BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2017/1470 DER KOMMISSION

vom 2. Februar 2017

zu den Beihilferegelungen SA.26763 2014/C (ex 2012/NN), die von Frankreich zugunsten von Busverkehrsunternehmen in der Region Île-de-France durchgeführt wurden

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2017) 439)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1, Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen [1] und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 7. Oktober 2008, eingegangen am 17. Oktober 2008, hat ein Beschwerdeführer, der nicht namentlich genannt werden wollte (im Folgenden „Beschwerdeführer"), eine Beschwerde bei der Kommission gegen die Region Île-de-France (im Folgenden „Region") eingereicht, weil diese 1994 eine Beihilfe- und Finanzhilferegelung zugunsten bestimmter Verkehrsunternehmen in dieser Region eingeführt hatte.

(2) Mit Schreiben vom 25. November 2008 hat die Kommission an die französischen Behörden ein Auskunftsersuchen zu dieser Beschwerde gerichtet.

(3) Mit Schreiben vom 13. Januar 2009 haben die französischen Behörden die Kommission um eine zusätzliche Frist gebeten, um die Fragen der Kommission zu beantworten. Diese hat mit Schreiben vom 14. Januar 2009 zugestimmt. Die Beantwortungsfrist wurde somit bis zum 18. Februar 2009 verlängert.

(4) Die französischen Behörden haben das Auskunftsersuchen der Kommission am 26. Februar 2009 beantwortet.

(5) Mit Schreiben vom 20. April, vom 2. September und vom 17. November 2010 hat der Beschwerdeführer zusätzliche Informationen über die von der Region gewährten Maßnahmen an die Kommission übermittelt.

(6) Nachdem die französischen Behörden kein weiteres Auskunftsersuchen erhalten haben, haben sie die Kommission mit Schreiben vom 31. Mai 2011 um eine schriftliche Bestätigung des Abschlusses des Untersuchungsverfahrens ersucht.

(7) Mit Schreiben vom 8. Juni 2011 hat die Kommission die französischen Behörden ersucht, zu den vom Beschwerdeführer übermittelten zusätzlichen Informationen Stellung zu nehmen.

[1] ABl. C 141 vom 9.5.2014, S. 38.

(8) Trotz der Erinnerungsschreiben vom 14. November 2011 und vom 29. Februar 2012 sowie der E-Mails vom 22. September und 8. Dezember 2011 ist das Auskunftsersuchen der Kommission unbeantwortet geblieben.

(9) Ein neues Auskunftsersuchen wurde am 17. Juli 2012 an die französischen Behörden gerichtet.

(10) Nachdem keine Antwort der französischen Behörden innerhalb der festgesetzten Frist erfolgte, wurde ihnen am 25. September 2012 ein Erinnerungsschreiben zugesandt. Dieses ist ebenfalls unbeantwortet geblieben.

(11) Am 14. Dezember 2012 hat die Kommission eine Anordnung zur Auskunftserteilung erlassen. Frankreich hat am 22. Januar 2013 eine unvollständige Antwort übermittelt und verpflichtete sich darin, so bald wie möglich auf die Kommission zurückzukommen, um die in der Anordnung zur Auskunftserteilung aufgeworfenen Fragen umfassend zu beantworten. Am Tag des Beschlusses zur Einleitung des Verfahrens hatte die Kommission noch keine zusätzlichen Informationen erhalten.

(12) Am 11. März 2014 hat die Kommission, ohne die genannten Informationen jemals erhalten zu haben, daher das förmliche Prüfverfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) eingeleitet. Dieser Beschluss (im Folgenden „Beschluss über die Einleitung des Verfahrens"), mit dem Dritte zur Stellungnahme zu den fraglichen Maßnahmen aufgefordert wurden, wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([2]) veröffentlicht.

(13) Frankreich hat seine Stellungnahme am 30. April 2014 abgegeben. Die Kommission hat ebenfalls die Stellungnahmen von sieben betroffenen Dritten erhalten. Sie hat diese an Frankreich übermittelt und Frankreich die Möglichkeit gegeben, dazu Stellung zu nehmen. Mit Schreiben vom 3. September 2014 hat Frankreich mitgeteilt, dass es dazu keine Stellungnahme abgeben möchte.

(14) Am 21. Juni 2016 hat die Kommission nach Ablauf der Frist eine gemeinsame Mitteilung von vier der sieben betroffenen Dritten erhalten. Diese Mitteilung zielte insbesondere darauf ab, den Standpunkt dieser Dritten klarzustellen, nachdem der Gerichtshof sein Urteil in der Sache *Europäische Kommission gegen Jørgen Andersen (im Folgenden „Urteil Jørgen Anderson")* gefällt hatte ([3]).

(15) Schließlich hat die Region ihre Stellungnahme durch Zusendung einer zusätzlichen Mitteilung am 9. November 2016 ergänzt.

2. ZUSAMMENHANG UND VORSTELLUNG DER FRAGLICHEN MASSNAHMEN

(16) Mit über 12 Mio. Einwohnern macht die Region Île-de-France allein 18,8 % der Bevölkerung Frankreichs aus, sodass sie die bevölkerungsreichste Region mit der größten Bevölkerungsdichte ist (996 Einw./km²). Laut dem Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (Agentur für Stadtentwicklung der Region Île-de-France) ([4]) hält die Region Île-de-France mit durchschnittlich über 240 000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2010 auf fünf ihrer Streckenabschnitte den europäischen Rekord im Bereich Verkehr: drei Streckenabschnitte des Boulevard périphérique, ein Abschnitt der A1 und ein Abschnitt der A4. Diese Abschnitte übertreffen bei weitem die am stärksten befahrenen Abschnitte der Autobahnen Londons, Berlins oder Mailands. Doch auch abgesehen von der atypischen Situation bestimmter Streckenabschnitte weist das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz ein außergewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen auf. Eine von zwei Stationen des von der Direction des routes d'Île-de-France betriebenen Straßennetzes wird von über 18 000 Fahrzeugen pro Tag und pro Fahrstreifen befahren; ein derartiges Verkehrsaufkommen wird bei den großen nationalen Autobahnen des übrigen Frankreich als charakteristisch für eine sehr ernste Situation angesehen.

(17) In der Region Île-de-France werden rund 23 Mio. motorisierte Fortbewegungen gezählt(d. h. zwei Drittel der erfolgenden Fortbewegungen). Mehr als die Hälfte davon werden mit Privatfahrzeugen (der Bestand liegt über vier Millionen Pkw) oder mit Nutzfahrzeugen durchgeführt. Der verbleibende Teil erfolgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das übermäßig hohe Verkehrsaufkommen des Hauptverkehrsstraßennetzes der Region Île-de-France zeigt sich auch in einem ständig dichten Verkehr: So bleibt die stündliche Verkehrsmenge von 6 bis 21 Uhr oft auf ihrem Maximalwert, bei einem nahezu stabilen täglichen Verkehrsaufkommen während des ganzen Jahres. Bei solchen Verkehrsmengen können geringe Verkehrsschwankungen sehr große Geschwindigkeitsabweichungen verursachen und schnell zu Stauungen führen. Die mit einem derartigen Grad an Überlastung verbundenen negativen externen Effekte sind offensichtlich: Luftverschmutzung, Zeitverlust, steigende Unfallzahlen, Attraktivitätsverlust des Gebiets usw. Angesichts einer solchen Situation ist die Entwicklung eines attraktiven Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln unverzichtbar, um eine nachhaltige Mobilität zu erreichen.

([2]) Siehe Fußnote 1.
([3]) Urteil des Gerichtshofs vom 6. Oktober 2015, *Europäische Kommission gegen Jørgen Andersen*, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Bericht des Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France, veröffentlicht im März 2013 und abrufbar im Internet (in französischer Sprache): www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf

(18) Die eingehende Untersuchung der Kommission konzentrierte sich auf ein System zur Förderung von Investitionen durch Unternehmen des öffentlichen Personenlinienverkehrs per Straße, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag in dem besonderen Umfeld der Region Île-de-France wahrnehmen, das zu berücksichtigen ist. Dieses System hat sich im Laufe der Zeit in Abhängigkeit von den Organisationsbedingungen des öffentlichen Personenlinienverkehrs per Straße in der Region Île-de-France weiterentwickelt. Deshalb unterscheidet die Kommission zwischen zwei Zeiträumen:

a) dem Zeitraum 1994-2008, während dem die Region Investitionsfinanzhilfen als Gegenleistung für die Unterzeichnung eines Zusatzvertrags zu den bereits abgeschlossenen Betriebsvereinbarungen zwischen einem Verkehrsunternehmen und einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft gewährte;

b) dem Zeitraum 2008-2016, während dem das Syndicat des Transports d'Île-de-France (im Folgenden „STIF") Zuschüsse im Rahmen der neuen Organisation des öffentlichen Verkehrs gewährte, die seit 2007 in der Region Île-de-France Anwendung findet. Dieser Zeitraum untergliedert sich wiederum in zwei Teilzeiträume, die zwei Arten von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen entsprechen, welche nacheinander von STIF eingeführt wurden.

2.1. **Von der Region durchgeführte Maßnahmen**

(19) Am 20. Oktober 1994 hat die Region einen Beschluss verabschiedet ([5]), der darauf abzielt, eine Reihe von 1979 eingeführten Maßnahmen ([6]) zugunsten von Unternehmen, die Dienstleistungen des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France bereitstellten, zu verlängern. Vor dem Beschluss von 1994 wurde die ursprüngliche Regelung von 1979 bereits in zwei Beschlüssen abgeändert: in den Jahren 1984 (CR 84-07) und 1987 (CR 87-07). Zwei weitere Beschlüsse wurden später verabschiedet, 1998 (CR 44-98) und 2001 (CR 47-01), bevor diese Regelung 2008 endgültig aufgehoben wurde.

(20) In Anwendung dieser Beschlüsse konnte die Region eine Finanzhilfe für öffentlich-rechtliche Körperschaften gewähren, die entweder mit einem Privatunternehmen eine Vereinbarung über den Linienbetrieb von Autobussen abgeschlossen hatten oder diese direkt über einen Regiebetrieb betreiben. Die öffentlich-rechtlichen Körperschaften zahlten diese Finanzhilfe an das Verkehrsunternehmen aus, wenn dieses Eigentümer der bezuschussten Investitionen war.

(21) Die bewilligten Investitionen waren hauptsächlich dafür bestimmt, die Anschaffung von Neufahrzeugen zu fördern, als Gegenleistung für eine quantitative Verbesserung des Angebots (Erhöhung der Bedienungs- oder Fahrtenhäufigkeit, Verlängerung der Linien oder Einrichtung neuer Linien), eine qualitative Verbesserung der Dienstleistung (Verpflichtung auf eine Qualitätscharta, Niederflurbus), die Installation neuer Ausstattungen an Bord der Fahrzeuge (Vorrichtungen zur Ansage oder Anzeige von Haltestellen), die Einrichtung von Systemen für die Ausstellung und Entwertung von Fahrausweisen, die Einrichtung von Haltestellen und Aufstellung von Haltestellenpfosten, oder die Durchführung von Studien.

(22) Die Körperschaften mussten ihre Finanzhilfeanträge an die Region stellen.

(23) Der Finanzhilfesatz lag zwischen 25 % und 60 % der Ausgaben (Nettopreise). Die Höhe der Finanzhilfe war je nach Art der Ausgaben nach oben begrenzt.

(24) Die begünstigen Unternehmen mussten sich verpflichten, die quantitativen und qualitativen Verbesserungen des Angebots, die Fahrzeuge und Ausrüstungsgegenstände während mindestens fünf Jahren ab dem Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme aufrechtzuerhalten. Während diesen fünf Jahren mussten die Fahrzeuge, für die Finanzhilfen bewilligt wurden, vorrangig und im Wesentlichen auf den betroffenen Linien eingesetzt werden.

(25) Schließlich waren die öffentlich-rechtlichen Körperschaften, die als Auftraggeber agieren, und die Unternehmen verpflichtet, einen Zusatzvertrag zu ihrer Betriebsvereinbarung abzuschließen, der vom Präsidenten des Regionalrats gegengezeichnet ist, der die Verwendung der Finanzhilfe einschränkte und die Gegenleistungen auflistete, die dem begünstigten Unternehmen bezüglich der quantitativen und qualitativen Verbesserungen des Angebots auferlegt werden.

(26) Laut den französischen Behörden haben zwischen 1994 und 2008 135 Unternehmen — von insgesamt 150 in der Region Île-de-France — von dieser Maßnahme profitiert.

2.1.1. *Verfahren vor dem nationalen Verwaltungsgericht*

(27) Im Mai 2004 hat der Verband „Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs" (SATV) den Präsidenten des Regionalrats ersucht, die drei vorgenannten Beschlüsse aufzuheben. Angesichts der Weigerung des Präsidenten am 17. Juni 2004 hat der SATV beim Verwaltungsgericht von Paris eine Nichtigkeitsklage gegen die Ablehnungsentscheidung eingelegt.

