil.

([15]) Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1).

(76) Markedet for offentlig personbefordring i Île-de-France har desuden en særlig retlig status, som er anerkendt af den franske konkurrencemyndighed. Da ikke alle virksomheder befinder sig i en tilsvarende retlig og faktuel situation, kan det ikke konkluderes, at de påklagede foranstaltninger var af selektiv karakter.

(77) I øvrigt anvender de virksomheder, der driver kollektiv rutebefordring ad vej, og dem, der driver andre former for transport, ikke det samme rullende materiel.

5.1.1.2. Påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne

(78) Regionen er enig i Frankrigs analyse af dette punkt.

5.1.2. *Forenelighed*

(79) Eftersom foranstaltningerne ikke kan betegnes som støtte, foretager regionen ikke nogen vurdering af deres forenelighed.

5.1.3. *Betegnelse som eksisterende støtteordning*

(80) I sine sidste bemærkninger fremfører regionen det argument, at den ordning, der var i kraft frem til 2008, skulle analyseres som en eksisterende støtteordning. Ifølge regionen blev denne ordning indført med udgangspunkt i lovtekster fra 1949 og 1959, dvs. fra før Romtraktaten (1949), eller for så vidt angår 1959, fra et tidspunkt, hvor markedet for kollektiv rutebefordring ad vej i Île-de-France ikke var åbent for konkurrence.

5.2. **STIF**

(81) STIF udtaler sig kun om de foranstaltninger, den selv har iværksat: CT1- og CT2-kontrakterne.

5.2.1. *Forekomsten af støtte*

(82) Ifølge STIF kan de påklagede foranstaltninger ikke betegnes som statsstøtte, eftersom de opfylder de fire Altmark-kriterier.

5.2.1.1. Første Altmark-kriterium

(83) Det første Altmark-kriterium er ifølge STIF opfyldt, eftersom de forpligtelser til offentlig tjeneste, som transportvirksomhederne påtager sig, rent faktisk forelægges klart og præcist, også dem, der vedrører investeringsomkostningerne. Ordningen har til formål og til følge at pålægge private transportvirksomheder drifts- og befordringspligter samt takstforpligtelser, som er nødvendige for at garantere et udbud af befordringstjenester, der kan sidestilles med en forpligtelse til offentlig tjeneste.

(84) For så vidt angår CT1-kontrakterne, var alle forpligtelserne opført i samtlige kontrakter. CT2-kontrakterne er en naturlig fortsættelse af CT1-kontrakterne, som allerede klart fastlagde forpligtelserne til offentlig tjeneste.

(85) Evnen til at varetage den offentlige tjenesteydelsesopgave og opfylde de dermed forbundne forpligtelser afhænger også af køretøjerne (kvalitet, udstyr, alder osv.), hvilket indebærer detaljerede forpligtelser vedrørende køretøjerne, herunder forpligtelsen i CT2-kontrakterne til at udarbejde en nøjagtig investeringsplan.

5.2.1.2. Andet Altmark-kriterium

(86) For så vidt angår CT1-kontrakterne, mener STIF, at de parametre, der blev anvendt til beregning af kompensationen for de offentlige tjenester, var objektive og gennemsigtige.

(87) CT2-kontrakterne indeholder de data, der anvendes til beregning af kompensationen, hvilket betyder, at parametrene er kendt på forhånd og fastsat på en objektiv og gennemsigtig måde. CT2-kontrakterne indeholder bestemmelser om en finansieringskonto for den af kontrakten mellem STIF og virksomheden omfattede tjeneste, som afspejler kontraktens økonomiske balance og indeholder alle virksomhedens indtægter og udgifter, herunder bidragene fra STIF.

(88) Begge kontrakttyper omfatter desuden mekanismer til kontrol af kompensationerne.

(89) Ifølge STIF er parametrene for den kompensation, der ydes operatørerne, således fastsat på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.

5.2.1.3. Tredje Altmark-kriterium

(90) Metoden til udvælgelse og sammenligning af de udbudte tjenester og vurdering af omfanget af kontrakterne forud for deres indgåelse gør det ifølge STIF muligt at fjerne enhver risiko for overkompensation.

(91) Endelig foretages der en detaljeret analyse af driftsomkostningerne forud for undertegnelsen af kontrakter og tillæg, som tager udgangspunkt i et foreløbigt driftsregnskab udarbejdet af kandidatvirksomheden og vedrører både tekniske og økonomiske oplysninger. Analysen tager følgende kriterier i betragtning:

a) udbudsvolumen pr. linje, pr. periode og pr. time, som gør det muligt at fastlægge det antal køretimer, der er nødvendigt for at drive de enkelte linjer i de forskellige perioder af året

b) vognpark af passende størrelse til de forskellige dele af nettet

c) bidragsniveau, som afhænger af forhandlingerne om driftsomkostningerne ud fra virksomhedens detaljerede analytiske forelæggelse og

d) en revisionsformel til omsætning af kontraktbeløbene til løbende euro.

(92) Den metode, der anvendes efterfølgende under kontraktens udførelse, skulle ligeledes gøre det muligt at undgå enhver form for overkompensation. Det gælder:

a) i forbindelse med CT1-kontrakterne en kontrol af de betingelser, hvorunder forpligtelserne til offentlig tjeneste opfyldes, herunder i lyset af de kompensationer, der er udbetalt til indkøb af køretøjer

b) i forbindelse med CT2-kontrakterne tilbagebetaling af beløbet for afskrivninger og finansieringsomkostninger, såfremt køretøjerne ikke fornys i henhold til investeringsplanen.

(93) STIF kontrollerer i forbindelse med begge kontrakter den faktiske anvendelse af de udbetalte bidrag.

5.2.1.4. Fjerde Altmark-kriterium

(94) Tildelingen af den offentlige tjenesteydelsesopgave skete ikke efter en procedure for tildeling af offentlige kontrakter.

(95) Til gengæld følger kompensationsniveauet ifølge STIF af en målrettet og detaljeret analyse af de omkostninger, som en veldrevet gennemsnitsvirksomhed ville have haft. I betragtning af antallet af kontrakter og forskellige operatører mener STIF at have et klart og fuldstændigt overblik over de faktiske forhold på markedet, især da de enkelte operatørers kontrakter bygger på en standardskabelon og detaljerede individuelle oplysninger.

(96) STIF råder desuden over avancerede analyseværktøjer. STIF har anmodet konsulentfirmaer om at revidere og uddybe de interne tekniske analyser, og foretaget en sammenligning af udbuddene på markedet i Île-de-France samt på markederne for personbefordring i provinsen, hvor kontrakterne tildeles efter en udbudsprocedure.

(97) De krav, som STIF stiller til tjenesternes kvalitet, opfylder ifølge STIF selv kriterierne om sammenlignelighed med en veldrevet gennemsnitsvirksomhed. CT1-kontrakterne indeholdt fælles målsætninger med det formål at ensrette kvaliteten på busnettet, indikatorer til måling af tjenesternes kvalitet samt økonomiske incitamenter for at foretage forbedringer. Denne ordning suppleres i CT2-kontrakterne.

(98) Det betyder, at kompensationerne blev fastlagt ud fra en analyse af de omkostninger, som en veldrevet gennemsnitsvirksomhed, som var veludrustet med transportmidler, skulle afholde for at opfylde de pågældende forpligtelser.

5.2.2. *Forenelighed*

(99) Såfremt Kommissionen alligevel mener, at ordningen udgør statsstøtte, anmoder STIF om, at den angiver det retsgrundlag, hvorpå den agter at vurdere foreneligheden. STIF undrer sig nemlig over, at Kommissionen i sin indledningsafgørelse anførte, at forenelighedsvurderingen skulle tage udgangspunkt i forordning (EF) nr. 1370/2007. Eftersom de påklagede foranstaltninger blev iværksat forud for forordningens ikrafttræden, bør det ifølge STIF i stedet være forordning (EØF) nr. 1191/69, der finder anvendelse. For at overholde indledningsafgørelsens bestemmelser har STIF dog baseret sine bemærkninger på forordning (EF) nr. 1370/2007.

(100) Ifølge STIF opfylder CT1- og CT2-kontrakterne alle de betingelser, der fremgår af forordning (EF) nr. 1370/2007.

(101) For det første er de kontrakter, der er indgået med de private operatører, ganske rigtigt kontrakter om offentlig tjeneste i medfør af forordning (EF) nr. 1370/2007, idet STIF repræsenterer den kompetente myndighed.

(102) For det andet er betingelsen om, at forpligtelserne til offentlig tjeneste skal være klart defineret, ligeledes opfyldt, idet der gives en klar definition af de berørte geografiske områder.

(103) For det tredje er parametrene for beregning af kompensationen klare, objektive, gennemsigtige og fastsat på forhånd.

(104) For det fjerde indeholder kontrakterne detaljerede oplysninger om de omkostninger, virksomheden og STIF skal afholde.

(105) For det femte burde der ikke være nogen risiko for overkompensation i henhold til ræsonnementet i betragtning 90-93.

5.3. **OPTILE**

(106) OPTILE omfatter 70 virksomheder (2012-tal), som varetager rutebefordringstjenester, der står opført i regionens transportplan, med undtagelse af SNCF og RATP. Organisationens bemærkninger vedrører kun regionens foranstaltninger.

5.3.1. *Forekomsten af støtte*

(107) I modsætning til det, Kommissionen antog i sin indledningsafgørelse, mener OPTILE ikke, at denne støtte kommer oven i den kompensation, som de lokale forvaltninger allerede udbetaler, eller at der skulle være tale om en ekstra udbetaling, men derimod, at den letter de lokale forvaltningers kompensationsudbetalinger.

(108) Støtteudbetalingen er i øvrigt betinget af, at der undertegnes tillæg til de allerede eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste, som pålægger virksomhederne nye forpligtelser.

(109) Ifølge OPTILE er kun et af de fire kriterier for, at støtten kan betegnes som statsstøtte, opfyldt, nemlig forekomsten af offentlige midler. Kriterierne om selektivitet, økonomisk fordel og påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne skulle således ikke være opfyldt.

5.3.1.1. Økonomisk fordel

(110) Regionens støtte var rettet mod de lokale forvaltninger og ikke mod transportvirksomhederne, eftersom formålet var at mindske disse forvaltningers økonomiske byrde.

(111) Hvis ikke støtten var blevet udbetalt, ville kontrakterne enten være blevet opfyldt uden ændringer, da udbuddet og de bestemmelser vedrørende tjenesten, der blev fastlagt i den oprindelige kontrakt, var uændrede, eller de pågældende lokale forvaltninger ville være blevet nødt til at udbetale større kompensationsbeløb som følge af den stigning i underskuddet, som de utilstrækkelige billetindtægter ville medføre i forhold til de omkostninger, der var forbundet med at udbyde tjenesterne, som blev omdefineret i tillæggene til kontrakterne om offentlig tjeneste.

(112) De beløb, der blev stillet til rådighed for virksomhederne ved deres indkøb af køretøjer, blev betalt tilbage til de lokale forvaltninger i løbet af materiellets afskrivningsperiode, og virksomhedernes økonomiske byrde var den samme, som hvis de havde taget et banklån. Der var således tale om en ompostering af udgifter mellem lokale forvaltninger.