([5]) Beschluss CR 34-94 vom 20. Oktober 1994 über die Beihilfe für die Verbesserung der Dienstleistungen des öffentlichen Personenverkehrs auf der Straße, die von Privatunternehmen oder Regiebetrieben bereitgestellt werden.

([6]) Beschluss CR 79-21 vom 10. Juli 1979.

(28) In seinem Urteil vom 10. Juli 2008 ([7]) hat das Verwaltungsgericht der Nichtigkeitsklage des SATV stattgegeben und hat der Region aufgetragen, dem Regionalrat einen neuen Beschluss zu unterbreiten, mit der Begründung, dass der Einführung dieser Förderregelung keine Mitteilung an die Europäische Kommission vorausgegangen war. Das Verwaltungsgericht hat außerdem der Region aufgetragen, die Aufhebung der drei Beschlüsse vorzunehmen.

(29) Die Region hat Berufung gegen dieses Urteil eingelegt, aber auch die strittigen Beschlüsse mit dem Beschluss CR80-08 vom 16. Oktober 2008 aufgehoben.

(30) Am 12. Juli 2010 ([8]) hat das Oberverwaltungsgericht (Cour administrative d'appel, CAA) Paris das Urteil des Verwaltungsgerichts bestätigt. Die Region hat ein Rechtsmittel gegen dieses Urteil beim Conseil d'État eingelegt. Der Conseil d'État hat dieses Rechtsmittel in einem Urteil vom 23. Juli 2012 verworfen ([9]).

(31) Vier betroffene Dritte haben zudem eine Drittwiderspruchsklage gegen das Urteil des CAA Paris erhoben. Infolge der Verwerfung dieses Rechtsmittels durch das CAA am 27. November 2015 haben die betroffenen Dritten ein Rechtsmittel eingelegt, das bis heute anhängig ist.

(32) Infolge eines neuen Antrags, der vom SATV am 27. Oktober 2008 eingereicht wurde, hat das Verwaltungsgericht Paris mit seinem Urteil vom 4. Juni 2013 ([10]) der Region aufgetragen, Vollstreckungstitel auszustellen, die die Rückforderung der ausgezahlten Finanzhilfen ermöglichen, auf der Grundlage der Beschlüsse, die durch das Urteil Nr. 0417015 vom 10. Juli 2008 aufgehoben wurden. Die Region hat gegen dieses Urteil Berufung eingelegt. Am 31. Dezember 2013 hat das CAA Paris den Antrag abgewiesen ([11]). Die Region hat ein Rechtsmittel gegen dieses Urteil beim Conseil d'État eingelegt. Dieses Rechtsmittel ist heute immer noch anhängig.

2.2. **Von STIF durchgeführte Maßnahmen**

(33) STIF ist eine öffentliche Verwaltungseinrichtung, die von dem Dekret Nr. 2005-664 vom 10. Juni 2005 geregelt wird. Sie organisiert, koordiniert und finanziert den öffentlichen Personenverkehr in der Region Île-de-France, der von dem Pariser ÖPNV-Betreiber Régie autonome des transports parisiens (RATP), der franz. Eisenbahngesellschaft Société nationale des chemins de fer français (SNCF), dem Transilien-Netz und privaten Busunternehmen sichergestellt wird, die in dem Netz Réseau de l'organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (OPTILE) zusammengeschlossen sind.

(34) Mit dem Beschluss Nr. 2006/1161 vom 13. Dezember 2006 hat STIF eine neue vertragliche Organisation für alle Linien des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße festgelegt. Das angestrebte Ziel bestand darin, ihre Rolle als organisierende Einrichtung im Bereich der Festlegung des Angebots und des Serviceniveaus sowie im Bereich der Leistung der Verkehrsunternehmen und der finanziellen Transparenz zu stärken.

(35) Diese neue Organisation stützt sich auf eine regionale Leistungsbeschreibung, deren Grundsätze in zwei aufeinanderfolgende Verträge aufgenommen wurden, die für eine Gesamtlaufzeit von zehn Jahren abgeschlossen wurden:

a) der erste, ein Vertrag des Typs 1 („CT1"), wurde für eine maximale Laufzeit von vier Jahren geschlossen (2007-2010 bzw. 2011 für die letzten Verträge);

b) der zweite, ein Vertrag des Typs 2 („CT2"), wurde am Ende einer zweiseitigen Verhandlung mit jedem Privatunternehmen für Verkehrsnetze der Region für die verbleibende Laufzeit bis zum 31. Dezember 2016 geschlossen.

(36) Diese zwei Typen von Verträgen übernehmen, jeder auf seine Weise, den Grundsatz der Bezuschussung der von den Verkehrsunternehmen getätigten Investitionen.

2.2.1. *Vorstellung der Verträge „CT1"*

(37) Die Verträge „CT1" wurden am 13. Dezember 2006 mit 75 privaten Verkehrsunternehmen geschlossen und sind am 1. Januar 2007 in Kraft getreten. Sie haben die vorherigen Betriebsvereinbarungen abgelöst und zugleich den Übergang zu der „Ziel"-Vertragsform vorbereitet, die der Vertragstyp „CT2" darstellte.

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

(38) Der Vertrag „CT1“ wurde mit jedem Unternehmen für alle von ihm betriebenen Linien abgeschlossen. Gemäß Artikel 2-1 des Vertrags „CT1“ war es das Ziel des Vertrags, *„die Durchführungsbedingungen des öffentlichen Dienstleistungsunternehmens des öffentlichen Personenlinienverkehrs für seinen Betrieb in der Region Île-de-France“* vorzusehen. Er legte die Bedingungen für die Arbeitsweise in den Beziehungen zwischen STIF und dem Leistungserbringer in folgenden Bereichen fest:

a) die Beschaffenheit und die Verpflichtungen der Erbringung der Dienstleistung des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße, wie sie im regionalen Verkehrsplan festgelegt und in dem Vertrag beschrieben ist;

b) die Verpflichtungen betreffend die Qualität der Dienstleistungen, die auf das vertragliche Dienstleistungsangebot anwendbar sind, unter Einhaltung der in der regionalen Leistungsbeschreibung vorgesehenen Mindestanforderungen;

c) die Güter und Investitionen;

d) die Berechnung der Beiträge von STIF unter Einhaltung der in der regionalen Leistungsbeschreibung festgelegten Grundsätze;

e) die besonderen Bedingungen für die Funktionsweise der Vertragsbeziehung zwischen STIF und dem Unternehmen betreffend Information, Kontrolle, Änderung und Beendigung des Vertrags.

(39) Mit dem Beschluss seines Rates vom 2. Oktober 2008 hat STIF durch einen Zusatzvertrag („Zusatzvertrag Nr. 3“) die Verträge „CT1“ geändert und einen Mechanismus für Finanzhilfen für Investitionen in Fahrzeuge eingeführt. Die Höhe dieser Finanzhilfen wurde durch die Festlegung von Preisobergrenzen begrenzt, für die eine Höchstbeteiligungsrate von STIF anwendbar war. Die Empfängerunternehmen waren verpflichtet, die bezuschussten Ausrüstungsgegenstände für eine Mindestdauer von 8 Jahren nur für die Durchführung von Tätigkeiten der öffentlichen Versorgung einzusetzen, die im Verkehrsplan von STIF festgelegt sind.

(40) Aufgrund von Vertrag „CT1“ wurden somit 836 Fahrzeuge für einen Gesamtbetrag von 61,5 Mio. EUR an ausgezahlten Finanzhilfen finanziert.

2.2.2. *Vorstellung der Verträge „CT2“*

(41) Der Vertrag „CT2“ übernimmt weitgehend die allgemeinen Bestimmungen des Vertrags „CT1“, vor allem betreffend die Ziele des Vertrags und die Bedingungen für die Funktionsweise der Beziehungen zwischen STIF und dem Leistungserbringer.

(42) In der gleichen Weise sieht der Vertrag „CT2“ einen Beitrag von STIF vor, *„aufgrund der Durchführung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ihr auferlegt werden“*. Dieser Beitrag umfasst einen als C1 bezeichneten Anteil in Verbindung mit den Betriebskosten und einen als C2 bezeichneten Anteil in Verbindung mit der Finanzierung der Investitionen.

(43) Der Beitrag C2 der Verträge „CT2“ ähnelt keiner herkömmlichen Finanzhilfe, die wie für das System der Region oder für dasjenige der Verträge „CT1“ auf der Anwendung eines Verhältnisses Preisobergrenze/Finanzhilfesatz basieren würde. Der Beitrag C2 deckt nämlich für jedes Jahr die gesamten Investitionskosten ab (wobei der Effekt eventueller zusätzlich erhaltener Finanzhilfe herausgerechnet wird), die sich aus dem von STIF bestätigten Investitionsplan ergeben, und die in die voraussichtliche Betriebsrechnung übertragen werden, die von dem Verkehrsunternehmen vorbereitet und ebenfalls von STIF bestätigt wird.

(44) Der Beitrag C1 deckt die Betriebskosten ab, die sich aus der Durchführung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ergeben, abzüglich der Einnahmen und zuzüglich eines vertraglich ausgehandelten Gewinns. Diese Elemente werden ebenfalls in die voraussichtliche Betriebsrechnung übertragen, die von dem Verkehrsunternehmen vorbereitet und von STIF bestätigt wird. Aufgrund der Tatsache, dass sie nicht in den Bereich der Investitionsproblematik falle, hat die Kommission den Beitrag C1 nicht in den Umfang ihrer gründlichen Untersuchung einbezogen, wie er in dem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens festgelegt wurde.

(45) Seit April 2012 wurden alle Netze auf Verträge „CT2“ umgestellt, wobei 143 Verträge abgeschlossen wurden. Die an Unternehmen des OPTILE-Netzes vergebenen Aufträge waren nicht Gegenstand einer Bekanntmachung über vergebene Aufträge oder einer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union*. Die Bekanntmachungen über vergebene Aufträge für die mit RATP und SNCF Mobilités abgeschlossenen Aufträge wurden am 3. Dezember 2015 veröffentlicht, d. h. an einem Datum nach dem Vergabedatum.

(46) Aufgrund der Verträge „CT2“ und bis zum Versanddatum der Stellungnahme durch STIF wurden 2 177 Fahrzeuge für einen Gesamtbetrag von 796,9 Mio. EUR finanziert.

3. ZUSAMMENFASSUNG DER IN DEM BESCHLUSS ÜBER DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS GEÄUSSERTEN BEDENKEN

3.1. Vorliegen einer Beihilfe

(47) Da eine hinreichend begründete Antwort vonseiten der französischen Behörden während der Voruntersuchung fehlte, verfügte die Kommission nur über ein sehr lückenhaftes Verständnis der Maßnahmen, die Gegenstand der Beschwerde sind. Die in dem Beschluss vom 11. März 2014 geäußerten Bedenken bringen weitgehend die Lückenhaftigkeit dieser Informationen zum Ausdruck.

(48) Die Kommission stellt sich zunächst die Frage zur richtigen Einstufung der Investitionsförderungsmaßnahmen, die von der Region und dann von STIF durchgeführt wurden, d. h. Finanzhilfen oder Ausgleichsleistungen in Verbindung mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

(49) Falls die französischen Behörden nachweisen könnten, dass die Maßnahmen mit einer Ausgleichsleistung gleichgesetzt werden könnten, wäre die Einhaltung der vier in dem Urteil *Altmark* („*Altmark-Kriterien*“) ([12]) genannten Kriterien unsicher. Tatsächlich waren die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen offenbar nicht klar definiert. Die Kommission äußerte auch Bedenken gegenüber der Objektivität und Transparenz der Methode zur Berechnung der Sätze und Obergrenzen der Finanzhilfe für die Anschaffung von Ausstattung und Fahrzeugen und stellte fest, dass die Festlegung auf Pauschalbasis der den Körperschaften bewilligten Beträge ihr nicht sachdienlich erscheine, um eine überhöhte Ausgleichsleistung zu vermeiden. Schließlich verfügte sie nicht über genügend Elemente, um die Einhaltung des vierten *Altmark*-Kriteriums betreffend die Analyse der Kosten zu beurteilen.

3.2. Vereinbarkeit

(50) Die Kommission wies darauf hin, dass aufgrund der fehlenden Antwort oder unvollständiger Antworten der französischen Behörden die Frage der anwendbaren Rechtsgrundlage für die Analyse der Vereinbarkeit der Maßnahmen, die von dem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens betroffen sind, nicht angesprochen wurde. Außerdem erscheint aufgrund der Bedenken, die bezüglich der Art der gewährten Förderungen bestehen (Finanzhilfen oder Ausgleichsleistungen), die Wahl einer Rechtsgrundlage verfrüht.

(51) Falls die betreffenden Maßnahmen als Ausgleichsleistungen zu betrachten wären, äußerte die Kommission Bedenken zu ihrer Vereinbarkeit mit Artikel 3, 4 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ([13]).