(113) Derudover kunne regionens støtte ifølge OPTILE sammenlignes med kompensationer for offentlig tjeneste. Da de fire Altmark-kriterier var opfyldt, var det udelukket, at der skulle være tale om en økonomisk fordel.

(114) Med hensyn til det første Altmark-kriterium var regionens udbetaling af støtte betinget af, at der blev undertegnet et tillæg til de kontrakter, der var indgået mellem de lokale forvaltninger og virksomhederne. Dette tillæg materialiserede en udvidelse af udbuddet og omfattede forpligtelser med henblik på at opnå kvalitative forbedringer, hvis opfyldelse blev kontrolleret.

(115) Med hensyn til det andet Altmark-kriterium var parametrene for beregning af kompensationen blevet fastsat på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde, og de var baseret på en objektiv vurdering af de med tjenesten forbundne omkostninger. OPTILE nævner som eksempel satserne for regionens medfinansiering af køretøjerne, som lå på mellem 25 og 60 % af købsprisen alt efter køretøjernes og nettets karakteristika. Disse satser var fastsat på forhånd, og det samme var de maksimale værdier for tilskuddenes beregningsgrundlag. Metoden med at modregne tilskuddene i den kompensation, der blev udbetalt til driftsvirksomheden, var i øvrigt fastlagt i tillægsskabelonen.

(116) Med hensyn til det tredje Altmark-kriterium blev den kompensation, som de lokale forvaltninger skulle udbetale, fastsat ud fra et foreløbigt budget, som blev opstillet med udgangspunkt i de med tjenesten forbundne driftsomkostninger. Disse omkostninger tog højde for regionens tilskud og indtægterne, der blev fastslået ud fra de seneste passagertal. Aftalerne gav de lokale forvaltninger ret til at kontrollere virksomhedernes regnskaber.

(117) Med hensyn til det fjerde Altmark-kriterium undersøgte de lokale forvaltninger forud for aftalernes indgåelse virksomhedernes omkostningsstruktur. Omkostningerne til levering af rullende materiel udgjorde i øvrigt kun ca. 15 %.

5.3.1.2. Selektivitet

(118) Alle de lokale forvaltninger, der havde ansvaret for et net af kollektive rutebefordringslinjer i Île-de-France, kunne nyde godt af støtten. Tildelingskriterierne var objektive og fastsat på forhånd. De virksomheder, der kun lejlighedsvis udøvede transportvirksomhed, var ikke omfattet af ordningen.

5.3.1.3. Påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne

(119) For det første var den kollektive rutebefordring ad vej i Île-de-France ikke åben for konkurrence. For det andet var transportmarkederne, da ordningen blev indført i 1979, endnu ikke åbne for konkurrence i de øvrige medlemsstater.

(120) Den af Kommissionen nævnte eventuelle mulighed for, at virksomhederne i Île-de-France skulle anvende materiel, der var ydet tilskud til, til at byde på kontrakter på andre transportmarkeder i Frankrig og Europa, der var åbne for konkurrence, var ikke realistisk, hverken kontraktligt eller rent fysisk. De kontraktlige bestemmelser begrænsede nemlig anvendelsen til andre aktiviteter af de køretøjer, som regionen ydede tilskud til, og udelukkede, at den regionale ordning kunne udnyttes til at operere på et andet marked. Derudover kunne det rullende materiel, der blev brugt til at varetage den af kontrakterne omfattede tjeneste i Île-de-France, ikke rent fysisk på samme tid blive anvendt uden for Île-de-France til at varetage en tilsvarende tjeneste på andre markeder.

(121) I øvrigt kan de køretøjer, der er beregnet til personbefordring i byer, hvor passagererne for det meste står op, ifølge OPTILE ikke anvendes til lejlighedsvis befordring, som kræver busser, der er indrettet til befordring af siddende passagerer.

5.3.2. *Forenelighed*

(122) Hvis ordningen skulle opfattes som statsstøtte, skulle foreneligheden analyseres i henhold til bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 1191/69 og ikke forordning (EF) nr. 1370/2007 af hensyn til retssikkerheden og beskyttelsen af den berettigede forventning.

(123) I henhold til forordning (EØF) nr. 1191/69 var indgåelsen af kontrakter om offentlig tjeneste nødvendig i betragtning af den demografiske udvikling og ønsket om at tilbyde en tilstrækkelig omfattende tjeneste for kollektiv rutebefordring ad vej, uden at brugerne skulle afholde udgifterne dertil, samtidig med at der blev tilføjet bekymringer med hensyn til miljøstandarderne. Disse kontrakter var bl.a. i overensstemmelse med forordningens artikel 14, eftersom de indeholdt de punkter, der som minimum blev stillet krav om. Endelig oversteg den kompensation, virksomhederne modtog, ikke det, der var nødvendigt for at sikre den offentlige tjenestes funktion. Kompensationen var begrænset til det beløb, der svarede til forskellen mellem udgifterne til udførelse af de i kontrakten definerede tjenester og indtægterne derfra.

(124) Hvis ordningen blev opfattet som statsstøtte, ville den således være forenelig i henhold til forordning (EØF) nr. 1191/69.

5.4. **Keolis**

(125) Keolis er en gruppe selskaber, som opererer inden for transportsektoren, navnlig sektoren for kollektiv rutebefordring ad vej i Île-de-France. Gruppen er medlem af OPTILE. Keolis' bemærkninger vedrører kun regionens foranstaltninger.

5.4.1. *Forekomsten af støtte og overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 1191/69*

(126) De lokale forvaltninger fik ganske vist hjælp af regionen, men Keolis hævder, at operationen var økonomisk neutral for operatørerne. Uden støtte skulle de lokale forvaltninger enten have udbetalt et tilsvarende tilskud til de operatører, de havde indgået en driftsaftale med, eller have indrømmet operatørerne en reduktion af tjenesten. Operatørerne har således ikke nydt godt af nogen yderligere fordel i forhold til de offentlige finansieringer uden regionens ordning.

(127) Den påklagede ordning kan i øvrigt ikke adskilles fra de driftsaftaler, der blev indgået mellem transportvirksomhederne og de lokale forvaltninger. Den var blot et af aspekterne i forbindelse med de lokale forvaltningers indgåelse af kontrakter om offentlig tjeneste i medfør af artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69, hvis bestemmelser kontrakterne ifølge Keolis var i overensstemmelse med.

(128) Dermed indebar ordningen i sig selv ikke nogen form for statsstøtte, eftersom den ikke gav operatørerne nogen økonomisk fordel.

5.4.2. *Betegnelse som eksisterende støtteordning*

(129) Ifølge Keolis var den ordning, som regionen indførte i 1994, en eksisterende ordning, eftersom den gennemførte bestemmelserne i artikel 19 i dekretet fra 1949 ([16]), som blev udstedt, inden Romtraktaten trådte i kraft. De påklagede foranstaltninger skal derfor undersøges i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 ([17]), og Kommissionen kan således kun i påkommende tilfælde foreslå de franske myndigheder passende fremtidige foranstaltninger. Men da den påklagede ordning blev ophævet i 2008, er det ikke længere relevant at undersøge den.

(130) Selv om 1994 skulle blive opfattet som det år, hvor regionens ordning blev indført, er konklusionen den samme. I 1994 var den berørte økonomiske sektor nemlig lukket for konkurrence, hvilket Kommissionens beslutninger fra 1997 og 1998 illustrerer ([18]). Kriteriet om påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne var således ikke opfyldt.

(131) Det indre marked har ganske vist ændret sig siden 1994, idet visse medlemsstater ensidigt har besluttet at åbne deres lokale markeder for personbefordring for konkurrence. Men selv om denne udvikling var tilstrækkelig til i dag at betegne regionens ordning som statsstøtte, ville ordningen blot være en eksisterende støtteordning. Af den grund, der fremgår af betragtning 129, er det derfor ikke relevant at undersøge den.

5.5. **RATP Dev**

(132) Selskabet RATP Développement (»RATP Dev«) er et datterselskab af RATP, et offentligt organ, hvis hovedaktivitet er personbefordring i og mellem byer ad vej og med jernbane. Organets bemærkninger vedrører kun regionens ordning og CT1-kontrakten.

5.5.1. *Forekomsten af støtte*

5.5.1.1. Regionens foranstaltninger

(133) RATP Dev mener, at to af kriterierne mangler, for at regionens foranstaltninger kan betegnes som støtte, nemlig kriterierne om selektivitet og økonomisk fordel.

([16]) Dekret nr. 49-1473 af 14. november 1949 om koordinering og harmonisering af jernbane- og vejtransport.

([17]) Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1) (»procedureforordningen fra 1999«).

([18]) Kommissionens beslutning 98/693/EF af 1. juli 1998 om den spanske ordning for støtte til indkøb af erhvervskøretøjer »Plan Renove Industrial« (den industrielle fornyelsesplan) (august 1994-december 1996) (EFT L 329 af 5.12.1998, s. 23); Kommissionens beslutning 98/182/EF af 30. juli 1997 angående den støtte, som Frioul-Venezia Giulia-regionen (Italien) har ydet til regionens vejgodstransportvirksomheder (EFT L 66 af 6.3.1998, s. 18).

(134) For så vidt angår selektiviteten, gjorde den særlige retlige status for markedet for kollektiv rutebefordring ad vej i Île-de-France det til et særskilt geografisk marked, hvilket også den franske konkurrencemyndighed har påpeget. Inden for den referenceramme, som markedet udgjorde, var regionens ordning en generel foranstaltning, som hverken var diskriminerende eller individuelt baseret, eftersom den var til rådighed for alle de virksomheder for kollektiv rutebefordring ad vej i Île-de-France, som havde indgået en driftsaftale med en lokal forvaltning.

(135) I lyset af den geografiske ([19]) og materielle ([20]) selektivitet, som fastsat i Unionens retspraksis, udgjorde regionens ordning ikke statsstøtte, men var en generel foranstaltning.

(136) For så vidt angår kriteriet om den økonomiske fordel, burde regionens tilskud sidestilles med kompensationer for offentlig tjeneste. Disse kompensationer var i overensstemmelse med de fire Altmark-kriterier og indebar derfor ikke nogen økonomisk fordel.

(137) Med hensyn til det første Altmark-kriterium, som kræver, at forpligtelserne til offentlig tjeneste er klart defineret, understreger RATP Dev, at når kompensationerne for opfyldelsen af disse forpligtelser kommer fra flere statslige organer, skal de vurderes i forhold til alle de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er omfattet af kontrakten om offentlig tjeneste. Det ville derfor være forkert at sige, at regionen kun ydede tilskud for at kompensere for de supplerende forpligtelser, som regionen pålagde virksomhederne. Der var derimod tale om et bidrag blandt flere andre til den kompensation, der blev udbetalt til transportvirksomhederne.