4. ANTWORT FRANKREICHS ZU DEM BESCHLUSS ÜBER DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

4.1. Vorliegen einer Beihilfe

4.1.1. *Von der Region durchgeführte Maßnahmen*

(52) Frankreich ist der Ansicht, dass die Kriterien der Selektivität und der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten nicht erfüllt sind.

4.1.1.1. Nichtvorliegen von Selektivität

(53) Frankreich erklärt, dass alle Betreiber des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France, die einen entsprechenden Antrag gestellt haben, von den betreffenden Maßnahmen profitiert haben (135 von insgesamt 150 Unternehmen). Außerdem entsprach die Gewährung der Maßnahmen objektiven Bedingungen, die zuvor in dem Beschluss der Region Île-de-France festgelegt wurden. Es besteht daher kein Ermessensspielraum der staatlichen Behörden für die Bewilligung der Maßnahmen.

(54) Die französische Wettbewerbsbehörde Autorité de la concurrence hat selbst die Ansicht vertreten, dass der Markt des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France aufgrund seines besonderen Rechtsrahmens ein spezifischer Markt ist. Außerdem sind die auf dem Markt des Reisebusverkehrs eingesetzten Fahrzeuge nicht dieselben wie auf dem Markt des Linienverkehrs.

4.1.1.2. Fehlen einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten

(55) Nach Ansicht Frankreichs geht aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ausdrücklich hervor, dass eine Beihilferegelung, die in einem für den Wettbewerb geschlossenen Markt eingeführt wird, nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fällt ([14]).

([12]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, *Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg gegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).

([14]) Urteil des Gerichtshofs vom 15. Juni 2000, *Alzetta Maura gegen die Kommission*, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) Im vorliegenden Fall befanden sich die Unternehmen, denen die Maßnahmen zugutekamen, in einer Monopolstellung auf jeder der betriebenen Linien.

(57) Somit können die betreffenden Maßnahmen aufgrund des geschlossenen Charakters des Marktes und der Monopolstellung der Empfängerunternehmen nicht den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Die Tatsache, dass eine Minderheit von Empfängerunternehmen eine Tätigkeit auf dem Staatsgebiet anderer Mitgliedstaaten ausübte, würde nichts an dieser Schlussfolgerung ändern, sofern diese Unternehmen die regionalen Beihilfen nur für die öffentlichen Aufträge verwendeten.

4.1.2. *Von STIF durchgeführte Maßnahmen*

(58) Nach Ansicht Frankreichs müssen die von STIF durchgeführten Maßnahmen als Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen eingestuft werden. Da diese Ausgleichsleistungen die vier *Altmark*-Kriterien erfüllen, stellen sie keine staatliche Beihilfe dar.

4.1.2.1. Erstes *Altmark*-Kriterium

(59) Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die zu Lasten der Betreiber gehen, waren in dem Vertrag „CT1" in Artikel 4-2 klar definiert, wobei es sich insbesondere um Verpflichtungen im Bereich Wartung, Betrieb, Beförderung der Benutzer, Preisfestsetzung, Sicherheit oder Information handelt. Diese Verpflichtungen wurden durch den Zusatzvertrag Nr. 3 ergänzt, der insbesondere eine Verpflichtung zur Bereitstellung von Fahrzeugen auf den Linien des Vertrags während einer Dauer von 8 Jahren festlegt.

(60) Der Vertrag „CT2" übernimmt die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Vertrags „CT1" (Artikel 5-2) und ergänzt diese um Bestimmungen, die die qualitativen Anforderungen an den Fahrzeugbestand erhöhen (Artikel 41 bis 43); die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die zu Lasten der Betreiber gehen, werden darin auch klar definiert. Es handelt sich dabei zum Beispiel um Verpflichtungen zu Investitionen, Instandhaltung oder Wartung, um eine längere Lebensdauer der Fahrzeuge sicherzustellen.

4.1.2.2. Zweites *Altmark*-Kriterium

(61) Für den Vertrag „CT1" sah der Zusatzvertrag Nr. 3 vor, dass die Ausgleichsleistung, die für die Ersatz und Erweiterung des Fahrzeugparks gezahlt wird, nach der Anwendung eines zuvor festgelegten Satzes für die Höchstbeteiligung von STIF berechnet wird, mit Preisobergrenzen, die ebenfalls in dem Zusatzvertrag festgelegt wurden.

(62) Artikel 53 des Vertrags „CT2" sieht zwei Arten von Beiträgen in Verbindung mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vor: einen Beitrag „C1" (Artikel 53-2) zur Deckung der Betriebskosten und einen Beitrag „C2" (Artikel 53-3) zur Deckung der Investitionskosten.

(63) Folglich wurden die Ausgleichsleistungen nach Ansicht Frankreichs in objektiver und transparenter Weise vorab berechnet.

4.1.2.3. Drittes *Altmark*-Kriterium

(64) Die Verträge für die öffentliche Dienstleistung („CT1" und „CT2") sehen vor, dass die Ausgleichsleistungen für Investitionen erst nach dem Kauf der Fahrzeuge und der Ausrüstungsgegenstände bewilligt werden. Zum anderen veranlasst STIF Konsistenzprüfungen der erhaltenen Belege, um zu überprüfen, ob die gekauften Fahrzeuge tatsächlich dem an STIF gestellten ursprünglichen Antrag entsprechen. STIF kann jederzeit Untersuchungen, Rechnungsprüfungen oder Kontrollen durchführen. Die Empfängerunternehmen haben Verpflichtungen zur Erstellung von Jahresberichten, in denen sie die über die getätigten Investitionen im Hinblick auf ihre voraussichtliche Planung Rechenschaft ablegen sollen. Schließlich sehen die Verträge Rückzahlungsklauseln für den Fall einer Nichterfüllung der Vertragsverpflichtungen vor und von STIF können Vertragsstrafen verhängt werden. Diese Elemente würden nach Ansicht Frankreichs sicherstellen können, dass keine überhöhte Ausgleichsleistung erfolgt.

4.1.2.4. Viertes *Altmark*-Kriterium

(65) Die Dienststellen von STIF haben Analysewerkzeuge erarbeitet, um Kostenvergleiche anhand der Datenbank durchzuführen, die von allen Betreibern zusammengestellt wird, welche mit STIF einen Vertrag abgeschlossen haben. Dies würde sicherstellen, dass die Höhe der Ausgleichsleistung entsprechend einer Kostenanalyse eines gut geführten mittleren Unternehmens festgelegt wird.

4.2. **Vereinbarkeit**

4.2.1. *Von der Region durchgeführte Maßnahmen*

(66) Frankreich hebt hervor, dass, wenn die Kommission die Einstufung als Ausgleichsleistung für eine öffentliche Dienstleistung berücksichtigen sollte, die Rechtsgrundlage für die Beurteilung der Vereinbarkeit der von der Region durchgeführten Maßnahmen die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates ([15]) wäre. Frankreich ist der Ansicht, dass die Maßnahmen insbesondere die in Artikel 2 und 14 dieser Verordnung aufgeführten Bedingungen erfüllen.

(67) Außerdem erfüllte nach Ansicht Frankreichs die von der Region eingeführte Regelung die kumulativen Bedingungen der Vereinbarkeit einer staatlichen Beihilfe im Hinblick auf Artikel 107 Absatz 3 AEUV, und zwar: Beitrag zur Erreichung von Zielen von gemeinsamem Interesse; Marktversagen; Eignung der gewählten Maßnahme als politisches Instrument; Vorliegen eines Anreizeffekts; Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum; begrenzte negative Auswirkungen; Transparenz bei der Gewährung der Beihilfe.

4.2.2. *Von STIF durchgeführte Maßnahmen*

(68) Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangen sollte, dass die von STIF durchgeführten Maßnahmen eine staatliche Beihilfe darstellen, ist Frankreich der Ansicht, ihre Vereinbarkeit aufgrund ihrer Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nachweisen zu können. Nach Ansicht Frankreichs würde die Regelung von STIF den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, d. h. der klaren Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, der vorherigen Festsetzung in objektiver und transparenter Weise der Berechnungsparameter für die Ausgleichsleistung und der Festlegung der Modalitäten für die Verteilung der Kosten in Verbindung mit der Bereitstellung der Dienstleistungen.

(69) Der Vertrag „CT1“ würde diesen Anforderungen durch die in Erwägungsgrund 64 aufgeführten Verpflichtungen entsprechen, sowie durch die STIF zur Verfügung stehende Möglichkeit, Kontrollen zu den Ausführungsbedingungen für diese Verpflichtungen durchzuführen.

(70) Für die Verträge „CT2“ werden die Ausgleichsleistungen, die aufgrund dieser Verpflichtungen vorgesehen sind, je nach ihrem Gegenstand unterteilt (Deckung der Betriebskosten oder der Investitionskosten). Für den Fall, dass die Fahrzeuge nicht wie im Investitionsplan für den Fahrzeugpark vorgesehen ersetzt werden, wird der Betrag der Abschreibungen und der entsprechenden Finanzierungskosten an STIF zurückerstattet. Frankreich hebt hervor, dass STIF auch über ein Recht zur Rechnungsprüfung und erweiterten Kontrolle im Rahmen der Verträge „CT2“ verfüge. Folglich könnte STIF sich offenbar vergewissern, dass seine Zahlungen nur dafür verwendet werden, die für den Vertrag „CT2“ typischen Kosten abzudecken, und dass sie eine angemessene Ausgleichsleistung für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen darstellen, die mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und dem gemeinsamen Markt vereinbar sind.

5. **STELLUNGNAHME VON BETROFFENEN DRITTEN UND BEMERKUNGEN FRANKREICHS**

5.1. **Region**

(71) Die Region äußert sich nur zu den Maßnahmen, die sie selbst zwischen 1994 und 2008 durchgeführt hat.

(72) Die Region erinnert daran, dass die Organisation des öffentlichen Verkehrs in der Region Île-de-France einer Ausnahmeregelung vom allgemein geltenden Recht unterlag, die durch ihre besondere Situation gerechtfertigt war (Bevölkerungsexplosion, Zersiedelung, Ansiedlung internationaler Flughäfen, zahlreiche Bahnhöfe).

(73) Die Begünstigten der Regelung waren öffentlich-rechtliche Körperschaften, die eine Betriebsvereinbarung für Verkehrslinien mit Privatunternehmen abgeschlossen haben oder diese Linien über einen Regiebetrieb betreiben. Diese Begünstigten waren auf dem Markt der Region Île-de-France aktiv, der nicht liberalisiert war.

5.1.1. *Vorliegen einer Beihilfe*

(74) Die betreffenden Maßnahmen stellen keine staatlichen Beihilfen dar. Nach Ansicht der Region sind nämlich die Kriterien der Selektivität und der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten nicht erfüllt.

5.1.1.1. Selektivität

(75) Die Bewilligung der betreffenden Maßnahmen entsprach objektiven und festgelegten Bedingungen, die jedem Unternehmen, das die Bedingungen erfüllt, die Möglichkeit bieten, von diesen Maßnahmen zu profitieren. Die Unternehmen, die nicht davon profitiert haben, haben entweder keinen entsprechenden Antrag gestellt oder waren nicht beihilfefähig.

([15]) Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1).

(76) Die Rechtsordnung des Marktes für den öffentlichen Personenverkehr in der Region Île-de-France weist zudem spezifische Merkmale auf, die von der französischen Wettbewerbsbehörde Autorité de la concurrence anerkannt sind. Folglich befinden sich nicht alle Unternehmen in einer vergleichbaren Rechts- und Sachlage, weshalb man nicht auf einen selektiven Charakter der betreffenden Maßnahmen schließen kann.

(77) Zudem verwenden Unternehmen, die Tätigkeiten des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße ausüben, und Unternehmen, die in anderen Verkehrsarten tätig sind, nicht dieselben Fahrzeuge.

5.1.1.2. Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels zwischen Mitgliedstaaten

(78) Die Region teilt die Analyse Frankreichs zu diesem Punkt.

5.1.2. *Vereinbarkeit*

(79) In Anbetracht dessen, dass die Maßnahmen nicht als Beihilfen betrachtet werden können, untersucht die Region nicht ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt.

5.1.3. *Einstufung als bestehende Beihilferegelung*

(80) In ihrer letzten Stellungnahme führt die Region das Argument ein, nach dem die bis 2008 geltende Regelung als eine bestehende Beihilferegelung geprüft werden müsse. Gemäß der Region wurde diese Regelung auf der Grundlage der Gesetzestexte aus den Jahren 1949 und 1959 eingeführt, d. h. von einem Zeitpunkt (1949) vor den Römischen Verträgen, oder wenn man das Jahr 1959 berücksichtigen müsste, von einem Zeitpunkt, zu dem der Markt des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France noch nicht für den Wettbewerb geöffnet war.

5.2. **STIF**

(81) STIF äußert sich nur zu den Maßnahmen, die sie selbst durchgeführt hat: die Verträge „CT1“ und „CT2“.

5.2.1. *Vorliegen einer Beihilfe*

(82) Laut STIF können die betreffenden Maßnahmen nicht als staatliche Beihilfen eingestuft werden, sofern sie die vier *Altmark*-Kriterien erfüllen:

5.2.1.1. Erstes *Altmark*-Kriterium

(83) Das erste *Altmark*-Kriterium wäre laut STIF erfüllt, sofern die auf den Verkehrsunternehmen lastenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen tatsächlich in klarer und präziser Weise vorgestellt werden, einschließlich derjenigen, die den Investitionskosten entsprechen. Die Regelung hat das Ziel und die Wirkung, privaten Verkehrsunternehmen Verpflichtungen des Betriebs und der Beförderung sowie Preisverpflichtungen aufzuerlegen, die unverzichtbar sind, um ein Verkehrsdienstleistungsangebot zu gewährleisten, das mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung vergleichbar ist.

(84) Für die Verträge „CT1“ wurden alle Verpflichtungen in jedem Vertrag aufgelistet. Für die Verträge „C2“ stehen sie in der Kontinuität der Verträge „C1“, in denen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bereits klar festgelegt waren.

(85) Die Fähigkeit zur Durchführung des öffentlichen Auftrags und zur Erfüllung seiner Verpflichtungen hängt auch von den Fahrzeugen ab (Qualität, Ausrüstungsgegenstände, Alter usw.), was detaillierte Verpflichtungen in Verbindung mit den Fahrzeugen voraussetzt, einschließlich der Verpflichtung, im Rahmen der Verträge „CT2“ einen genauen Investitionsplan aufzustellen.

5.2.1.2. Zweites *Altmark*-Kriterium

(86) Für die Verträge „CT1“ ist STIF der Ansicht, dass die Parameter, die als Grundlage für die Berechnung der Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen dienen, objektiv und transparent sind.

(87) Die Verträge „CT2“ enthalten Daten für die Berechnung der Ausgleichsleistung, die voraussetzen, dass die Parameter im Voraus bekannt sind und in objektiver und transparenter Weise festgesetzt werden. In den Verträgen „CT2“ ist ein Finanzierungskonto der zwischen STIF und dem Unternehmen vertraglich vereinbarten Dienstleistung vorgesehen, welches das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrags widerspiegelt und alle Erträge und Aufwendungen des Unternehmens beinhaltet, einschließlich der Beiträge von STIF.

(88) Die zwei Arten von Verträgen enthalten außerdem Mechanismen zur Kontrolle der Ausgleichsleistungen.

(89) Folglich wurden laut STIF die Parameter für die den Betreibern bewilligte Ausgleichsleistung in objektiver und transparenter Weise vorab festgesetzt.

5.2.1.3. Drittes *Altmark*-Kriterium

(90) Die Methode zur Auswahl und zum Vergleich der Angebote und zur Kalibrierung der Verträge vor ihrer Unterzeichnung ermöglicht es laut STIF, jedes Risiko einer überhöhten Ausgleichsleistung auszuschließen.

(91) Tatsächlich wird eine ausführliche Analyse der Betriebskosten vor der Unterzeichnung der Verträge und Zusatzverträge auf der Basis einer voraussichtlichen Betriebsrechnung durchgeführt, die von dem sich bewerbenden Unternehmen erstellt wird und die technische und wirtschaftliche Daten miteinander verbindet. Diese Analyse berücksichtigt die folgenden Kriterien:

a) das Angebotsvolumen pro Linie, pro Zeitraum und pro Tageszeit, was die Festlegung der für den Betrieb jeder Linie notwendigen Anzahl von Fahrstunden je nach Jahreszeit ermöglicht;

b) die angemessene Dimensionierung des Fahrzeugparks für jeden Teil des Netzes;

c) die Beitragshöhe in Abhängigkeit von der Aushandlung der Betriebskosten auf der Basis einer detaillierten analytischen Darstellung pro Unternehmen; und

d) eine Revisionsformel, um die vertraglichen Beträge in Euro zu jeweiligen Preisen zu übertragen.

(92) Die danach bei der Erfüllung des Vertrags angewandte Methode würde es auch ermöglichen, jede überhöhte Ausgleichsleistung zu vermeiden. Folgendes ist vorgesehen:

a) im Rahmen des Vertrags „CT1" eine Kontrolle zu den Durchführungsbedingungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, einschließlich im Hinblick auf die Ausgleichsleistungen, die für die Anschaffung der Fahrzeuge geleistet wurden;

b) im Rahmen des Vertrags „CT2" die Rückerstattung des Betrags der Abschreibungen und der Finanzierungskosten für den Fall, dass die Fahrzeuge nicht wie im Investitionsplan vorgesehen ersetzt werden.

(93) Für die zwei Vertragsarten kontrolliert STIF die tatsächliche Verwendung der geleisteten Beiträge.

5.2.1.4. Viertes *Altmark*-Kriterium

(94) Die Erteilung des öffentlichen Auftrags war nicht Gegenstand eines Vergabeverfahrens.

(95) Dagegen ergibt sich die Höhe der Ausgleichsleistungen laut STIF aus einer genauen und ausführlichen Analyse der Kosten, die ein gut geführtes mittleres Unternehmen getragen hätte. Aufgrund der Zahl der Verträge und der Vielfalt der Betreiber ist STIF der Ansicht, dass sie eine genaue und vollständige Vorstellung von der Realität des Marktes besitzt, umso mehr als der Vertrag jedes Betreibers auf einem Standardmodell und auf detaillierten individuellen Daten basiert.

(96) STIF verfügt zudem über ausgearbeitete Analysewerkzeuge. Sie hat die Dienste von Beratungsunternehmen in Anspruch genommen, um Rechnungsprüfungen durchzuführen oder interne technische Analysen zu vertiefen, und hat Angebotsvergleiche zum Markt der Region Île-de-France sowie zu den Märkten des Personenverkehrs auf dem Land durchgeführt, die im Rahmen von Ausschreibungsverfahren vergeben wurden.

(97) Die Anforderungen von STIF im Bereich der Servicequalität erfüllen nach ihren Angaben die Kriterien der Vergleichbarkeit mit einem gut geführten mittleren Unternehmen. Die Verträge „CT1" enthielten gemeinsame Ziele zur Harmonisierung der Qualität im Busverkehrsnetz, Indikatoren zur Messung der Versorgungsqualität, mit einem System progressiver finanzieller Anreize. Das System wird in den Verträgen „CT2" ergänzt.

(98) Somit wurde die Höhe der Ausgleichsleistungen auf der Basis einer Analyse der Kosten festgelegt, die ein gut geführtes mittleres Unternehmen mit einer angemessenen Ausstattung an Verkehrsmitteln getragen hätte, um diese Verpflichtungen zu erfüllen.

5.2.2. *Vereinbarkeit*

(99) Wenn die Kommission jedoch die Regelung als eine staatliche Beihilfe betrachten sollte, ersucht STIF darum, dass sie die Rechtsgrundlage genau angibt, nach der sie die Vereinbarkeit beurteilen will. STIF stellt sich nämlich Fragen zu der Tatsache, dass die Kommission in ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens erwogen hat, dass die Überprüfung der Vereinbarkeit auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen müsse. Da die genannten Maßnahmen vor dieser Verordnung eingeführt wurden, müsste nach Ansicht von STIF gegenüber dieser die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 den Vorzug erhalten. Im Bemühen um Kohärenz mit dem Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens basiert STIF jedoch ihre Stellungnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

(100) Laut STIF erfüllen die Verträge „CT1“ und „CT2“ alle in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genannten Bedingungen.

(101) Erstens sind die mit den privaten Betreibern abgeschlossenen Verträge tatsächlich öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, wobei STIF die zuständige Einrichtung darstellt.

(102) Zweitens ist die Bedingung, nach der die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar definiert sein müssen, ebenfalls erfüllt, mit einer klaren Definition der betroffenen geographischen Gebiete.

(103) Drittens sind die Parameter für die Berechnung der Ausgleichsleistung genau und sie werden in objektiver und transparenter Weise vorab festgelegt.

(104) Viertens enthalten die Verträge die Einzelheiten zu den Kosten, die zu Lasten des Unternehmens und von STIF gehen.

(105) Fünftens sollte aufgrund der in den Erwägungsgründen 90 und 93 ausgeführten Argumentation das Risiko einer überhöhten Ausgleichsleistung ausgeschlossen sein.

5.3. **OPTILE**

(106) OPTILE ist ein Zusammenschluss von 70 Unternehmen (Stand: 2012), die Linienverkehrsdienstleistungen erbringen, welche in dem Verkehrsplan der Region festgelegt sind, mit Ausnahme von SNCF und RATP. Ihre Stellungnahme betrifft nur Maßnahmen, die von der Region durchgeführt werden.

5.3.1. *Vorliegen einer Beihilfe*

(107) Im Gegensatz zu dem, was die Kommission in ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens vorausgesetzt hat, ist OPTILE der Ansicht, dass diese Beihilfen nicht zu den bereits von den lokalen Körperschaften gezahlten Ausgleichsleistungen hinzukommen und folglich keine zusätzliche Zahlung darstellen, sondern eine Verringerung der von den Körperschaften gezahlten Ausgleichsleistungen.

(108) Außerdem wurde die Auszahlung der Beihilfen vom Abschluss von Zusatzverträgen zu den bestehenden Verträgen der öffentlichen Dienstleistung abhängig gemacht, wodurch dem Betreiber neue Verpflichtungen auferlegt wurden.

(109) Laut OPTILE wäre eines der vier Kriterien für die Einstufung als staatliche Beihilfe damit erfüllt, und zwar der Einsatz staatlicher Mittel. Die Selektivität, das Bestehen eines wirtschaftlichen Vorteils und die Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels zwischen Mitgliedstaaten würden nicht vorliegen.

5.3.1.1. Wirtschaftlicher Vorteil

(110) Die Beihilfen der Region waren für die Gebietskörperschaften bestimmt und nicht für Verkehrsunternehmen, wobei das Ziel darin bestand, die auf diesen Körperschaften lastenden Finanzierungskosten zu senken.

(111) Wenn diese Beihilfen nicht ausgezahlt worden wären, wäre entweder die Erfüllung der Verträge ohne Änderung fortgesetzt worden, wobei das Niveau des Angebots und die Modalitäten der Dienstleistung, die im ursprünglichen Vertrag festgelegt waren, unverändert geblieben wären, oder die organisierenden Körperschaften hätten höhere Ausgleichsleistungen zahlen müssen, aufgrund der Erhöhung des Defizits durch die unzureichenden Tarifeinnahmen angesichts der Kosten des Dienstleistungsangebots, das in den Zusatzverträgen zu den Verträgen der öffentlichen Dienstleistung neu definiert wurde.

(112) Die Beträge, die den Unternehmen zum Zeitpunkt der Anschaffung der Fahrzeuge zur Verfügung gestellt wurden, wurden den organisierenden Körperschaften während der Abschreibungsdauer der Ausrüstungsgegenstände zurückerstattet und die Finanzierungskosten für die Unternehmen waren dieselben wie bei Inanspruchnahme eines Bankkredits. Es handelt sich somit um eine Kostenübertragung zwischen Gebietskörperschaften.

(113) Außerdem waren die Beihilfen der Region laut OPTILE mit Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vergleichbar. Da die vier *Altmark*-Kriterien erfüllt waren, wäre das Bestehen eines wirtschaftlichen Vorteils ausgeschlossen.

(114) Im Hinblick auf das erste *Altmark*-Kriterium war die Auszahlung der Beihilfen der Region vom Abschluss eines Zusatzvertrags zu den zwischen den organisierenden Körperschaften und den Unternehmen abgeschlossenen Verträgen abhängig. Dieser Zusatzvertrag realisierte eine Erhöhung des Angebots und beinhaltete Verpflichtungen zu einer qualitativen Verbesserung, deren ordnungsgemäße Ausführung kontrolliert wurde.

(115) Im Hinblick auf das zweite Altmark-Kriterium wurden die Berechnungsparameter der Ausgleichsleistung in objektiver und transparenter Weise vorab festgelegt und sie basierten auf der objektiven Bestimmung der Kosten der Dienstleistung. OPTILE nennt als Beispiel die Beteiligungssätze der Region für die Finanzierung der Fahrzeuge, von 25 % bis 60 % der Anschaffungskosten je nach den Merkmalen der Fahrzeuge und des Netzes, die vorab festgelegt wurden, ebenso die Höchstwerte für die Bemessungsgrundlage der Finanzhilfen. Zudem wurde die Methode für die Anrechnung der Finanzhilfe auf die an das Betreiberunternehmen ausgezahlte Ausgleichsleistung in dem Modell des Zusatzvertrags festgelegt.

(116) Im Hinblick auf das dritte Altmark-Kriterium wurden die Ausgleichsleistungen zu Lasten der Körperschaften auf der Basis eines vorläufigen Budgets festgelegt, das wiederum auf der Basis der Betriebskosten der Dienstleistung aufgestellt wurde. In diese Kosten wurde die Entlastung bezüglich der Auswirkungen des Ausrüstungszuschusses der Region und der gemäß den letzten Fahrgastzählungen ermittelten Einnahmen einbezogen. Die Vereinbarungen verliehen der Körperschaft ein Recht zur Rechnungsprüfung bei dem Unternehmen.