(138) Forpligtelserne til offentlig tjeneste var klart defineret i de driftsaftaler, som var indgået mellem de lokale forvaltninger og transportvirksomhederne, da de ændringer, der var nødvendige for at få tilskud fra regionen, blot var et tillæg. Kommissionen har i øvrigt klart anerkendt forpligtelsen til at investere i rullende materiel som en forpligtelse til offentlig tjeneste, hvis opfyldelse kunne berettige kompensation, navnlig i Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber ([21]).

(139) Med hensyn til det andet Altmark-kriterium var tilskudssatserne klart fastsat alt efter målet med indkøbet af køretøjer (25-60 % alt efter, om der var tale om en udvidelse af vognparken eller investering i en fornyelse af vognparken), og tilskudslofterne var fastsat på forhånd. Parametreringsplanen blev regelmæssigt gennemgået, idet der blev taget hensyn til nødvendigheden af først at tilpasse tilskudsniveauet på en gennemsigtig måde for at undgå enhver form for overkompensation.

(140) Med hensyn til det tredje og fjerde Altmark-kriterium var det fastsat i driftsaftalernes finansieringsordning, at transportvirksomhederne hvert år skulle fremsende et foreløbigt driftsregnskab opstillet efter stramme regler, som indeholdt indtægterne fra regionens tilskud. Den medkontraherende lokale forvaltnings bidrag blev fastsat ud fra det underskud, der fremgik af det foreløbige driftsregnskab. Der var ligeledes indført tilbagebetalingsmekanismer for at undgå enhver form for overkompensation.

5.5.1.2. STIF's foranstaltninger i forbindelse med CT1-kontrakten

(141) Ifølge RATP Dev opfylder den af STIF indførte ordning ikke kriterierne om selektivitet og den økonomiske fordel. Den kan derfor ikke opfattes som statsstøtte.

(142) For så vidt angår kriteriet om selektivitet, finder det samme ræsonnement som i betragtning 134 og 135 anvendelse.

(143) For så vidt angår kriteriet om den økonomiske fordel, kunne STIF's tilskud sidestilles med kompensationer for offentlig tjeneste. Ifølge RATP Dev opfyldte det de fire Altmark-kriterier.

(144) Med hensyn til det første Altmark-kriterium hævder RATP Dev, at Kommissionen ikke i sin indledningsafgørelse anfægtede, at driftsudgifterne kompenserede for opfyldelsen af klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste.

(145) Med hensyn til det andet Altmark-kriterium fremsendte de medkontraherende virksomheder dokumentation til STIF for alle de berørte linjer. I denne dokumentation blev finansieringsbehovet evalueret ud fra en detaljeret finansiel analyse.

([19]) Se f.eks. Domstolens dom af 6. september 2006, Portugal mod Kommissionen, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, præmis 56-58.
([20]) Se f.eks. Rettens dom af 7. marts 2012, British Aggregates mod Kommissionen, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) EUT C 184 af 22.7.2008, s. 13.

(146) Endelig forklarer RATP Dev med hensyn til betragtningerne vedrørende det tredje og fjerde kriterium, at den juridiske gennemgang af CT1-kontrakterne klart viser, at principperne om godtgørelse var i overensstemmelse med Altmark-retspraksis, da kontrakterne ligeledes indeholdt kontrolmekanismer, der kunne udmønte sig i tilbagebetaling af støtten.

5.5.2. *Betegnelse som eksisterende støtteordning*

(147) RATP Dev opfatter regionens og STIF's ordninger som eksisterende støtteordninger i medfør af procedureforordningen fra 1999, eftersom de i henhold til RATP Dev blev indført, inden TEUF trådte i kraft, og da de relevante markeder for rutebefordring på det tidspunkt stadig var lukkede markeder.

(148) Regionens ordning skulle være baseret på en lovbestemmelse, som ikke har ændret sig fra 1949 til 2012, mens STIF's ordninger skulle være en forlængelse af en ordning indført i 1948.

(149) Regionens og STIF's ordninger udgjorde ikke statsstøtte, da de blev indført, eftersom de ikke hindrede samhandelen i Fællesskabet. På tidspunktet for deres indførelse var de berørte markeder lukket for konkurrence, og det er derfor udelukket, at det fjerde kriterium om betegnelse som statsstøtte var overholdt.

(150) Kommissionen har ikke beføjelse til at kræve den støtte, der er udbetalt inden for rammerne af disse eksisterende støtteordninger, tilbagebetalt. Den kan kun træffe afgørelse om fremtidige afhjælpende foranstaltninger.

5.5.3. *Forenelighed*

(151) Hvis der skulle være tale om statsstøtte, og foreneligheden skal vurderes, skal den ifølge RATP Dev undersøges i henhold til forordning (EØF) nr. 1191/69 for de tilskud, der blev udbetalt før den 3. december 2009, hvor forordning (EF) nr. 1370/2007 trådte i kraft.

(152) De kontrakter, der blev undertegnet af RATP Dev's virksomheder, kan opfattes som kontrakter om offentlig tjeneste i henhold til forordning (EØF) nr. 1191/69. Af de samme grunde som i betragtning 140 garanterede disse kontrakter, at der ikke blev udbetalt overkompensation til transportvirksomhederne. Eftersom regionens tilskud udgjorde en del af de kompensationer, der blev udbetalt i forbindelse med disse kontrakter, er det i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 1191/69 og dermed foreneligt med det indre marked. Det samme gælder ifølge RATP Dev de kompensationer, som STIF udbetalte inden den 3. december 2009 inden for rammerne af CT1-kontrakterne.

(153) For så vidt angår de tilskud, der blev udbetalt efter den 3. december 2009, mener RATP Dev, at forordning (EF) nr. 1370/2007 bør finde anvendelse. I denne forordning fastsættes det, at kompensation udbetalt i forbindelse med kontrakter om offentlig tjeneste er forenelige med det indre marked og fritaget for pligten til underretning, hvis i) kontrakterne indeholder det obligatoriske indhold, der er beskrevet i artikel 4 i forordningen, og ii) kompensationen ikke medfører nogen overkompensation. Da disse to betingelser ifølge RATP Dev er opfyldt, konkluderer RATP Dev, at foranstaltningerne er forenelige med det indre marked.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) Transdev Île-de-France (»Transdev«) er en del af Transdev-koncernen og udøver sine aktiviteter inden for sektoren for personbefordring i Île-de-France, hvor virksomheden driver net til personbefordring ad vej uden for det centrale område, der betjenes af RATP.

(155) Virksomhedens bemærkninger vedrører kun regionens foranstaltninger, selv om de kontrakteksempler, den lægger til grund for sin argumentation, også dækker en del af perioden med CT1- og CT2-kontrakter.

(156) Indledningsvis minder Transdev om, at der gælder specifikke regler for kollektiv rutebefordring af passagerer ad vej i Île-de-France, da denne sektor er undtaget fra de almindelige retsregler på transportområdet.

(157) I den periode, klagen vedrører, kunne den organisatoriske myndighed udvælge nettets operatører uden forudgående udbudsprocedure ved administrativ indføring i transportplanen, bl.a. fordi forordning (EF) nr. 1370/2007 endnu ikke var trådt i kraft.

(158) Transdev understreger i øvrigt, at den organisatoriske myndighed skabte strukturelle underskud ved at fastsætte billetpriserne administrativt uafhængigt af de med ydelsen reelt forbundne omkostninger. Der blev ydet rimelig kompensation for disse underskud i henhold til kontrakterne om offentlig tjeneste.

(159) Endelig var den kollektive rutebefordring ad vej i Île-de-France ikke åben for konkurrence.

5.6.1. *Forekomsten af støtte*

(160) Transdev har anmodet firmaet Microeconomix om at gennemgå tre aftaler og deres tillæg samt de dermed forbundne pengestrømme. Virksomheden forelægger de væsentligste resultater og understreger, at ekspertrapporten klart påviser, at tilskudsordningen var neutral, og at der ikke fandt overkompensation sted.

(161) Ifølge Transdev medførte mekanismen til behandling af de regionale tilskud, at de på ingen måde kunne opfattes som investeringsstøtte. De regionale tilskud blev på en måde betalt tilbage til den ordregivende lokale forvaltning i løbet af materiellets afskrivningsperiode i kraft af den negative virkning, som tilskuddene havde på de kompensationer, som forvaltningen udbetalte.

(162) Den påklagede foranstaltning udgjorde således en fuldstændig neutral bestemmelse om udbetaling af kompensation for offentlig tjeneste til de transportvirksomheder, der havde undertegnet en kontrakt om offentlig tjeneste.

(163) I lyset af denne neutralitet er kriterierne for forekomst af statsstøtte ikke opfyldt.

5.6.1.1. Statsmidler og tilregnelse til staten

(164) Transdev er af den opfattelse, at eftersom de af regionen udbetalte beløb i sidste ende vendte tilbage til de lokale forvaltninger, forlod midlerne aldrig den offentlige sfære.

5.6.1.2. Økonomisk fordel

(165) Da midlerne ikke blev stillet til rådighed på vilkår, der var gunstigere end vilkårene på bankmarkedet, indebar ordningen ikke nogen fordel for operatørerne. Det var de lokale forvaltninger, der drog fordel af regionens midler, uden at dette påvirkede konkurrencen.

(166) Transdev afviser i øvrigt, at det materiel, som regionen medfinansierede, skulle konkurrere med materiellet i de virksomheder, der ikke var berettiget til tilskud.

5.6.1.3. Selektivitet

(167) Ordningen vedrørte alle de virksomheder, der var aktive på markedet for kollektiv rutebefordring ad vej i Île-de-France, på samme måde, og foranstaltningen var således ikke selektiv på dette punkt.

5.6.1.4. Påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne

(168) Da der ikke var tale om nogen økonomisk fordel eller selektivitet, mener Transdev ikke, at det på nogen måde var muligt at påvirke konkurrencen og dermed heller ikke samhandelen mellem medlemsstaterne.

5.6.2. *Forenelighed*

(169) Hvis Kommissionen alligevel skulle konkludere, at der var tale om statsstøtte, mener Transdev, at den påklagede ordning er forenelig med det indre marked i kraft af dens overholdelse af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 1191/69.

5.7. **Den Internationale Union for Offentlige Transportmidler**

(170) Den Internationale Union for Offentlige Transportmidler (»UITP«) er den internationale organisation for offentlige transportmidler, der dækker alle former for offentlig transport og har over 3 100 medlemmer (operatører, myndigheder og leverandører) på verdensplan.

(171) UITP går ikke i detaljer med de mekanismer, der blev undersøgt i indledningsafgørelsen, men benytter lejligheden til at minde om visse væsentlige principper for den berørte sektor.

(172) For det første har medlemsstaterne stor handle- og fortolkningsfrihed ved fastlæggelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, som især er betinget af brugernes behov, i overensstemmelse med princippet i forordning (EF) nr. 1370/2007.

(173) For det andet er den offentlige transport i Europa kendetegnet ved, at ca. 50 % af driftsomkostningerne i gennemsnit dækkes af billetindtægterne (30 % i Paris). Det er derfor afgørende, at de offentlige myndigheder yder korrekt kompensation for forpligtelserne til offentlig tjeneste.