(117) Im Hinblick auf das vierte Altmark-Kriterium haben die Körperschaften vor dem Abschluss der Vereinbarungen die Kostenstruktur der Unternehmen untersucht. Die Kosten für die Bereitstellung der Fahrzeuge machen übrigens nur einen Anteil von etwa 15 % aus.

5.3.1.2. Selektivität

(118) Alle Körperschaften, die ein öffentliches Personenlinienverkehrsnetz auf der Straße in der Region Île-de-France organisieren, konnten in den Genuss dieser Beihilfen kommen. Die Vergabekriterien wurden vorab festgelegt und waren objektiv. Unternehmen, die nur eine Tätigkeit des Gelegenheitsverkehrs ausübten, waren hingegen nicht betroffen.

5.3.1.3. Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels zwischen Mitgliedstaaten

(119) Einerseits war der Markt des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France nicht für den Wettbewerb geöffnet. Andererseits waren bei der Einführung der Regelung im Jahr 1979 die Verkehrsmärkte in den anderen Mitgliedstaaten noch nicht für den Wettbewerb geöffnet.

(120) Die von der Kommission in Betracht gezogene Möglichkeit eines Einsatzes durch Unternehmen der Region Île-de-France von bezuschussten Fahrzeugen, um sich für die Vergabe von anderen für den Wettbewerb geöffneten Verkehrsmärkten in Frankreich und Europa zu bewerben, wäre weder vertraglich noch materiell zu verwirklichen. Tatsächlich begrenzten einerseits die Vertragsbestimmungen den Einsatz der teilweise von der Region bezuschussten Fahrzeuge für andere Tätigkeiten und schlossen aus, dass aus der regionalen Regelung für den Betrieb auf einem anderen Markt ein Vorteil gezogen werden kann, und andererseits konnten die Fahrzeuge, die zur Sicherstellung der vertraglichen Dienstleistung in der Region Île-de-France eingesetzt werden, materiell nicht gleichzeitig außerhalb der Region Île-de-France zur Erbringung einer vergleichbaren Dienstleistung auf anderen Märkten zugeteilt werden.

(121) Außerdem wären die Fahrzeuge, die für den Personennahverkehr überwiegend mit Stehplätzen bestimmt sind, laut OPTILE nicht für den Gelegenheitsverkehr einsetzbar, der den Einsatz von Reisebussen erfordert, die für die Beförderung sitzender Fahrgäste eingerichtet sind.

5.3.2. *Vereinbarkeit*

(122) Wenn die Regelung als staatliche Beihilfe angesehen werden sollte, sollte die Vereinbarkeit im Hinblick auf die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und nicht der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geprüft werden, aus Gründen der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes.

(123) Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 war der Abschluss von Verträgen der öffentlichen Dienstleistung notwendig, um der demographischen Entwicklung sowie dem Wunsch zu entsprechen, eine ausreichende Dienstleistung des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße bereitzustellen, ohne dass die entsprechenden Kosten von den Benutzern getragen werden müssen, und zugleich Anliegen in Verbindung mit Umweltstandards zu berücksichtigen. Diese Verträge entsprachen insbesondere Artikel 14 der Verordnung, da sie die geforderten Mindestpunkte enthielten. Schließlich ging die an die Unternehmen gezahlte Ausgleichsleistung nicht über das hinaus, was erforderlich war, um die Erbringung der öffentlichen Dienstleistung sicherzustellen: sie war nach oben hin begrenzt auf den Betrag der Differenz zwischen den Kosten für die Erbringung der im Vertrag festgelegten Dienstleistungen und der Summe aller sich hieraus ergebenden Einnahmen.

(124) Wenn die Regelung als staatliche Beihilfe angesehen werden sollte, wäre es somit angebracht, sie auf der Basis der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 für vereinbar zu erklären.

5.4. **Keolis**

(125) Keolis ist eine Gruppe von Unternehmen, die im Verkehrssektor tätig sind, insbesondere im Sektor des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France. Sie ist Mitglied von OPTILE. Die Stellungnahme von Keolis betrifft nur Maßnahmen, die von der Region durchgeführt wurden.

5.4.1. *Vorliegen einer Beihilfe und Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69*

(126) Die Körperschaften erhielten zwar Beihilfen von der Region, doch Keolis ist der Ansicht, dass die Maßnahme für die Betreiber finanziell neutral war. Ohne die Beihilfe hätten die Körperschaften entweder eine gleichwertige Finanzhilfe an die Betreiber zahlen müssen, mit denen sie eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen haben, oder einer Verringerung der Dienstleistung zustimmen müssen. Die Betreiber haben somit von keinem zusätzlichen Vorteil neben den öffentlichen Mitteln ohne die Regelung der Region profitiert.

(127) Zudem kann die betreffende Regelung nicht von den Betriebsvereinbarungen getrennt werden, die zwischen Verkehrsunternehmen und Körperschaften abgeschlossen wurden. Sie stellte nämlich nur einen Aspekt der Durchführung durch die Gebietskörperschaften von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 dar, deren Bestimmungen diese Aufträge laut Keolis eingehalten haben.

(128) Folglich war die Regelung nicht an sich ein Auslöser staatlicher Beihilfen, da die Betreiber daraus keinen wirtschaftlichen Vorteil zogen.

5.4.2. *Einstufung als bestehende Beihilferegelung*

(129) Nach Ansicht von Keolis handelte es sich bei der 1994 von der Region eingeführten Regelung um eine bereits bestehende Regelung, da sie die Bestimmungen von Artikel 19 des französischen Dekrets von 1949 ([16]) anwandte, das vor dem Inkrafttreten der Römischen Verträge erlassen worden war. Die betreffenden Maßnahmen müssen daher im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates ([17]) geprüft werden und es würde allein der Kommission zustehen, den französischen Behörden gegebenenfalls sinnvolle Maßnahmen für die Zukunft vorzuschlagen. Da jedoch die betreffende Regelung im Jahr 2008 aufgehoben wurde, bestünde kein Anlass mehr, sie zu prüfen.

(130) Selbst wenn man 1994 als das Jahr für die Einführung der Regelung der Region berücksichtigen sollte, würde sich dieselbe Schlussfolgerung aufdrängen. Im Jahr 1994 war nämlich der betroffene Wirtschaftssektor für den Wettbewerb geschlossen, wie die von der Kommission 1997 und 1998 verabschiedeten Beschlüsse erläutern ([18]). Das Kriterium der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten war somit nicht erfüllt.

(131) Der gemeinsame Markt hat sich zwar seit 1994 weiterentwickelt, wobei einige Mitgliedstaaten einseitig beschlossen haben, ihre lokalen Personenverkehrsmärkte für den Wettbewerb zu öffnen. Doch selbst wenn diese Entwicklung ausreichen würde, um heute der von der Region eingeführten Regelung den Charakter einer staatlichen Beihilfe zu verleihen, wäre diese dann einfach eine bestehende Beihilferegelung geworden. Aus dem unter Erwägungsgrund 129 dargelegten Grund besteht daher kein Anlass, sie zu überprüfen.

5.5. **RATP Dev**

(132) Die Firma RATP Développement (RATP Dev) ist eine Tochtergesellschaft von RATP, einer öffentlich-rechtlichen Anstalt mit Haupttätigkeit städtischer und regionaler Personennahverkehr auf der Straße und der Schiene. Ihre Stellungnahme betrifft nur die von der Region eingeführte Regelung und den Vertrag „CT1“.

5.5.1. *Vorliegen einer Beihilfe*

5.5.1.1. Von der Region durchgeführte Maßnahmen

(133) RATP Dev ist der Ansicht, dass zwei Kriterien nicht vorliegen, um die von der Region durchgeführten Maßnahmen als Beihilfe einstufen zu können: die Kriterien der Selektivität und des wirtschaftlichen Vorteils.

([16]) Franz. Dekret Nr. 49-1473 vom 14. November 1949 über die Koordinierung und Harmonisierung des Eisenbahn- und Straßenverkehrs (Décret nº 49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers).

([17]) Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des EG-Vertrags (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1) („Verfahrensverordnung von 1999“).

([18]) Entscheidung 98/693/EG der Kommission vom 1. Juli 1998 bezüglich der von Spanien beim Erwerb von Nutzfahrzeugen gewährten Beihilfen „Plan Renove Industrial“ (August 1994-Dezember 1996) (ABl. L 329 vom 5.12.1998, S. 23); Entscheidung 98/182/EG der Kommission vom 30. Juli 1997 über von der Region Friaul-Julisch Venetien gewährte Beihilfen an Güterkraftverkehrsunternehmen der Region (ABl. L 66 vom 6.3.1998, S. 18).

(134) Betreffend das Kriterium der Selektivität machte der besondere Rechtsrahmen des Marktes des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France diesen zu einem besonderen geographischen Markt, wie dies auch die französische Wettbewerbsbehörde Autorité de la concurrence festgestellt hat. In dem Bezugsrahmen, den dieser Markt darstellte, war die Regelung der Region eine allgemeine, nicht diskriminierende und ermessensunabhängige Maßnahme, da sie allen Unternehmen des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France zugutekam, die eine Betriebsvereinbarung mit einer Gebietskörperschaft abgeschlossen haben.

(135) Unter Berücksichtigung der Bedingungen der geographischen Selektivität ([19]) und der materiellen Selektivität ([20]), wie sie in der Rechtsprechung der Union festgelegt sind, stellte die Regelung der Region keine staatliche Beihilfe, sondern eine allgemeine Maßnahme dar.

(136) Betreffend das Kriterium des wirtschaftlichen Vorteils sollten die Finanzhilfen der Region mit Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gleichgesetzt werden. Diese Ausgleichsleistungen entsprachen den vier *Altmark*-Kriterien, sie waren keine Auslöser eines wirtschaftlichen Vorteils.

(137) Betreffend das erste *Altmark*-Kriterium, das eine klare Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen fordert, hebt RATP Dev hervor, dass, wenn die Ausgleichsleistungen in Verbindung mit der Erfüllung dieser Verpflichtungen aus mehreren staatlichen Mitteln stammen, diese im Verhältnis zur Gesamtheit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die im öffentlichen Dienstleistungsauftrag enthalten sind, untersucht werden müssen. Es wäre daher unrichtig zu erwägen, dass die Finanzhilfen der Region nur bewilligt wurden, um die von der Region auferlegten zusätzlichen Verpflichtungen auszugleichen. Sie waren im Gegenteil ein Beitrag, neben anderen, zu der an die Verkehrsunternehmen gezahlten Ausgleichsleistung.

(138) Diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen waren in den Betriebsvereinbarungen klar definiert, die zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen abgeschlossen wurden, und die geforderten Änderungen als Bedingung für die Gewährung der Finanzhilfen der Region erfolgten nur als Ergänzung. Die Verpflichtung, in Fahrzeuge zu investieren, wurde zudem von der Kommission, insbesondere in den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen ([21]), eindeutig als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung anerkannt, die Gegenstand einer Ausgleichsleistung für ihre Erfüllung sein kann.

(139) Betreffend das zweite Altmark-Kriterium wurden die Finanzhilfesätze je nach den verschiedenen Zielen für die Anschaffung von Fahrzeugen klar festgelegt (von 25 % bis 60 %, je nachdem, ob es sich um eine Erweiterung des Fahrzeugparks oder um eine Ersatzinvestition handelt), und Finanzhilfeobergrenzen wurden vorab festgelegt. Die Parametrierungsregelung wurde regelmäßig überprüft, wobei die Notwendigkeit berücksichtigt wurde, die Höhe der Finanzhilfen vorab und in transparenter Weise anzupassen, um jede überhöhte Ausgleichsleistung zu vermeiden.

(140) Betreffend das dritte und vierte Altmark-Kriterium sah die Finanzregelung der Betriebsvereinbarungen vor, dass das Verkehrsunternehmen jedes Jahr eine streng geregelte voraussichtliche Betriebsrechnung bekannt gab, in die die mit den Finanzhilfen der Region verbundenen Einnahmen einbezogen wurden. Die Beteiligung der Gebietskörperschaft, die als Vertragspartner fungiert, wurde in Abhängigkeit von dem in der voraussichtlichen Betriebsrechnung ausgewiesenen Fehlbetrag festgelegt. Rückerstattungsmechanismen zur Vermeidung einer überhöhten Ausgleichsleistung wurden ebenfalls eingeführt.

5.5.1.2. Von STIF im Rahmen des Vertrags „CT1" durchgeführte Maßnahmen

(141) Laut RATP Dev erfüllt die von STIF eingeführte Regelung nicht die Kriterien der Selektivität und des wirtschaftlichen Vorteils. Sie kann demnach nicht als staatliche Beihilfe eingestuft werden.

(142) Betreffend das Kriterium der Selektivität gilt dieselbe Schlussfolgerung wie die in den Erwägungsgründen 134 und 135 genannte.

(143) Betreffend das Kriterium des wirtschaftlichen Vorteils waren die Finanzhilfen von STIF mit Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gleichzusetzen. Laut RATP Dev erfüllten sie die vier *Altmark*-Kriterien.

(144) Betreffend das erste *Altmark*-Kriterium stellt RATP Dev fest, dass die Kommission in ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens nicht bestritten hat, dass die Betriebskosten die Erfüllung von klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausgeglichen haben.

(145) Betreffend das zweite *Altmark*-Kriterium reichten die Unternehmen, die Vertragspartner sind, für jede der betroffenen Linien ihre Unterlagen an STIF ein. Diese Unterlagen schätzen den Finanzierungsbedarf anhand einer detaillierten Finanzanalyse.

([19]) Siehe zum Beispiel das Urteil des Gerichtshofs vom 6. September 2006, *Portugal gegen Kommission*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, Rn. 56-58.
([20]) Siehe zum Beispiel das Urteil des Gerichtshofs vom 7. März 2012, *British Aggregates gegen Kommission*, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13.

(146) Schließlich erklärt RATP Dev unter den Erwägungen in Verbindung mit dem dritten und vierten Kriterium, dass die rechtliche Prüfung der Verträge „CT1" klar darauf hinweist, dass die auf die Vergütung anwendbaren Grundsätze der *Altmark*-Rechtsprechung entsprachen, wobei diese Verträge ebenfalls Kontrollmechanismen enthielten, die zu einer Rückforderung der Beihilfe führen können.

5.5.2. *Einstufung als bestehende Beihilferegelung*

(147) RATP Dev betrachtet die Maßnahmen von Region und STIF als bestehende Beihilferegelungen gemäß der Verfahrensverordnung von 1999, aufgrund der Tatsache, dass sie laut RATP Dev vor dem Inkrafttreten des AEUV eingeführt wurden und dass die relevanten Märkte des Personenlinienverkehrs zu dieser Zeit noch geschlossene Märkte waren.

(148) Die Maßnahme der Region würde tatsächlich auf einer Rechtsvorschrift basieren, die sich zwischen 1949 und 2012 nicht verändert hätte, während die Maßnahme von STIF die Fortsetzung einer 1948 eingeführten Regelung wäre.

(149) Die Maßnahmen von Region und STIF stellten bei ihrer Durchführung keine staatlichen Beihilfen dar, sofern sie den innergemeinschaftlichen Handel nicht beeinträchtigten. Zur Zeit ihrer Einführung waren die betroffenen Märkte für den Wettbewerb geschlossen, was die Einhaltung des vierten Kriteriums für die Einstufung als staatliche Beihilfe ausschließt.

(150) Die Kommission verfügt über keine Befugnis, um die Eintreibung der Beihilfen zu verlangen, die im Rahmen dieser bestehenden Beihilferegelungen ausgezahlt wurden. Sie kann nur Abhilfemaßnahmen für die Zukunft vorschreiben.

5.5.3. *Vereinbarkeit*

(151) Wenn die Vereinbarkeit im Falle von staatlichen Beihilfen geprüft werden sollte, müsste dies laut RATP Dev anhand der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 für Finanzhilfen erfolgen, die vor dem 3. Dezember 2009, dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ausgezahlt wurden.

(152) Die von den Unternehmen von RATP Dev abgeschlossenen Verträge können als öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 betrachtet werden. Aus den bereits unter Erwägungsgrund 140 dargelegten Gründen gewährleisteten diese Verträge, dass keine überhöhte Ausgleichsleistung an die Verkehrsunternehmen gezahlt wurde. Da die Finanzhilfen der Region Teil der im Rahmen dieser Verträge gezahlten Ausgleichsleistungen waren, entsprechen sie der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und sind allein dadurch mit dem Binnenmarkt vereinbar. Dieselbe Schlussfolgerung gilt laut RATP Dev für die von STIF im Rahmen des Vertrags „CT1" vor dem 3. Dezember 2009 gezahlten Ausgleichsleistungen.

(153) Für die nach dem 3. Dezember 2009 gezahlten Finanzhilfen ist RATP Dev der Ansicht, dass die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angewandt werden müsse. In dieser Verordnung ist festgelegt, dass die im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gezahlten Ausgleichsleistungen mit dem Binnenmarkt vereinbar sind und von der Anmeldepflicht freigestellt sind, wenn i) die Verträge den in Artikel 4 der Verordnung beschriebenen obligatorischen Inhalt enthalten, und wenn ii) die Ausgleichsleistungen nicht zu einer überhöhten Ausgleichsleistung führen. Da diese zwei Bedingungen gemäß RATP Dev erfüllt waren, schließt diese daraus, dass die Maßnahmen mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) Transdev Île-de-France (Transdev) ist Teil der Transdev-Gruppe und übt ihre Tätigkeiten im Personenverkehrssektor in der Region Île-de-France aus, wo sie Personenverkehrsnetze auf der Straße außerhalb der von RATP bedienten zentralen Zone betreibt.

(155) Ihre Stellungnahme betrifft nur Maßnahmen, die von der Region durchgeführt wurden, obwohl die Beispiele von Verträgen, die zur Unterstützung ihrer Argumentation verwendet wurden, auch einen Teil des Zeitraums der Verträge „CT1" und „CT2" abdecken.

(156) Einleitend erinnert Transdev daran, dass spezifische Vorschriften für die Region Île-de-France die Tätigkeit des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße regeln, da dieser Sektor eine Ausnahme vom allgemein geltenden Recht des Verkehrswesens bilde.

(157) Während des betreffenden Zeitraums konnte die organisierende Behörde die Betreiber des Netzes ohne vorheriges Ausschreibungsverfahren durch verwaltungsmäßige Eintragung in den Verkehrsplan wählen, insbesondere da die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 noch nicht in Kraft getreten war.

(158) Außerdem stellt sie klar, dass die organisierende Behörde strukturelle Defizite entstehen ließ, indem sie die Preise für die Nutzer verwaltungsmäßig festlegte, unabhängig von den tatsächlichen Kosten der Dienstleistung. Diese Defizite wurden im Rahmen von Verträgen der öffentlichen Dienstleistung finanziell ausgeglichen.

(159) Schließlich war der Markt des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France nicht für den Wettbewerb geöffnet.

5.6.1. *Vorliegen einer Beihilfe*

(160) Transdev hat das Büro Microeconomix damit beauftragt, drei Vereinbarungen und ihre Zusatzverträge sowie die damit verbundenen Finanzströme zu überprüfen. Sie stellt die wichtigsten Ergebnisse vor und stellt klar, dass das Gutachten klar beweist, dass die Beihilferegelung neutral ist und keine überhöhte Ausgleichsleistung erfolgt.

(161) Laut Transdev führte der Mechanismus für die Behandlung von regionalen Finanzhilfen dazu, dass diese in keinem Fall mit einer Investitionsbeihilfe vergleichbar sind. Die regionalen Finanzhilfen wurden nämlich gewissermaßen während des Abschreibungszeitraums der Güter an die Körperschaft, die als Auftraggeber agiert, zurückerstattet, mit den negativen Auswirkungen, die diese auf die von der Körperschaft gezahlten Ausgleichsleistungen hatten.

(162) Die betreffende Maßnahme stellte somit nur eine vollkommen neutrale Modalität der Zahlung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen an Verkehrsunternehmen dar, die Inhaber eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind.

(163) Aufgrund dieser Neutralität sind die Kriterien für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nicht erfüllt.

5.6.1.1. Staatliche Mittel und Anrechenbarkeit

(164) Transdev ist der Ansicht, dass, da die von der Region gezahlten Beträge letztendlich den Gebietskörperschaften zukommen würden, die Gelder demnach nie den öffentlichen Bereich verlassen haben.

5.6.1.2. Wirtschaftlicher Vorteil

(165) Da die Bereitstellung der Gelder nicht zu günstigeren Bedingungen erfolgte als die auf dem Bankenmarkt angebotenen, zogen die Betreiber daraus keine Vorteile. Der Vorteil wurde von der Region den Körperschaften gewährt, ohne Auswirkungen auf den Wettbewerb.

(166) Zudem bestreitet Transdev, dass die von der Region mitfinanzierten Ausrüstungsgegenstände denjenigen von nicht beihilfeberechtigten Unternehmen hätten Konkurrenz machen können.

5.6.1.3. Selektivität

(167) Alle Unternehmen, die auf dem Markt des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France tätig sind, waren in gleicher Weise betroffen, sodass die Maßnahme in diesem Bezugsrahmen nicht selektiv war.

5.6.1.4. Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels zwischen Mitgliedstaaten

(168) Da kein wirtschaftlicher Vorteil und keine Selektivität vorliegen, ist Transdev der Ansicht, dass keine Möglichkeit zur Beeinträchtigung des Wettbewerbs und daher auch keine Möglichkeit zur Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten bestand.

5.6.2. *Vereinbarkeit*

(169) Wenn die Kommission jedoch auf das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe schließen sollte, ist Transdev der Ansicht, dass die betreffende Regelung aufgrund ihrer Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 mit dem Binnenmarkt vereinbar wäre.

5.7. **Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen**

(170) Der Internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) ist die internationale Organisation des öffentlichen Verkehrs, die alle öffentlichen Verkehrsmittel umfasst und in der über 3 100 Mitglieder (Betreiber, Behörden und Lieferanten) aus aller Welt zusammengeschlossen sind.

(171) Die UITP geht nicht auf Einzelheiten der Mechanismen ein, die in dem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens geprüft werden. Sie nutzt die Gelegenheit, um an bestimmte wesentliche Grundsätze zu dem betroffenen Wirtschaftssektor zu erinnern.

(172) Erstens verfügen die Mitgliedstaaten über einen bedeutenden Handlungs- und Auslegungsspielraum bei der Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die insbesondere durch die Bedürfnisse der Nutzer bedingt werden, gemäß dem in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgelegten Grundsatz.

(173) Zweitens ist der öffentliche Verkehr in Europa dadurch gekennzeichnet, dass die Betriebskosten im Durchschnitt in Höhe von etwa 50 % durch die Einnahmen aus den Benutzungsgebühren (30 % in Paris) abgedeckt werden. Es ist daher entscheidend, dass für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ein ordnungsgemäßer Ausgleich durch die Behörden erfolgt.

(174) Schließlich sind — im Gegensatz zu dem, was im Erwägungsgrund 43 des Beschlusses der Kommission über die Einleitung des Verfahrens angedeutet würde — die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht auf die Betriebskosten der Verkehrsdienstleistungen beschränkt: sie können die Verbesserung der Qualität der Dienstleistung, der Infrastruktur und des Fahrzeugbestands anstreben. Die Maßnahmen können mit dem Binnenmarkt vereinbar sein, wenn sie die Bedingungen der geltenden gesetzlichen Vorschriften erfüllen, d. h. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

5.8. **Zusätzliche Stellungnahmen von RATP Dev, Transdev, OPTILE und Kéolis, die am 21. Juni 2016 übermittelt wurden**

(175) Erstens machen die vier betroffenen Dritten, die ihre Stellungnahmen ergänzen wollten, die Kommission auf einen Beschluss aufmerksam, der von ihr im Rahmen der Prüfung der Vereinbarkeit einer von der Tschechischen Republik eingeführten staatlichen Beihilferegelung verabschiedet wurde („Beschluss Autobus Porizeni") ([22]). Die diesem Beschluss zugrunde liegenden Sachverhalte waren nach Ansicht der Dritten sehr ähnlich wie diejenigen der Regelung der Region (die von dem Vertrag „CT1" übernommen wurde). Nun hat die Kommission das tschechische System der Investitionsbeihilfen überprüft, wobei sie die Auswirkung der Finanzhilfen auf die gewährten Ausgleichsleistungen für den Betrieb im Rahmen der Betriebsvereinbarungen berücksichtigte, und hat es für vereinbar auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erklärt.

(176) Die betroffenen Dritten sind zudem der Ansicht, dass das Urteil *Jørgen Andersen* die Frage zur Regelung betreffend die öffentlichen Personenverkehrsdienste entschieden hat, die im vorliegenden Fall anwendbar ist: Es handelt sich um die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in ihrer geänderten Fassung von 1991, und nicht um die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

(177) In erster Linie machen die beteiligten Dritten geltend, dass die regionalen Finanzhilfen, die aufgrund der von der Region eingeführten Regelung ausgezahlt wurden, keine staatlichen Beihilfen darstellen. Sie kommen zu dieser Schlussfolgerung aufgrund der Berücksichtigung, im Rahmen dieser Regelung, eines Jahreszinssatzes, der auf die Finanzhilfe für den Kauf der Fahrzeuge angewandt wurde.