(174) Endelig er forpligtelserne til offentlig tjeneste ikke begrænset til de med befordringstjenesterne forbundne driftsomkostninger, således som det antydes i betragtning 43 i Kommissionens indledningsafgørelse. De kan have til formål at forbedre kvaliteten af tjenesterne, infrastrukturen og det rullende materiel. Foranstaltningerne kan være forenelige med det indre marked, hvis de opfylder betingelserne i gældende lovgivning, dvs. forordning (EF) nr. 1370/2007 eller forordning (EØF) nr. 1191/69.

5.8. **Supplerende bemærkninger fra RATP Dev, Transdev, OPTILE og Keolis fremsendt den 21. juni 2016**

(175) For det første henleder de fire interesserede parter, der har ønsket at supplere deres bemærkninger, Kommissionens opmærksomhed på en beslutning truffet af Kommissionen selv i forbindelse med en forenelighedsvurdering af en tjekkisk statsstøtteordning (»Autobus Porizeni-beslutningen«) ([22]). De forhold, der lå til grund for denne beslutning, var ifølge de interesserede parter i høj grad sammenlignelige med forholdene omkring regionens ordning (som fremgår af CT1-kontrakten). Kommissionen undersøgte imidlertid den tjekkiske ordning for investeringstilskud under hensyntagen til tilskuddenes indvirkning på de driftskompensationer, der blev ydet i henhold til driftsaftalerne, og erklærede ordningen forenelig i medfør af forordning (EØF) nr. 1191/69.

(176) De interesserede parter mener endvidere, at Jørgen Andersen-dommen har afklaret spørgsmålet om, hvilken forordning om offentlig personbefordring der finder anvendelse i nærværende sag. Det drejer sig om forordning (EØF) nr. 1191/69 som ændret i 1991, og ikke forordning (EF) nr. 1370/2007.

(177) Principalt påpeger de interesserede parter, at de regionale tilskud, der blev udbetalt inden for rammerne af den af regionen indførte ordning, ikke udgør statsstøtte. De når frem til denne konklusion på den baggrund, at tilskuddet til indkøb af rullende materiel i forbindelse med denne ordning pålægges en årlig rentesats.

(178) For så vidt angår spørgsmålet om, hvilken forordning der finder anvendelse, gør de interesserede parter gældende, at Jørgen Andersen-dommen fastsætter de tidsmæssige regler for anvendelse af forordning (EØF) nr. 1191/69 og forordning (EF) nr. 1370/2007. I dommen fastsætter Domstolen, at forordning (EØF) nr. 1191/69 finder anvendelse ved undersøgelse:

a) af lovligheden af den støtte, der blev udbetalt inden den 3. december 2009, da forordning (EØF) nr. 1191/69 er en fritagelsesforordning, som fritager de kompensationer, der udbetales i henhold til dens bestemmelser, for anmeldelsespligt

b) af lovligheden og foreneligheden af støtte, der blev udbetalt i medfør af kontrakter, som eksisterede den 3. december 2009, og som fortsatte i forskellige perioder i henhold til artikel 8, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1370/2007.

(179) Ifølge Jørgen Andersen-dommen, som Kommissionen skal følge i denne sag, skal den undersøge den støtte, der blev udbetalt inden den 3. december 2009, ud fra forordning (EØF) nr. 1191/69, herunder de kompensationer, der blev udbetalt i form af et vederlag inden for rammerne af kontraktordningen om offentlig tjeneste. I øvrigt fastsættes bestemmelserne om beregning af kompensationer, der udbetales i form af et vederlag, i retspraksis i sagen Danske Busvognmænd ([23]), i hvilken der stilles krav om, at disse kompensationer er »direkte og udelukkende nødvendige til udførelse af offentlig transporttjeneste som sådan« ([24]).

(180) Hvis Kommissionen mod forventning afviser at opfatte forordning (EØF) nr. 1191/69 som en fritagelsesforordning, skal den i overensstemmelse med sin beslutningspraksis konkludere, at de regionale tilskud i regionens ordning er forenelige.

(181) Hvis Kommissionen afviser at anvende principperne i Jørgen Andersen-dommen og anvender forordning (EF) nr. 1370/2007, skal den konstatere, at anvendelsesbetingelserne vedrørende vurderingen af foreneligheden af de kompensationer, der er udbetalt i form af et vederlag, er identiske med betingelserne i forordning (EØF) nr. 1191/69.

([22]) Kommissionens beslutning af 16. april 2008 om statsstøtte nr. 350/2007 ydet af Den Tjekkiske Republik til Autobus Porizeni.
([23]) Rettens dom af 16. marts 2004, Danske Busvognmænd mod Kommissionen, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.
([24]) *Ibidem*, præmis 86.

(182) Endelig supplerer de interesserede parter deres korrespondance om anvendelsen af den eksisterende støtteordning efter Kommissionens afgørelse Dublin Bus/Irish Bus af 15. oktober 2014 ([25]). Ved denne afgørelse vurderede Kommissionen, at en ordning for investeringstilskud, der blev indført i 1985 og lignede regionens ordning meget, var en eksisterende støtteordning.

6. **KOMMISSIONENS VURDERING AF DE PÅKLAGEDE FORANSTALTNINGER**

(183) Kommissionens vurdering vedrører de tre ordninger for investeringsbistand, der er nævnt i indledningsafgørelsen, dvs. i) regionens ordning for investeringstilskud som defineret i afgørelse CR 34-94, CR 44-98 og CR 47-01, ii) den ordning, der fulgte efter førnævnte ordning ved tilføjelse af tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, og iii) C2-bidraget i CT2-kontrakten. Med hensyn til CT2-kontrakten understreger Kommissionen, at dens undersøgelse er begrænset til C2-bidraget, som vedrører investeringsproblematikken. I indledningsafgørelsen henvises der nemlig kun til de foranstaltninger, der kunne udgøre en form for investeringsbistand, hvilket udelukker C1-bidraget i CT2-kontrakten.

6.1. **Støtteordning eller individuel støtte**

(184) Med tiden har over 100 private eller offentlige virksomheder nydt godt af de subsidier, som først regionen og dernæst STIF har udbetalt. Inden forekomsten af støtte og dens eventuelle forenelighed med det indre marked vurderes, skal der ses på spørgsmålet om, hvorvidt disse subsidier blev tildelt individuelt, i hvilket tilfælde Kommissionen skal undersøge dem individuelt, eller i forbindelse med ordninger, i hvilket tilfælde Kommissionen kan begrænse sig til at se på de pågældende ordningers nøgleparametre.

(185) I henhold til Rådets forordning (EU) 2015/1589 ([26]) (»procedureforordningen«) defineres en støtteordning som »enhver retsakt, på grundlag af hvilken der uden yderligere gennemførelsesforanstaltninger kan ydes individuel støtte til virksomheder, som inden for denne retsakt defineres generelt og abstrakt, og enhver retsakt på grundlag af hvilken støtte, der ikke er knyttet til et specifikt projekt, kan ydes til en eller flere virksomheder, uden at tidsrummet eller beløbet er nærmere fastsat«. Det fremgår af denne definition, at for at skelne mellem en støtteordning og flere tilfælde af individuel støtte evaluerer Kommissionen især den skønsmargen, som den støtteydende myndighed har i de enkelte tilfælde.

(186) Med hensyn til regionens ordning konstaterer Kommissionen, at Regionalrådets afgørelse fra 1994 definerede de virksomheder generelt og abstrakt, der kunne søge om tilskud, i nærværende sag de private eller offentlige virksomheder, der havde indgået en kontrakt med en offentlig myndighed i Île-de-France om drift af busruter. I samme afgørelse defineres i øvrigt klart og præcist den type materiel, der kunne ydes tilskud til, prislofterne for dette materiel og tilskudssatsen for hver enkelt type materiel. Støttebetingelserne blev ligeledes præciseret, navnlig den ordregivende lokale forvaltnings og virksomhedens forpligtelse til at tilbyde en kvantitativ eller kvalitativ forbedring af den udbudte befordringstjeneste. Regionens skønsbeføjelser i forbindelse med tildelingen af tilskud var således strengt reguleret i henhold til bestemmelserne i 1994-afgørelsen og efterfølgende i de afgørelser, den blev erstattet af i 1998 og 2001. Kommissionen opfatter derfor disse afgørelser som retsgrundlaget for en ordning.

(187) Med hensyn til de tilskud, der blev udbetalt i forbindelse med CT1-kontrakten, bemærker Kommissionen, at de var omfattet af den kontraktskabelon, som STIF udarbejdede og godkendte i 2006. De individuelle udformninger af denne kontrakt kunne ikke afvige fra skabelonens grundlæggende principper og parametre, sådan som det var anført i præamblen til de enkelte CT1-kontrakter: »Nærværende kontrakt indgås ligeledes i henhold til og under overholdelse af de retningslinjer og principper, der er beskrevet i de regionale udbudsbetingelser, som STIF's bestyrelse vedtog på mødet den 13. december 2006, og den er i overensstemmelse med type 1-skabelonen, som bestyrelsen ligeledes har vedtaget.« Denne bemærkning gælder bl.a. for de ændringer, der blev indført ved tillæg nr. 3, i henhold til STIF-bestyrelsens afgørelse af 2. oktober 2008. På baggrund af denne afgørelse kunne alle de transportvirksomheder, der havde indgået en type 1-kontrakt med STIF, søge om de investeringstilskud, der var omfattet af tillæg nr. 3. Skabelonen til tillæg nr. 3 (navnlig dets bilag I) definerede klart og præcist den type materiel, der kunne ydes tilskud til, prislofterne for dette materiel og tilskudssatsen for hver enkelt type materiel. STIF's skønsbeføjelser ved tildelingen af tilskud i henhold til tillæg nr. 3 var således strengt reguleret i henhold til den skabelon, der blev fastlagt i 2008-afgørelsen. Kommissionen opfatter derfor denne afgørelse som retsgrundlaget for en ordning.

([25]) Kommissionens afgørelse (EU) 2015/635 af 15. oktober 2014 om Irlands statsstøtte SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) til Córas Iompair Éireann Bus Companies (Dublin Bus og Irish Bus) (EUT L 104 af 23.4.2015, s. 17).

([26]) Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9).

(188) Et tilsvarende ræsonnement gør sig gældende for C2-bidraget i CT2-kontrakten. Beregningen af dette bidrag er strengt reguleret i henhold til skabelonen for CT2-kontrakterne, som STIF's bestyrelse har godkendt. Alle de virksomheder, der har undertegnet en CT2-kontrakt, kan søge om C2-kompensation for deres investeringsudgifter, uden at STIF har nogen form for skønsbeføjelser ved beregningen af denne kompensation.

(189) I lyset af ovenstående mener Kommissionen ikke, det er nødvendigt at foretage en individuel undersøgelse af subsidierne for at vurdere forekomsten af støtte og dens eventuelle forenelighed. I det følgende ræsonnerer Kommissionen derfor ud fra de generelle parametre, der står opført i retsgrundlaget for de tre påklagede ordninger.

6.2. **Vurdering af forekomsten af statsstøtte**

(190) Det hedder i artikel 107, stk. 1, i TEUF, at »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, [er] uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

(191) Det fremgår af denne bestemmelse, at for at kunne anerkendes som statsstøtte skal foranstaltningerne i) være iværksat ved hjælp af statsmidler og kunne tilregnes staten, ii) give modtageren en økonomisk fordel, iii) være selektive i modsætning til generelle foranstaltninger og iv) kunne fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

6.2.1. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

6.2.1.1. Regionens foranstaltninger

(192) Regionens tilskud blev bevilget med udgangspunkt i Regionalrådets afgørelser og Île-de-France-regionens budget.

(193) Som følge heraf konkluderer Kommissionen, at regionens foranstaltninger involverer statsmidler og kan tilregnes den franske stat.

6.2.1.2. STIF's foranstaltninger

(194) Da STIF er et offentligt administrativt organ, er dets afgørelser en offentlig myndigheds afgørelser, og dets ressourcer er offentlige.

(195) Som følge heraf konkluderer Kommissionen, at STIF's foranstaltninger involverer statsmidler og kan tilregnes den franske stat.

6.2.2. *Økonomisk fordel*

(196) Indledningsvis understreger Kommissionen, at de offentlige virksomheder, der er blevet begunstiget med regionens og STIF's foranstaltninger, skal opfattes som virksomheder, da de uanset deres juridiske status i nærværende sag udøver en økonomisk aktivitet, dvs. at de tilbyder vejtransporttjenester. Det betyder, at alle dem, der er blevet begunstiget med disse foranstaltninger — private og offentlige virksomheder — udøver en økonomisk aktivitet og skal opfattes som virksomheder i medfør af artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(197) I indledningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl om arten af de investeringsforanstaltninger, som regionen og derefter STIF havde iværksat, og om, hvorvidt der var tale om investeringstilskud eller kompensationer for offentlig tjeneste.

(198) I deres svar oplyste de franske myndigheder og de interesserede parter, at de opfatter regionens og STIF's foranstaltninger som kompensation for de offentlige virksomheders og de private busselskabers opfyldelse af deres forpligtelser til offentlig tjeneste, og at foranstaltningerne ikke har givet modtagerne nogen økonomisk fordel, da de var i overensstemmelse med kriterierne i Altmark-dommen.

(199) Det ligger fast, at kompensationen for de omkostninger, der er forbundet med at levere en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, ikke udgør nogen fordel i medfør af artikel 107, stk. 1, i TEUF, hvis fire kumulative betingelser er opfyldt ([27]). For det første skal den begunstigede virksomhed faktisk være blevet pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser skal være klart defineret. For det andet skal de kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde. For det tredje må kompensationen ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste. For det fjerde skal størrelsen af den nødvendige kompensation, når udvælgelsen af den virksomhed, der skal overdrages en forpligtelse til offentlig tjeneste, ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, der gør det muligt at udvælge den kandidat, der kan levere de pågældende tjenester til den laveste pris for den lokale forvaltning, fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at gennemføre forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne. Kommissionen har oplyst, hvordan den fortolker disse betingelser, i sin meddelelse om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ([28]).

(200) Kommissionen vil derfor analysere de påklagede foranstaltninger med udgangspunkt i Altmark-dommen.

6.2.2.1. Regionens investeringstilskud

(201) Anvendelsen af det første Altmark-kriterium har til formål at fastslå, at udbetalingerne udgør kompensation for opfyldelsen af klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste.

(202) I denne sag konstaterer Kommissionen, at kun de offentlige og private transportvirksomheder, der havde fået pålagt forpligtelser til offentlig tjeneste, kunne søge om tilskud fra regionen. Forpligtelserne til offentlig tjeneste var defineret i de driftsaftaler, der var indgået mellem de enkelte transportoperatører og deres respektive ordregivende lokale forvaltninger. Disse driftsaftaler sikrede kompensation for det tab, der var forbundet med opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, minus eventuelle indtægter og tilskud.

(203) Regionens tilskud var et supplement til denne kontraktordning med det formål at fremme investeringerne og dermed tilskynde til en kvantitativ eller kvalitativ forbedring af de udbudte befordringstjenester. Tilskuddet blev udbetalt som et fast beløb ud fra en bestemt procentsats for hver kategori af udgifter under et givet udgiftsloft (f. eks. prisen ekskl. moms for en bus).

(204) For at kunne ansøge om tilskud skulle de ordregivende lokale forvaltninger forpligte sig til at skærpe indholdet af forpligtelserne til offentlig tjeneste, og den byrde lagde de i øvrigt over på transportoperatørerne. Som det fremgår af selve titlen på 1994-afgørelsen, var formålet med ordningen en »forbedring af tjenesterne for kollektiv rutebefordring ad vej«. Det betyder imidlertid ikke, at regionens tilskud blev ydet som kompensation for forpligtelser til offentlig tjeneste. De havde, som klassiske tilskud, blot til formål at fremme investeringerne blandt de private og offentlige virksomheder, der drev befordringstjenesterne. Til gengæld havde de ordregivende lokale forvaltninger pligt til at yde kompensation til transportoperatøren for hele det underskud, der kunne henføres til *samtlige* de forpligtelser, som myndighederne havde pålagt denne (herunder de forpligtelser, der blev tilføjet, så virksomheden kunne søge om tilskud fra regionen).

(205) Dette underskud ville ganske vist have været større uden regionens tilskud, da det blev beregnet ved at trække indtægter og eventuelle tilskud fra udgifterne. Men der er en begrebsmæssig forskel på ordningen med forpligtelser til offentlig tjeneste og kompensation, som var de ordregivende lokale forvaltningers ansvar (og som ikke er omfattet af nærværende procedure), og så en tilskudsordning, som helt overordnet havde til formål at fremme investeringerne i forbedring af befordringstjenesterne.

(206) Trods den berettigede økonomiske sammenhæng mellem regionens tilskud og beregningen af kompensationen for offentlig tjeneste mener Kommissionen ikke, at regionens tilskud blev ydet som kompensation for klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste. Det første Altmark-kriterium er således ikke opfyldt. Da de fire Altmark-kriterier er kumulative, er kriterierne ikke opfyldt, så snart ét af kriterierne mangler. Derfor skal regionens ordning analyseres mere klassisk som en ordning, der giver mulighed for investeringstilskud.

(207) Ved at påtage sig en del af de investeringsomkostninger, der normalt skulle afholdes af transportvirksomhederne, har regionen frigjort økonomiske midler for modtagerne af disse tilskud, som har kunnet anvende deres egne midler til andre formål. Tilskudsmodtagerne har således opnået en økonomisk fordel.

([27]) Domstolens dom af 24. juli 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, præmis 87-95.
([28]) EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4.

(208) Visse interesserede parter har gjort gældende, at denne fordel blev udlignet derved, at tilskuddene plus de finansieringsomkostninger, som operatøren undgik, blev modregnet i kompensationen for offentlig tjeneste, som i øvrigt blev udbetalt af den ordregivende lokale forvaltning.

(209) Som svar på dette argument konstaterer Kommissionen, at de forskellige afgørelser vedrørende den påklagede ordning ikke fastsatte nøgleparametrene for denne modregning, dvs. varighed og rentesats. Dermed garanterede intet i retsgrundlaget med sikkerhed, at tilskuddene blev modregnet korrekt ud fra en varighed, som var i overensstemmelse med materiellets anvendelse, og under hensyntagen til undgåede finansieringsomkostninger, som var i tråd med de på markedet observerede finansieringsomkostninger. En analyse af, hvorvidt der blev taget korrekt hensyn til tilskuddene i kompensationen for offentlig tjeneste, der i øvrigt blev udbetalt af de ordregivende lokale forvaltninger, afhænger således af analysen af disse kompensationer i hvert enkelt tilfælde og ikke af analysen af tilskuddene. Denne procedure vedrører imidlertid kun tilskuddene og ikke kompensationerne for offentlig tjeneste, som kom andre steder fra.

(210) I lyset af ovenstående bekræfter Kommissionen, at tilskuddene fra regionen isoleret set har givet tilskudsmodtagerne en økonomisk fordel.

6.2.2.2. Investeringstilskud ydet i forbindelse med CT1-kontrakterne

(211) CT1-kontrakten var en kontrakt om offentlig tjeneste, som udtrykkeligt pålagde operatøren klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste. Artikel 4-2 i CT1-kontrakten fastsatte således, at »operatøren driver en offentlig personbefordringstjeneste«. I denne forbindelse var virksomheden underlagt en forpligtelse til at vedligeholde og drive de linjer, hvis drift den havde fået pålagt, og at befordre passagerer på de betingelser og til de takster, som STIF havde fastlagt. Artikel 12-1 i CT1-kontrakten fastsatte entydigt, at »prisfastsættelsen er STIF's enekompetence og kan ikke uddelegeres«. Til gengæld modtog operatøren en kompensation for det tab, der var forbundet med opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste minus eventuelle indtægter og tilskud.

(212) De tilskud, der blev indført ved tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, var forbundet med disse kompensationer på samme måde, som regionens tilskudsordning i den foregående periode var forbundet med de kompensationer, der var fastlagt i driftsaftalerne. Den væsentligste forskel var, at en og samme enhed (STIF) både udbetalte i) den egentlige kompensation for offentlig tjeneste, hvis beregningsmetode havde til formål at dække det med opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste forbundne underskud, og ii) investeringstilskuddet, som blev fastsat ud fra forholdet mellem prisloft og maksimal tilskudssats. Som i den foregående periode fastlagde retsgrundlaget for tildelingen af tilskud, i dette tilfælde skabelonen for tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, i øvrigt heller ikke nøgleparametrene for tilskuddenes modregning i kompensationen for offentlig tjeneste, som kom andre steder fra.

(213) I lyset af disse ligheder, som de fleste af de interesserede parter i øvrigt har understreget, mener Kommissionen, at det er det samme ræsonnement som i den foregående periode, der skal anvendes. De tilskud, der blev udbetalt i medfør af tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, har således karakter af »klassiske« investeringstilskud, og de gav tilskudsmodtagerne en økonomisk fordel.

6.2.2.3. C2-bidraget i CT2-kontrakterne

(214) CT2-kontrakten er en kontrakt om offentlig tjeneste, som udtrykkeligt pålægger transportoperatøren klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste, både med hensyn til drift og investeringer.