(178) Betreffend die Frage der anwendbaren Verordnung heben die betroffenen Dritten hervor, dass das Urteil *Jørgen Andersen* die Regeln zur zeitlichen Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgelegt hat. Mit diesem Urteil hat der Gerichtshof entschieden, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in folgenden Fällen anwendbar ist:

a) Prüfung der Rechtmäßigkeit der vor dem 3. Dezember 2009 ausgezahlten Beihilfen, denn die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ist eine Freistellungsverordnung, die Augleichsleistungen, welche gemäß diesen Bestimmungen ausgezahlt wurden, von der Anmeldepflicht freistellt;

b) Prüfung der Rechtmäßigkeit und der Vereinbarkeit der ausgezahlten Beihilfen in Erfüllung der Verträge, die am 3. Dezember 2009 bestanden und während variablen Laufzeiten verlängert wurden, festgelegt gemäß Artikel 8, Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

(179) Gemäß dem Urteil *Jørgen Andersen*, das sich im vorliegenden Fall der Kommission aufdrängt, müsste sie die Beihilfen prüfen, die vor dem 3. Dezember 2009 aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ausgezahlt wurden, einschließlich für Ausgleichsleistungen, die in Form von Preisen im Rahmen der Regelung für öffentliche Dienstleistungsaufträge ausgezahlt wurden. Außerdem wurden die Modalitäten für die Berechnung von Ausgleichsleistungen, die in Form von Preisen ausgezahlt wurden, von der Rechtsprechung im Fall *Danske Bus* ([23]) festgelegt, die verlangt, dass diese Ausgleichsleistungen „*unmittelbar und ausschließlich zur Ausführung der öffentlichen Verkehrsdienstleistung als solche nötig*" ([24]) sind.

(180) Falls die Kommission sich wider Erwarten weigern sollte, die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 als Freistellungsverordnung zu berücksichtigen, müsste sie, gemäß ihrer Entscheidungspraxis, auf die Vereinbarkeit der regionalen Finanzhilfen schließen, die sich aus der Regelung der Region ergeben.

(181) Falls die Kommission sich weigern sollte, die Grundsätze anzuwenden, die im Urteil *Jørgen Andersen* in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargelegt werden, müsste sie feststellen, dass die Anwendungsbestimmungen für die Prüfung der Vereinbarkeit der Ausgleichsleistungen, die in Form von Preisen ausgezahlt wurden, mit denen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 identisch sind.

([22]) Beschluss der Kommission vom 16. April 2008 über die staatliche Beihilfe N 350/2007, die von der Tschechischen Republik zugunsten von Autobus Porizeni durchgeführt wurde.
([23]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. März 2004, *Danske Busvognmænd gegen Kommission*, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.
([24]) *Ebd.*, Rn. 86.

(182) Schließlich ergänzen die betroffenen Dritten ebenfalls ihre schriftlichen Ausfertigungen zur Anwendung der bestehenden Beihilferegelung infolge des Beschlusses *Dublin Bus/Irish Bus* der Kommission vom 15. Oktober 2014 ([25]). Mit diesem Beschluss vertrat nämlich die Kommission die Auffassung, dass ein Investitionsfinanzhilfesystem, das 1985 eingeführt wurde und das der von der Region eingeführten Regelung sehr ähnlich ist, eine bestehende Beihilferegelung darstelle.

6. **WÜRDIGUNG DER BETREFFENDEN MASSNAHMEN DURCH DIE KOMMISSION**

(183) Die Analyse der Kommission umfasst die drei Regelungen zur Investitionsförderung, die in dem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens genannt werden, und zwar: i) die Regelung für Investitionsfinanzhilfen der Region, die in den aufeinanderfolgenden Beschlüssen CR 34-94, CR 44-98 und CR 47-01 festgelegt wurde, ii) die Regelung, die auf diese mit der Einführung des Zusatzvertrags Nr. 3 zum Vertrag „CT 1" folgte, und schließlich iii) der Beitrag C2 des Vertrags „CT2". Betreffend den Vertrag „CT2" stellt die Kommission klar, dass sich ihre Prüfung auf den Beitrag C2 beschränkt, der die Investitionsproblematiken betrifft. Der Beschluss über die Einleitung des Verfahrens betrifft nämlich nur die Maßnahmen, die eine Art von Investitionsförderung darstellen können, was de facto den Beitrag C1 des Vertrags „CT2" ausschließt.

6.1. **Beihilferegelung oder Einzelbeihilfen**

(184) Über hundert Unternehmen oder Regiebetriebe haben im Laufe der Jahre von Finanzhilfen profitiert, die nacheinander von der Region und danach von STIF ausgezahlt wurden. Vor der Bewertung des Vorliegens von Beihilfen und ihrer eventuellen Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt stellt sich die Frage, ob diese Finanzhilfen in individueller Weise gewährt wurden — in diesem Fall müssen sie Gegenstand einer Einzelprüfung durch die Kommission sein — oder im Rahmen von Regelungen — in diesem Fall kann sich die Kommission auf die Prüfung von Schlüsselparametern der betreffenden Regelungen beschränken.

(185) Die Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates ([26]) („Verfahrensverordnung") definiert eine Beihilferegelung als „eine Regelung, wonach Unternehmen, die in der Regelung in einer allgemeinen und abstrakten Weise definiert werden, ohne nähere Durchführungsmaßnahmen Einzelbeihilfen gewährt werden können, beziehungsweise eine Regelung, wonach einem oder mehreren Unternehmen nicht an ein bestimmtes Vorhaben gebundene Beihilfen für unbestimmte Zeit und/oder in unbestimmter Höhe gewährt werden können". Aus dieser Definition ergibt sich, dass zur Unterscheidung einer Beihilferegelung von einer Reihe von Einzelbeihilfen die Kommission sich insbesondere damit befasst, den Ermessensspielraum zu beurteilen, über den die die Beihilfen gewährende Behörde im Einzelfall verfügt.

(186) Betreffend die von der Region eingeführte Regelung stellt die Kommission fest, dass der Beschluss des Regionalrats von 1994 in allgemeiner und abstrakter Weise die Unternehmen definierte, die Finanzhilfen in Anspruch nehmen können, im vorliegenden Fall die Unternehmen oder Regiebetriebe, die mit einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft der Region Île-de-France einen Vertrag über den Linienbetrieb von Autobussen abgeschlossen haben. Außerdem legte derselbe Beschluss in klarer und präziser Weise die Art von Wirtschaftsgütern fest, die bezuschusst werden können, die Preisobergrenzen dieser Güter sowie den Finanzhilfesatz für jede Art von Wirtschaftsgut. Die Bedingungen für die Gewährung der Beihilfe waren ebenfalls genau festgelegt, insbesondere die Verpflichtung für die Körperschaft, die als Auftraggeber agiert, und das Unternehmen, eine quantitative oder qualitative Verbesserung des Verkehrsangebots anzubieten. Somit wurde der Ermessensspielraum der Region für die Gewährung der Finanzhilfen streng geregelt von den Bestimmungen des Beschlusses von 1994, und danach von den Beschlüssen, die diesen 1998 und 2001 ersetzt haben. Folglich vertritt die Kommission die Auffassung, dass diese Beschlüsse die Rechtsgrundlage einer Regelung bilden.

(187) Betreffend die im Rahmen des Vertrags „CT1" gezahlten Finanzhilfen stellt die Kommission fest, dass sie im Rahmen des Vertragsmodells erfolgten, das im Jahr 2006 von STIF festgelegt und bestätigt wurde. Die individuellen Varianten dieses Vertrags können nicht gegen die in diesem Modell festgelegten Grundsätze und wesentlichen Elemente verstoßen, worauf in der Einleitung jedes Vertrags „CT1" hingewiesen wird: „*Der vorliegende Vertrag wird auch in Anwendung und unter Einhaltung der Orientierungen und Grundsätze abgeschlossen, die in der regionalen Leistungsbeschreibung beschrieben werden, welche vom STIF-Rat in seiner Sitzung vom 13. Dezember 2006 verabschiedet wurden, und entspricht dem Modell des Typs 1, das ebenfalls vom Rat verabschiedet wurde*." Diese Bemerkung gilt insbesondere für die von dem Zusatzvertrag Nr. 3 eingeführten Änderungen infolge des Beschlusses des STIF-Rates vom 2. Oktober 2008. Auf der Grundlage dieses Beschlusses kann jedes Verkehrsunternehmen, das einen Vertrag des Typs 1 mit STIF abgeschlossen hat, auf die Investitionsbeihilfen gemäß dem Zusatzvertrag Nr. 3 Anspruch erheben. Das Modell des Zusatzvertrags Nr. 3 (insbesondere dessen Anlage 1) legte in klarer und präziser Weise die Art von Wirtschaftsgütern fest, die bezuschusst werden können, sowie die Preisobergrenzen dieser Güter und den Beihilfesatz für jede Art von Wirtschaftsgut. Somit wird der Ermessensspielraum von STIF für die Gewährung der durch den Zusatzvertrag Nr. 3 eingeführten Finanzhilfen streng geregelt durch das aus dem Beschluss von 2008 hervorgegangene Vertragsmodell. Folglich vertritt die Kommission die Auffassung, dass dieser Beschluss die Rechtsgrundlage einer Regelung bildet.

([25]) Beschluss (EU) 2015/635 der Kommission vom 15. Oktober 2014 zur Durchführung der staatlichen Beihilfe SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) Irlands zugunsten von Córas Iompair Éireann Bus Companies (Dublin Bus und Irish Bus) (ABl. L 104 vom 23.4.2015, S. 17).

([26]) Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248, 24.9.2015, S. 9).

(188) Eine ähnliche Schlussfolgerung ist für den Beitrag C2 des Vertrags „CT2" anwendbar. Dieser wird nach den Modalitäten berechnet, die von dem Vertragsmodell „CT2", welches vom STIF-Rat genehmigt wurde, streng geregelt werden. Jedes Unternehmen, das einen Vertrag „CT2" abgeschlossen hat, kann Anspruch auf eine Ausgleichsleistung C2 für seine Investitionsausgaben erheben, ohne dass STIF bei der Berechnung dieser Ausgleichsleistung ein Ermessensspielraum gelassen wird.

(189) Aufgrund der vorstehenden Darlegungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass eine Einzelprüfung jeder Finanzhilfe nicht erforderlich ist, um das Vorliegen von Beihilfen und ihre eventuelle Vereinbarkeit zu beurteilen. In der Folge des Beschlusses urteilt die Kommission daher auf der Basis von allgemeinen wesentlichen Elementen, die in der Rechtsgrundlage jeder der drei betreffenden Regelungen festgelegt sind.

6.2. **Beurteilung des Vorliegens einer staatlichen Beihilfe**

(190) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind „*staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen*".

(191) Aus dieser Bestimmung geht hervor, dass die betreffenden Maßnahmen, um als staatliche Beihilfen anerkannt zu werden, i) einen staatlichen Ursprung haben müssen, das heißt staatliche Mittel einsetzen und dem Staat zurechenbar sein müssen; ii) ihrem Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen müssen; iii) selektiv sein müssen, im Gegensatz zu einer Maßnahme von allgemeiner Tragweite; und iv) geeignet sein müssen, den Wettbewerb zu verzerren und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

6.2.1. *Staatliche Mittel und Anrechenbarkeit*

6.2.1.1. Von der Region durchgeführte Maßnahmen

(192) Die Finanzhilfen der Region wurden auf der Grundlage der Beschlüsse des Regionalrats und aus dem Haushalt der Region Île-de-France gewährt.

(193) Folglich kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die von der Region durchgeführten Maßnahmen staatliche Mittel beinhalten und dem französischen Staat zuzurechnen sind.

6.2.1.2. Von STIF durchgeführte Maßnahmen

(194) Da es sich bei STIF um eine öffentlich-rechtliche Verwaltungseinrichtung handelt, sind ihre Beschlüsse einer Behörde zuzuschreiben und ihre Mittel sind staatlich.

(195) Folglich kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die von STIF durchgeführten Maßnahmen staatliche Mittel beinhalten und dem französischen Staat zuzurechnen sind.

6.2.2. *Wirtschaftlicher Vorteil*

(196) Einleitend stellt die Kommission klar, dass die Regiebetriebe, die die Begünstigten der von der Region und von STIF durchgeführten Maßnahmen sind, als Unternehmen zu betrachten sind, da sie unabhängig von ihrem Rechtsstatus im vorliegenden Fall eine Wirtschaftstätigkeit ausüben, und zwar das Angebot von Verkehrsdienstleistungen auf der Straße. Folglich üben alle Begünstigten dieser Maßnahmen — Privatunternehmen oder Regiebetriebe — eine Wirtschaftstätigkeit aus und müssen als Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV angesehen werden.

(197) In ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens stellte sich die Kommission die Frage nach der Art der Maßnahmen zur Investitionsförderung, die von der Region und danach von STIF durchgeführt wurden, sowie dazu, ob es sich um Investitionsfinanzhilfen oder um Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen handelte.

(198) Als Antwort auf diese Frage vertraten die französischen Behörden und die betroffenen Dritten die Ansicht, dass es sich bei den von der Region und von STIF durchgeführten Maßnahmen um Ausgleichsleistungen handelte, die den Regiebetrieben und Privatunternehmen des Busverkehrs als Vergütung für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt wurden, und dass sie zudem der *Altmark*-Rechtsprechung entsprachen und ihren Empfängern keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafften.