(215) Artikel 5-2 i CT2-kontrakten fastlægger således de generelle forpligtelser, der påhviler operatøren:

— »at vedligeholde og drive, idet disse begreber betegner virksomhedens forpligtelse til for de linjer og anlæg, hvis drift operatøren har fået pålagt, at træffe alle foranstaltninger for at garantere en befordringstjeneste, der opfylder normerne for kontinuitet, regelmæssighed, hyppighed, omfang, sikkerhed og kvalitet

— at befordre, hvilket analyseres som virksomhedens forpligtelse til at acceptere og foretage personbefordring til de offentlige takster og på de betingelser, som STIF fastlægger

— at anvende de fastlagte priser, hvilket opfattes som virksomhedens forpligtelse til at sælge og acceptere takstprodukterne i henhold til de af STIF opstillede betingelser for salg og anvendelse

— at deltage i integrerede systemer med hensyn til information, udstedelse af billetter, køreplaner og anvendelse af forbindelsespunkter

— at bidrage til passagerernes sikkerhed.«

(216) Artikel 41 i CT2-kontrakten fastlægger desuden operatørens forpligtelser med hensyn til materiellet, som primært består i forpligtelsen til at anvende alt materiellet, forpligtelsen til at udføre vedligeholdelsesarbejde på det udstyr, der anvendes til udførelse af den offentlige befordringstjeneste, samt forpligtelsen til at opstille en investeringsplan for vognparken for hele kontraktens løbetid, som, navnlig af hensyn til sikkerheden, pålideligheden, køretøjernes disponibilitet og optimeringen af vedligeholdelsesomkostningerne, sikrer, at vognparkens gennemsnitsalder ikke overstiger syv år.

(217) Med CT2-kontrakten bryder STIF mønstret fra de foregående perioder, idet den indfører en kontrakt om offentlig tjeneste, der allerede fra starten ser på de forpligtelser, der vedrører driften *og* investeringerne, på en integreret måde, bl.a. i kraft af en standardiseret »finansieringskonto for tjenesten«. C2-bidraget er udtrykkeligt beregnet til at kompensere for de udgifter, der er forbundet med forpligtelserne til investering. Kommissionen udleder heraf, at C2-bidraget er en godtgørelse for klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste med hensyn til investeringer, og at det første Altmark-kriterium dermed er opfyldt.

(218) Da det således er påvist, at C2-bidraget er i overensstemmelse med det første Altmark-kriterium, skal dets overensstemmelse med det andet, tredje og fjerde Altmark-kriterium undersøges. Da kriterierne er kumulative, vil Kommissionen indskrænke sig til at påvise, at det fjerde kriterium ikke er opfyldt, inden den konkluderer, at bidraget indebærer en økonomisk fordel.

(219) Det fjerde Altmark-kriterium har til formål at kontrollere, at størrelsen af den nødvendige kompensation, når udvælgelsen af den virksomhed, der skal overdrages en forpligtelse til offentlig tjeneste, ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, der gør det muligt at udvælge den kandidat, der kan levere de pågældende tjenester til den laveste pris for den lokale forvaltning, fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at gennemføre forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.

(220) I denne forbindelse anerkendes det, at STIF har foretaget en sammenlignende analyse af omkostningerne forud for indgåelsen af kontrakterne med operatørerne. Denne sammenlignende analyse tager udgangspunkt i i) nøjagtige taloplysninger for hver enkelt kontrakt, ii) retlige instrumenter, der garanterer omkostningernes og udstyrets sammenlignelighed, iii) et indgående kendskab til markedet for personbefordring i Île-de-France og iv) en sammenligning med både de »erhvervsoplysninger«, der er almindeligt anerkendt i sektoren, og med kontrakter, som er tildelt efter en udbudsprocedure. Denne detaljerede analyse vedrører imidlertid primært forskellige driftsvariabler, såsom bussernes rejsehastighed og antallet af køretimer pr. køretøj. Undersøgelsen af disse variabler, som klart er relevant i forbindelse med forhandlingerne om driftsomkostninger og fastlæggelse af C1-bidraget, gør det ikke muligt at sikre, at investeringsomkostningerne, som dækkes af C2-bidraget, svarer til de omkostninger, som en veldrevet gennemsnitsvirksomhed ville have. Derudover er der intet bevis for, at det eksempel, som STIF tager udgangspunkt i, er repræsentativt for veldrevne virksomheder. STIF's analyse er således unægtelig et fremskridt i retning af fornuftig forvaltning af de kompensationer, der udbetales til operatørerne af offentlige tjenester, men analysen er ikke nok til at opfylde det fjerde Altmark-kriterium med hensyn til C2-bidraget.

(221) Da det fjerde Altmark-kriterium således ikke er opfyldt, konkluderer Kommissionen, at C2-bidraget, der blev ydet i forbindelse med CT2-kontrakten, giver modtagerne en økonomisk fordel.

6.2.3. *Selektivitet*

(222) Det fremgår af fast retspraksis ([29]), at en foranstaltning vurderes at være selektiv, hvis ikke alle økonomiske sektorer inden for det berørte område kan drage fordel af den. Både regionens og STIF's foranstaltninger vedrører udelukkende de offentlige myndigheders selvstændige offentlige virksomheder og de private virksomheder, der har indgået en aftale med disse myndigheder eller STIF om drift af en linje eller et transportnet i Île-de-France. Det er således kun sektoren for kollektiv rutebefordring ad vej i Île-de-France, der er omfattet af de påklagede foranstaltninger.

(223) Derudover bemærker Kommissionen, at der foretages en udvælgelse blandt sektorens virksomheder forud for subsidiernes tildeling i forbindelse med udvælgelsen af virksomheder til opfyldelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste.

([29]) Se f.eks. Domstolens dom af 17. juni 1999, Belgien mod Kommissionen, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, præmis 32, eller Domstolens dom af 8. november 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH og Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH mod Finanzlandesdirektion für Kärnten, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, præmis 48.

(224) Da det kan konstateres, at foranstaltningerne er selektive både med hensyn til sektoren og internt i denne sektor, er det i modsætning til det, som RATP Dev synes at antyde med henvisningen til Azores-retspraksis ([30]), ikke nødvendigt også at påvise selektivitetens geografiske karakter. Kommissionen konkluderer dermed, at regionens og STIF's foranstaltninger inden for rammerne af CT1- og CT2-kontrakten er selektive.

6.2.4. *Påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne*

(225) Det skal kontrolleres, om foranstaltningerne kan fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(226) Med hensyn til regionens ordning konstaterer Kommissionen på linje med forvaltningsretten i Paris ([31]), at »de virksomheder, der opererer inden for sektoren for rutebefordring af passagerer, også opererer inden for sektoren for lejlighedsvis personbefordring […] Det betyder, at de virksomheder for rutebefordring af passagerer, der har modtaget ovennævnte tilskud, kan være i konkurrence med virksomhederne for lejlighedsvis personbefordring, som ikke har modtaget disse tilskud, der, som det er blevet oplyst, er forbeholdt de virksomheder, der kører på de faste ruter«. I de første fem år kunne udstyret således anvendes til andre formål uden for den normale driftstid, herunder på markedet for lejlighedsvis personbefordring. Efter det femte års udløb bortfaldt regionens krav til anvendelsen af det udstyr, der var blevet ydet tilskud til. Der var i øvrigt ingen bestemmelser, som forbød de tilskudsmodtagende virksomheder, der drev kollektiv rutebefordring ad vej i Île-de-France, at byde på kontrakter på andre markeder for rutebefordring af passagerer eller lejlighedsvis personbefordring i Frankrig eller Europa, som var åbne for konkurrence. Den nationale dommer, der behandlede den forvaltningssag, som er beskrevet i betragtning 27-32, konstaterede det samme og konkluderede på den baggrund, at de tilskudsmodtagende virksomheder »som følge af de besparelser, de gjorde i forbindelse med indkøb af køretøjer og udstyr, hvortil der blev ydet tilskud, kunne have en konkurrencefordel i forhold til de virksomheder, der ikke modtog støtte«, og at den pågældende ordning derfor kunne »påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordreje eller true med at fordreje konkurrencen« ([32]). Kommissionen er enig i denne konklusion og bekræfter, at regionens investeringstilskud har kunnet fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, lige siden den regionale ordning blev oprettet, og i hele den periode der er omfattet af klagen.

(227) I den efterfølgende periode måtte det materiel, som STIF ydede tilskud til i medfør af tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, udelukkende anvendes til udøvelsen af de offentlige aktiviteter, der stod opført i STIF's transportplan, i mindst otte år ([33]). Kommissionen bemærker imidlertid, at det ræsonnement, der fremføres i betragtning 226, fortsat var relevant efter det ottende driftsår.

(228) Selv om det antages, at de busser, som STIF ydede tilskud til, kun er blevet brugt til varetagelsen af offentlige tjenesteydelsesopgaver på markedet for kollektiv rutebefordring ad vej i Île-de-France, er det ikke nok til at udelukke enhver risiko for, at konkurrencen er blevet fordrejet og samhandelen mellem medlemsstaterne påvirket af den påklagede foranstaltning. Det forhold, at en offentlig myndighed påtager sig omkostninger, der normalt skal afholdes af en virksomhed, giver virksomheden en fordel i forhold til dens direkte konkurrenter på de forskellige markeder, hvor den kan operere, og fordrejer dermed konkurrencen. Som det blev konstateret i Altmark-dommen, er flere medlemsstater siden 1995 begyndt at åbne visse transportmarkeder for konkurrence fra virksomheder med hjemsted i andre medlemsstater. I Frankrig blev denne åbning indledt før 1995, nemlig allerede i 1993 ([34]). Alle de offentlige tilskud, som Frankrig har tildelt vejtransportvirksomheder siden 1993, har således kunnet påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(229) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den tilskudsordning, der blev indført ved tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, kunne fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(230) Det argument, der fremsættes i betragtning 228, gælder også for CT2-perioden, således at den støtte, der tildeles i form af C2-bidraget i CT2-kontrakten, ligeledes kan fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

([30]) Jf. betragtning 135 og fodnote 21 i nærværende afgørelse.
([31]) Forvaltningsretten i Paris' dom nr. 0417015.
([32]) Appelforvaltningsretten i Paris' dom nr. 08PA04753.
([33]) STIF's bemærkninger, betragtning 40.
([34]) Lov nr. 93-122 af 29. januar 1993 om forebyggelse af korruption og gennemsigtighed i økonomiske forhold og offentlige procedurer, den såkaldte »Sapin-lov«.

6.2.5. *Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte*

(231) Kommissionen konkluderer, at de investeringstilskud og kompensationer for offentlig tjeneste, der blev tildelt først af regionen, derefter i medfør af tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten og til sidst i form af C2-bidraget i CT2-kontrakten, udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

6.2.6. *Støttens lovlighed*

(232) Kommissionen vil gerne indledningsvis fremsætte følgende bemærkninger vedrørende de argumenter, som regionen og visse andre interesserede parter har fremsat om regionens omstridte ordnings betegnelse som eksisterende støtteordning. Kommissionen understreger, at spørgsmålet om eksisterende støtte kun vedrører regionens ordning, eftersom datoen for denne ordnings oprettelse ikke er lige så klar som for de ordninger, som STIF efterfølgende indførte. For så vidt angår STIF's ordninger, ligger det fast, at den tilskudsordning, der blev indført ved tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, blev oprettet i 2008 og ikke blot kan opfattes som en videreførelse af regionens ordning trods visse ligheder mellem de to ordninger, om ikke andet så ud fra den betragtning, at det ikke er den samme myndighed, der bevilger tilskuddene i de to ordninger.

(233) For så vidt angår regionens ordning, har de parter i sagen, der påstår, at der er tale om en eksisterende støtteordning, principalt fremført, at retsgrundlaget for regionens tilskudsordning er dekret nr. 49-1473 af 14. november 1949 om koordinering og harmonisering af jernbane- og vejtransport. Dette dekret, der blev ophævet i september 2012, fastsatte ganske rigtigt, at »en lokal forvaltning kan yde tilskud til en vejtransporttjeneste ved at indgå en aftale med en virksomhed om de forpligtelser, som virksomheden skal opfylde ud over de forpligtelser, der fremgår af dens driftsplan« (artikel 19, stk. 1). På dette grundlag må det konstateres, at retsgrundlaget for ordningen var ældre end Romtraktaten, og at regionens ordning således skulle opfattes som en eksisterende støtteordning.

(234) Subsidiært har de samme parter gjort gældende, at der, hvis Kommissionen skulle være af den opfattelse, at det ikke er tilstrækkeligt, at regionens ordning indgik i den overordnede ramme for 1949-dekretet for at blive opfattet som en eksisterende støtteordning, skal tages hensyn til den dato, hvor Regionalrådet formelt indførte ordningen. Denne dato skulle være datoen for offentliggørelse af afgørelse CR 84-07 af 14. februar 1984, ved hvilken ordningen — stadig ifølge disse sagsparter — blev oprettet for første gang, således som den fungerede frem til 2008. I dette andet tilfælde må det fastslås, at kriteriet om påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne ikke var opfyldt på datoen for ordningens indførelse, eftersom det franske marked for kollektiv rutebefordring ad vej ikke var åbent for konkurrence. Dette skulle betyde, at ordningen ikke var en støtteordning, da den blev oprettet.

(235) Kommissionen kan ikke godtage disse to argumenter.

(236) Med hensyn til det principale argument bemærker Kommissionen, at 1949-dekretet ikke præcist fastlagde nogen af ordningens nøgleparametre, herunder varighed, budget, beskrivelse af modtagerne, arten af det tilskudsberettigede materiel og tilskudssats. Denne tekst alene skabte ikke nogen ret til at modtage tilskud. Derfor kan 1949-dekretet ikke opfattes som retsgrundlaget for regionens støtteordning, således som den fremgår af beskrivelsen i nærværende afgørelse.

(237) Med hensyn til det subsidiære argument fremgår det, at de interesserede parters ræsonnement er behæftet med flere fejl. Selv om 1984-afgørelsen skulle blive godtaget som retsgrundlag for regionens ordning, minder Kommissionen om, at kriteriet om påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne allerede var opfyldt på denne dato, jf. ræsonnementet i betragtning 226. Der er således ikke nogen grund til at mene, at regionens ordning ikke var en støtteordning på tidspunktet for dens oprettelse, og det uanset hvilken dato der anses for at være ordningens oprettelsesdato mellem 1979 og 2008.

(238) Hvis det antages, at regionens ordning blev oprettet ved en af de afgørelser, der blev truffet før 1994, kunne spørgsmålet om de omtvistede foranstaltningers forældelse til gengæld rejses, eftersom datoen for deres retsgrundlag så ville ligge mere end 10 år forud for forældelsesfristens afbrydelse i maj 2004.

(239) Kommissionen besvarer dette spørgsmål med, at selv om ordningen var blevet indført før 1994 (f.eks. ved 1984-afgørelsen), ville reglerne om forældelse vedrørende statsstøtte ikke sætte spørgsmålstegn ved konklusionen om, at den støtte, som regionen havde udbetalt siden 1994, udgjorde ny støtte. Forældelsen gælder udelukkende de udbetalinger, der har fundet sted forud for forældelsesdatoen, og ikke ordningen i sin helhed. Forældelsesfristen

blev afbrudt ved den klage, der blev indgivet til den nationale dommer i maj 2004. Denne afbrydelse af forældelsesfristen for den nationale dommer gælder ligeledes for Kommissionen, eftersom den nationale dommer skal beskytte de beføjelser, der tillægges Kommissionen i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF. Al den støtte, som regionen har udbetalt efter maj 1994, skal således opfattes som ny støtte i medfør af denne procedure, også selv om retsgrundlaget for tildeling af denne støtte vurderes at ligge forud for denne dato.

(240) Da spørgsmålet om eksisterende støtte og eventuel forældelse af de omtvistede foranstaltninger således er afklaret, skal der ses på spørgsmålet om støttens lovlighed.

(241) De investeringstilskud, som regionen og derefter STIF ydede i medfør af tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, er ikke blevet meddelt Kommissionen. Der er derfor tale om ulovlig støtte.

(242) Med hensyn til C2-bidraget i CT2-kontrakten fastsættes det i forordning (EF) nr. 1370/2007, artikel 9, at kompensationer, der ydes i overensstemmelse med forordningens bestemmelser, er fritaget for den pligt til forudgående underretning, der er fastsat i artikel 108, stk. 3, i TEUF. I sin dom i sagen Dilly's Wellnesshotel ([35]) forklarede Domstolen, at alle betingelser i en fritagelsesforordning, herunder alle formelle betingelser, skal være overholdt, for at fritagelsen for anmeldelsespligten finder anvendelse. I den forhåndenværende sag påvises det i afsnit 6.3.2 i nærværende afgørelse, at C2-bidraget i CT2-kontrakten opfylder de væsentlige kriterier, der fremgår af forordning (EF) nr. 1370/2007. Til gengæld konstaterer Kommissionen, at STIF ikke opfyldte de forpligtelser til offentliggørelse, der fremgår af artikel 7, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1370/2007. De franske myndigheder har erkendt, at for så vidt angår virksomhederne i OPTILE, er bekendtgørelserne om indgåede kontrakter ikke blevet offentliggjort på trods af forpligtelsen i forordning (EF) nr. 1370/2007. For så vidt angår de kontrakter, der blev indgået med RATP og SNCF Mobilités, bemærker Kommissionen, at bekendtgørelserne om indgåede kontrakter blev offentliggjort i det officielle tidende for offentliggørelse af indgåede offentlige kontrakter (*Bulletin officiel des annonces de marché public*) og i EU-Tidende efter kontrakternes indgåelse og altså ikke mindst et år forud for datoen for indgåelse uden forudgående udbud, sådan som det er påkrævet. Det betyder, at bestemmelserne i artikel 7 i forordning (EF) nr. 1370/2007 ikke blev overholdt, og at den støtte, som STIF har ydet i medfør af CT2-kontrakten, ikke er omfattet af den fritagelse for forudgående underretning, der er nævnt i forordningens artikel 9. Da Kommissionen ikke er blevet underrettet om støtten, konkluderer den, at der er tale om ulovlig støtte.

(243) Kommissionen minder om, at det påhviler de nationale myndigheder at drage alle de konsekvenser, som støttens ulovlighed medfører, navnlig med hensyn til inddrivelsen af renter for den periode, hvor der forelå ulovlighed, som fastsat i CELF-dommen ([36]).

6.3. **Vurdering af foranstaltningernes overensstemmelse med reglerne for statsstøtte**

6.3.1. *Investeringstilskud ydet af regionen og derefter STIF i medfør af tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten*

(244) I lyset af de mange ligheder mellem de tilskud, som STIF ydede i medfør af tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, og dem, som regionen ydede i den foregående periode, er ræsonnementet vedrørende foreneligheden med det indre marked det samme for de to ordninger.

(245) Disse investeringstilskud vedrørte hverken behovet for koordinering af befordringstjenesterne eller godtgørelsen for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, som konkluderet i betragtning 206 og 213. Kommissionen kan således ikke basere sig på artikel 93 i TEUF (eller på den deraf afledte ret) ved vurderingen af deres forenelighed med det indre marked.

(246) Til gengæld kan støtteordninger ifølge artikel 107, stk. 3, i TEUF betragtes som forenelige med det indre marked, når de har til formål at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, og de ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse. Dette kan bl.a. være tilfældet med investeringsstøtte, der forbedrer den måde, hvorpå den pågældende økonomiske aktivitet udøves. De franske myndigheder hævder, at denne bestemmelse finder anvendelse på den investeringsstøtteordning, som regionen Île-de-France havde indført.

([35]) Domstolens dom af 21. juli 2016, Dilly's Wellnesshotel GmbH mod Finanzamt Linz, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, præmis 47.
([36]) Domstolens dom af 12. februar 2008, Centre d'exportation du livre français (CELF) og Ministre de la Culture et de la Communication mod Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE), C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, præmis 55.

(247) Indførelsen af en investeringsstøtteordning for udstyr, der gav mulighed for kvantitativt og kvalitativt at forbedre de udbudte tjenester for kollektiv rutebefordring ad vej, hvor ordningen hævede det niveau for forpligtelser, som modtagerne skulle opfylde ved leveringen af deres tjenester inden tildelingen af tilskud, kunne gøre udbuddet mere tiltrækkende end alternative transportformer i personbil. På den måde og i betragtning af de særlige forhold i Île-de-France, der mindes om i betragtning 16 og 17, bidrog de påklagede ordninger til opfyldelsen af det mål af fælles interesse, jf. hvidbogen om et fælles europæisk transportområde fra 2011 ([37]), som ændringen i transportmiddelvalg fra personbiler til kollektive transportmidler udgør. Uden tilskud ville transportvirksomhederne ikke have været i stand til at gennemføre disse forbedringer. De linjer, der blev ydet tilskud til, kørte med underskud, og deres økonomiske ligevægt var allerede afhængig af kompensationer for offentlig tjeneste andre steder fra. De påklagede ordninger havde altså en tilskyndelsesvirkning.

(248) Kommissionen konstaterer, at der var loft over tilskuddenes beregningsgrundlag og satser, så kun en del af investeringsomkostningerne blev afholdt direkte af regionen og derefter af STIF. De maksimale tilskudssatser lå på 50 % for almindelige busser og 60 % for miljøvenlige busser, så støtteintensiteten var moderat. Dertil kommer, at det materiel, der blev ydet tilskud til — for størstedelens vedkommende busser — kun kunne anvendes marginalt til andre formål eller på andre linjer end dem, tilskuddene blev ydet til i første omgang. For det første var anvendelsen til andre formål end offentlig personbefordring reguleret eller endda forbudt. I CT1-kontrakten og i de regionale tillæg fra og med 1999 var al anden anvendelse forbudt i den periode, hvor tilskuddet blev modregnet. Før 1999 var denne fremgangsmåde reguleret i de fem første år. For det andet er de køretøjer, der er beregnet til personbefordring i byer, hvor passagererne for det meste står op, ikke velegnede til lejlighedsvis personbefordring, som kræver busser, der er indrettet til befordring af siddende passagerer med spændt sikkerhedssele. Selv om muligheden for, at foranstaltningerne påvirkede samhandelen mellem medlemsstaterne, ikke kunne udelukkes af de i betragtning 226 og 228 beskrevne årsager, var denne virkning efter al sandsynlighed begrænset i lyset af de berørte markeders lokale dimension og det forhold, at det kontraktligt og rent fysisk var vanskeligt eller umuligt at anvende det udstyr, der blev ydet tilskud til, i andre geografiske områder (i Frankrig eller Europa).

(249) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at samhandelsvilkårene ikke blev ændret på en måde, der stred mod den fælles interesse, og at de to påklagede ordninger er forenelige med det indre marked, da de er i overensstemmelse med artikel 107, stk. 3, i TEUF.

6.3.2. *C2-bidraget i CT2-kontrakten*

(250) Kommissionen har allerede i betragtning 217 konkluderet, at C2-bidraget i CT2-kontrakten i modsætning til de tilskud, som regionen ydede frem til 2008, og STIF ydede i medfør af tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, skulle analyseres som en kompensation for offentlig tjeneste.

(251) Vurderingen af foreneligheden med det indre marked for den støtte, der blev udbetalt som godtgørelse for visse forpligtelser, der havde sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, sker i henhold til artikel 93 i TEUF. Ved anvendelsen af artikel 93 i TEUF lader Kommissionen sig inspirere af de overordnede principper, der fastsættes i den ret, der er afledt af artikel 93 i TEUF, navnlig forordning (EF) nr. 1370/2007, som trådte i kraft den 3. december 2009. Kommissionen kontrollerer bl.a., om principperne i forordningens artikel 3, 4 og 6 er overholdt.

(252) I artikel 3, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1370/2007 fastsættes det, at: »Når en kompetent myndighed beslutter at tildele den valgte operatør eneret og/eller kompensation af en hvilken som helst art for at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, skal det ske i form af en kontrakt om offentlig trafikbetjening.«

(253) STIF er i medfør af dekret nr. 2005-664 af 10. juni 2005 den enhed, der tilrettelægger rutebefordringen af passagerer i Île-de-France, hvilket gør STIF til en kompetent myndighed med hensyn til tildeling af kompensation for offentlig tjeneste. Denne kompensation tildeles, både hvad angår C1- og C2-bidraget, inden for rammerne af CT2-kontrakten, som er en kontrakt om offentlig tjeneste. Der er således overensstemmelse med artikel 3 i forordning (EF) nr. 1370/2007.

(254) I artikel 4 i forordning (EF) nr. 1370/2007 fastlægges det obligatoriske indhold i kontrakter om offentlig tjeneste.

a) I henhold til artikel 4, stk. 1, skal det i kontrakter om offentlig tjeneste:

— klart defineres, hvilken forpligtelse til offentlig tjeneste en operatør af offentlig trafikbetjening skal opfylde, og inden for hvilke geografiske områder

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

— på en objektiv og gennemsigtig måde på forhånd fastlægges, hvilke parametre en eventuel kompensation beregnes ud fra, og i hvilken form og i hvilket omfang eventuelle enerettigheder ydes, og på en sådan måde, at overkompensation udelukkes

— fastlægges, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne skal fordeles.

b) I henhold til artikel 4, stk. 2, skal det i kontrakter om offentlig tjeneste fastlægges, hvordan billetindtægterne skal fordeles.

c) I artikel 4, stk. 3, fastsættes det, at kontrakterne om offentlig tjeneste skal være tidsbegrænsede med en løbetid på højst ti år for bustrafik.

d) I artikel 4, stk. 6, anføres det, at hvis operatører bliver pålagt at overholde visse kvalitetsstandarder, skal disse standarder klart fremgå af kontrakten.

(255) Med hensyn til CT2-kontrakten konstaterer Kommissionen følgende:

a) CT2-kontrakten kan betegnes som en kontrakt om offentlig tjeneste i det omfang, den, som det er blevet påvist i betragtning 214-216, overdrager forvaltningen og varetagelsen af den offentlige passagerbefordring til en operatør, som er underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste. Kontrakten indeholder bestemmelser om et C1- og et C2-bidrag, der fastlægges på en gennemsigtig og objektiv måde i CT2-kontraktens artikel 53. Den standardiserede finansieringskonto for tjenesten gør det muligt at fordele omkostningerne til varetagelse af tjenesterne nøjagtigt. Der er således overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1370/2007.

b) Mekanismerne til fordeling af billetindtægterne er beskrevet i detaljer i artikel 50 i CT2-kontrakten. Der er således overensstemmelse med artikel 4, stk. 2.

c) CT2-kontrakten erstattede CT1-kontrakten fra og med 2008 og for resten af kontraktens løbetid frem til den 31. december 2016. Der er således overensstemmelse med artikel 4, stk. 3.

d) CT2-kontrakten indeholder kvalitetsstandarder, der er klart beskrevet i kontrakten. Der er således overensstemmelse med artikel 4, stk. 6.

(256) Endelig beskrives de overordnede principper for ydelse af kompensation for offentlig tjeneste i artikel 6 i forordning (EF) nr. 1370/2007 samt i bilaget dertil:

a) metode til beregning af »den økonomiske nettovirkning«, som opfyldelse af forpligtelsen til offentlig tjeneste har på de omkostninger og indtægter, som en operatør af offentlig trafikbetjening har

b) regnskabsmæssig adskillelse af de aktiviteter, der er omfattet af en forpligtelse til offentlig tjeneste, og dem, der udøves i kommercielt øjemed

c) definition af den »rimelige fortjeneste«, som operatøren kan forvente i kraft af udbetalingen af kompensation for offentlig tjeneste

d) opfordring til at opretholde og udvikle en effektiv forvaltning for at levere kvalitetstjenester.

(257) Kommissionens undersøgelse begrænser sig på dette punkt til C2-bidraget i CT2-kontrakten, da C1-bidraget ikke er omfattet af de undersøgelser, der fremgår af indledningsafgørelsen. Det er imidlertid nødvendigt at forklare forholdet mellem C1 og C2 for at kunne træffe afgørelse om C2-bidraget.

(258) C1-bidraget har til formål at kompensere for driftsunderskuddet, beregnet som summen af driftsomkostningerne (bortset fra investeringsrelaterede elementer, såsom hensættelser til afskrivninger) plus en ved kontrakt fastsat margen og minus alle driftsindtægter og -tilskud. C2-bidraget derimod beregnes som summen af hensættelserne til afskrivninger og har således kun til formål at dække de omkostninger, der er forbundet med de i kontrakten fastsatte investeringsforpligtelser. Metoden til beregning af disse to bidrag fremgår klart af CT2-kontrakten og bilagene dertil, jf. betragtning 256, litra a).

(259) Ifølge de oplysninger, STIF har fremsendt, kører alle de linjer, der er omfattet af en CT2-kontrakt, med underskud (også inden investeringsomkostningerne), så C1-bidraget er altid positivt ([38]). Da driftsindtægterne og -tilskuddene ikke er tilstrækkelige til at dække blot en brøkdel af de årlige investeringsomkostninger, er C2-bidraget i virkeligheden identisk med de hensættelser til afskrivninger (plus finansieringsomkostningerne), der opføres i den standardiserede finansieringskonto.

([38]) C1-bidraget udgør i gennemsnit 61 % af driftsudgifterne og den ved kontrakt fastsatte fortjeneste. Driftsindtægterne udgør i gennemsnit 31 % af driftsudgifterne og den ved kontrakt fastsatte fortjeneste.

(260) Det fremgår af denne skelnen, at definitionen af den »rimelige fortjeneste« i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 1370/2007, udelukkende vedrører C1-bidraget og ikke C2-bidraget. Betragtning 256, litra c), kan således ikke anvendes på C2-bidraget isoleret set. Til gengæld kan det påvises, at C2-bidraget ikke på nogen måde kan overkompensere transportoperatøren, da det udelukkende dækker de faktiske konstaterede investeringsudgifter, der indføres i finansieringskontoen for de forskellige linjer i form af hensættelser til afskrivninger.

(261) For så vidt angår betragtning 256, litra b), konstaterer Kommissionen, at denne finansieringskonto, som er specifik for hver enkelt linje, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, gør det muligt på den ene side at sikre den regnskabsmæssige adskillelse fra operatørens eventuelle andre aktiviteter og på den anden side at registrere alle de omkostninger og indtægter, der er forbundet med udførelsen af den offentlige tjeneste, i henhold til principperne i bilaget til forordning (EF) nr. 1370/2007.

(262) Endelig fastsættes det i CT2-kontraktens artikel 49 med hensyn til betragtning 256, litra d), at »virksomheden ud over sin godtgørelse deltager i udbyttedelinger og modtager bonus eller pålægges bøder alt efter resultaterne af driften af referencetjenesten«. Den kompensation for offentlig tjeneste, som C2-bidraget er en del af, er således forbundet med en tilskyndelsesordning, der er tilstrækkeligt avanceret til, at forordning (EF) nr. 1370/2007 kan anses for at være overholdt.

(263) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at C2-bidraget i CT2-kontrakten er i overensstemmelse med de overordnede principper i forordning (EF) nr. 1370/2007, for så vidt angår beregningen af kompensationen for offentlig tjeneste, og at det dermed er foreneligt med det indre marked på baggrund af artikel 93 i TEUF. Denne konklusion, som er begrænset til C2-bidraget, vedrører ikke foreneligheden af kompensationerne i CT2-kontrakten samlet set (da C1-bidraget ikke er omfattet af nærværende afgørelse).

7. **KONKLUSION**

(264) De investeringstilskud, som regionen Île-de-France har ydet inden for rammerne af de forskellige afgørelser fra 1994, 1998 og 2001, udgør ulovlig statsstøtte og er i modstrid med artikel 108, stk. 3, i TEUF. Da de er i overensstemmelse med artikel 107, stk. 3, i TEUF, erklærer Kommissionen imidlertid støtten forenelig med det indre marked.

(265) De investeringstilskud, som STIF har ydet i medfør af tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, udgør ulovlig statsstøtte og er i modstrid med artikel 108, stk. 3, i TEUF. Da de er i overensstemmelse med artikel 107, stk. 3, i TEUF, erklærer Kommissionen imidlertid støtten forenelig med det indre marked.

(266) De kompensationer for offentlig tjeneste, som STIF udbetalte i form af C2-bidraget i CT2-kontrakten, udgør statsstøtte, der, eftersom de ikke opfylder visse formelle kriterier i forordning (EF) nr. 1370/2007, ikke er omfattet af den fritagelse for underretning, der er fastsat i forordningen. Da de er i overensstemmelse med artikel 93 i TEUF, erklærer Kommissionen imidlertid støtten forenelig med det indre marked —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den støtteordning, som Frankrig ulovligt har gennemført i perioden 1994-2008 i form af investeringstilskud ydet af regionen Île-de-France i henhold til afgørelse CR 34-94, CR 44-98 og CR 47-01, er forenelig med det indre marked.

Artikel 2

Den støtteordning, som Frankrig ulovligt har gennemført fra og med 2008 i form af investeringstilskud ydet af STIF i medfør af tillæg nr. 3 til CT1-kontrakten, er forenelig med det indre marked.

Artikel 3

Den støtteordning, som Frankrig ulovligt har gennemført i form af C2-bidrag ydet af STIF i henhold til CT2-kontrakten, er forenelig med det indre marked.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. februar 2017.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Medlem af Kommissionen