(199) Die Ausgleichsleistung für die getragenen Kosten zur Erbringung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse stellt nämlich keinen Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar, wenn vier Bedingungen gleichzeitig erfüllt sind ([27]). Erstens muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen beauftragt sein und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein. Zweitens müssen die Parameter, auf deren Grundlage die Ausgleichsleistung berechnet wird, vorab in objektiver und transparenter Weise definiert werden. Drittens darf die Ausgleichsleistung nicht über den notwendigen Betrag hinausgehen, um die bei der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstandenen Kosten ganz oder teilweise abzudecken, unter Berücksichtigung der damit verbundenen Einnahmen und eines angemessenen Gewinns. Viertens, wenn die Auswahl des mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu beauftragenden Unternehmens nicht im Rahmen eines Vergabeverfahrens erfolgt, das die Auswahl des Bewerbers ermöglicht, der diese Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Körperschaft erbringen kann, muss die Höhe der notwendigen Ausgleichsleistung auf der Basis einer Analyse der Kosten festgelegt werden, die ein gut geführtes mittleres Unternehmen mit angemessener Ausstattung getragen hätte, um die gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen erfüllen zu können und so diesen Verpflichtungen nachzukommen; hierbei sollen die damit verbundenen Einnahmen sowie ein angemessener Gewinn für die Erfüllung dieser Verpflichtungen berücksichtigt werden. Die Kommission hat die Auslegung erläutert, die sie von diesen Bedingungen in ihrer Mitteilung über die Anwendung der EU-Vorschriften für staatliche Beihilfen auf die gewährten Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vornimmt ([28]).

(200) Die Kommission wird daher die betreffenden Maßnahmen anhand der *Altmark*-Rechtsprechung prüfen.

6.2.2.1. Investitionsfinanzhilfen der Region

(201) Die Anwendung des ersten *Altmark*-Kriteriums zielt darauf ab, zu beweisen, dass die Zahlungen Ausgleichsleistungen sind, die als Gegenleistung für die Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt wurden.

(202) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass nur die Regiebetriebe und Unternehmen des Verkehrssektors, die mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen beauftragt sind, Anspruch auf Finanzhilfen der Region erheben konnten. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wurden in den Betriebsvereinbarungen definiert, die zwischen jedem Verkehrsunternehmen und seiner (seinen) als Auftraggeber agierenden Körperschaft(en) abgeschlossen wurden. Diese Betriebsvereinbarungen sahen eine Ausgleichsleistung für die Verluste vor, die sich aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergeben, wobei eventuelle Einnahmen und Finanzhilfen herausgerechnet werden.

(203) Die Finanzhilfen der Region dienen als Ergänzung zu dieser vertraglichen Regelung, um die Investitionen zu fördern und dadurch Anreize zu einer quantitativen oder qualitativen Verbesserung des Verkehrsangebots zu schaffen. Der Betrag der Finanzhilfen wurde pauschal festgesetzt, durch die Anwendung eines bestimmten Prozentsatzes für eine Kategorie von Ausgaben mit Obergrenze (zum Beispiel der Preis eines Busses ohne Mehrwertsteuer).

(204) Um Anspruch auf die Finanzhilfe erheben zu können, mussten die als Auftraggeber agierenden Körperschaften sich verpflichten, den Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu stärken, die sie zusätzlich den Verkehrsunternehmen auferlegten. Wie bereits aus dem Titel des Beschlusses von 1994 hervorgeht, bestand nämlich das Ziel der Regelung in der *„Verbesserung der Dienstleistungen des öffentlichen Personenverkehrs auf der Straße“*. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Finanzhilfen der Region als Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewährt wurden. Wie eine herkömmliche Finanzhilfe zielten sie ganz einfach darauf ab, Investitionen von Unternehmen und Regiebetrieben zu fördern, die Verkehrsdienstleistungen betreiben. Dagegen waren die als Auftraggeber agierenden Körperschaften weiterhin dafür zuständig, den Verkehrsunternehmen den gesamten Fehlbetrag auszugleichen, der sich aus *allen* Verpflichtungen ergibt, die sie ihnen außerdem auferlegen (einschließlich denjenigen, die hinzugefügt wurden, um Anspruch auf Finanzhilfen der Region erheben zu können).

(205) Dieser Fehlbetrag wäre ohne die Finanzhilfen der Region sicher größer gewesen, denn er wurde berechnet, indem von den Kosten die Einnahmen und eventuelle Finanzhilfen abgezogen wurden. Doch es besteht weiterhin eine begriffliche Trennung zwischen einerseits dem System der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die der Verantwortung der als Auftraggeber agierenden Körperschaften unterlagen (und die nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind), und andererseits einer Finanzhilferegelung, die allgemein auf Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsdienstleistungen abzielte.

(206) Somit ist trotz des wirtschaftlichen Zusammenhangs, der zu Recht die Finanzhilfen der Region und die Berechnung der Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen verbindet, die Kommission der Ansicht, dass die Finanzhilfen der Region nicht als Ausgleichsleistung für klar definierte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewährt wurden. Das erste *Altmark*-Kriterium ist somit nicht erfüllt. Da die vier *Altmark*-Kriterien gleichzeitig erfüllt sein müssen, ist der Test nicht erfüllt, sobald ein Kriterium nicht erfüllt ist. Folglich muss die Regelung der Region auf herkömmlichere Weise geprüft werden, wie eine Regelung, die die Gewährung von Investitionsfinanzhilfen ermöglicht.

(207) Da nun aber die Region einen Teil der Investitionskosten übernimmt, die normalerweise von den Verkehrsunternehmen getragen werden, hat sie finanzielle Handlungsspielräume für die Begünstigten dieser Finanzhilfen eröffnet, die ihre Eigenmittel für andere Zwecke verwenden konnten. Dadurch haben die Begünstigten der Finanzhilfen einen wirtschaftlichen Vorteil erworben.

([27]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 87 bis 95.
([28]) ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4.

(208) Einige betroffene Dritte haben geltend gemacht, dass dieser Vorteil dadurch aufgehoben wurde, dass die Finanzhilfen, die um die vom Betreiber vermiedenen Finanzierungskosten erhöht wurden, in der Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen abgeschrieben wurden, die darüber hinaus von der als Auftraggeber agierenden Körperschaft ausgezahlt wurde.

(209) Als Antwort auf dieses Argument stellt die Kommission fest, dass in den aufeinanderfolgenden Beschlüssen, welche die betreffende Regelung organisieren, die Hauptparameter dieser Abschreibung nicht festgelegt waren: Dauer, Zinssatz. Somit gewährleistete nichts in der Rechtsgrundlage der Regelung mit Sicherheit, dass die Finanzhilfen ordnungsgemäß abgeschrieben wurden, nach einer der Nutzung des Materials entsprechenden Dauer und unter Berücksichtigung der vermiedenen Finanzierungskosten, die den am Markt beobachteten Finanzierungskosten entsprechen. Die Prüfung der ordnungsgemäßen Berücksichtigung der Finanzhilfen bei der Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die darüber hinaus von den als Auftraggeber agierenden Körperschaften gewährt wurde, ist folglich von der Prüfung im Einzelfall der genannten Ausgleichsleistungen abhängig, und nicht von der Prüfung der Finanzhilfen. Doch das vorliegende Verfahren interessiert sich nur für die Finanzhilfen, und nicht für die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die darüber hinaus gewährt wurden.

(210) Aufgrund der vorstehenden Darlegungen bestätigt die Kommission, dass die Finanzhilfen der Region, einzeln betrachtet, ihren Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben.

6.2.2.2. Investitionsfinanzhilfen, die im Rahmen der Verträge „CT1“ gewährt wurden

(211) Der Vertrag „CT1“ war ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag, der den Betreiber ausdrücklich mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen beauftragt. So sah Artikel 4-2 des Vertrags „CT1“ vor, dass „*der Betreiber einen öffentlichen Personenverkehrsdienst betreibt*“. In dieser Eigenschaft unterlag das Unternehmen der Verpflichtung, die Verkehrslinien zu unterhalten und zu betreiben, mit deren Betrieb es beauftragt worden war, und Fahrgäste zu von STIF festgelegten Beförderungs- und Tarifbedingungen zu transportieren. Artikel 12-1 des Vertrags „CT1“ stellte unmissverständlich klar: „Die Preisfestsetzung ist eine ausschließliche und nicht übertragbare Kompetenz von STIF“. Im Gegenzug erhielt der Betreiber eine Ausgleichsleistung für die Verluste, die sich aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergeben, wobei eventuelle Einnahmen und Finanzhilfen herausgerechnet werden.

(212) Die durch den Zusatzvertrag Nr. 3 zum Vertrag „CT1“ eingeführten Finanzhilfen wurden mit diesen Ausgleichsleistungen auf die gleiche Weise verbunden wie während des vorherigen Zeitraums das System der Finanzhilfen der Region mit den von den Betriebsvereinbarungen vorgesehenen Ausgleichsleistungen. Der Hauptunterschied bestand darin, dass dieselbe Organisation (STIF) zugleich i) die Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im engeren Sinne auszahlte, deren Berechnungsmethode darauf abzielte, den Fehlbetrag in Verbindung mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen abzudecken, und ii) die Investitionsfinanzhilfe auszahlte, die aufgrund eines Verhältnisses Preisobergrenze/Finanzhilfehöchstsatz festgelegt wurde. Zudem legte, wie während des vorherigen Zeitraums, die Rechtsgrundlage, welche die Gewährung von Finanzhilfen ermöglichte — d. h. im vorliegenden Fall das Modell des Zusatzvertrags Nr. 3 des Vertrags „CT1“ —, ebenfalls nicht die Hauptparameter für die Abschreibung der Finanzhilfen bei der zusätzlich gezahlten Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen fest.

(213) Angesichts dieser Ähnlichkeiten, die übrigens von den meisten betroffenen Dritten hervorgehoben wurden, ist die Kommission der Auffassung, dass dieselbe Schlussfolgerung wie für den vorhergehenden Zeitraum angewandt werden sollte. Die aufgrund des Zusatzvertrags Nr. 3 des Vertrags „CT1“ ausgezahlten Finanzhilfen haben somit den Charakter von „herkömmlichen“ Investitionsfinanzhilfen und sie haben ihren Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft.

6.2.2.3. Beitrag C2 der Verträge „CT2“

(214) Der Vertrag „CT2“ ist ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag, der das Verkehrsunternehmen ausdrücklich mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen beauftragt, sowohl im Betrieb als auch bei den Investitionen.

(215) Der Artikel 5-2 des Vertrags „CT2“ legt somit die allgemeinen Verpflichtungen des Betreibers fest:

— „Unterhaltung und Betrieb — Begriffe, die als Verpflichtung für das Unternehmen zu verstehen sind, für die Linien und Anlagen, mit deren Betrieb es beauftragt wurde, alle Maßnahmen zur Sicherstellung einer Verkehrsdienstleistung zu ergreifen, die den Normen der Kontinuität, Regelmäßigkeit, Bedienungs- oder Fahrtenhäufigkeit, Sicherheit und Qualität entspricht;

— Beförderung, die sich als Verpflichtung für das Unternehmen versteht, jeden Personenverkehr zu öffentlichen Tarifen und zu Beförderungsbedingungen anzunehmen und durchzuführen, die von STIF festgelegt werden;

— Anwendung der Benutzungsgebühren, was als eine Verpflichtung für das Unternehmen zu betrachten ist, Tarifprodukte gemäß den von STIF beschlossenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu verkaufen und anzunehmen;

— Beteiligung an integrierten Systemen in den Bereichen Information, Fahrkartenausgabe, Fahrpläne und Umsteigemöglichkeiten;

— Beitrag zur Sicherheit der Fahrgäste."

(216) Artikel 41 des Vertrags „CT2" legt außerdem die Verpflichtungen des Betreibers im Bereich der Wirtschaftsgüter fest, die hauptsächlich als Verpflichtung zur Nutzung aller Güter, als Verpflichtung zur Durchführung von Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an den Vermögenswerten, die zur Erbringung der öffentlichen Verkehrsdienstleistung bereitgestellt werden, sowie als Verpflichtung zur Aufstellung eines Investitionsplans für den Fahrzeugpark für die gesamte Vertragslaufzeit, der die Sicherstellung eines Durchschnittsalters des Fahrzeugparks von nicht über 7 Jahren ermöglicht — vor allem aus Gründen der Sicherheit, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit der Fahrzeuge und Optimierung der Instandhaltungs- und Wartungskosten —, zu verstehen sind.

(217) Mit dem Vertrag „CT2" bricht STIF mit dem Paradigma der vorhergehenden Zeiträume, indem sie einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag einführt, der von Anfang an und als ganzheitliches Konzept Verpflichtungen behandelt, welche den Betrieb *und* die Investitionen betreffen, insbesondere anhand eines vereinheitlichten „*Finanzierungskontos der Dienstleistung*". Der Beitrag C2 wird ausdrücklich zum Ausgleich der Kosten vorgesehen, die sich aus Verpflichtungen in Verbindung mit Investitionen ergeben. Die Kommission folgert daraus, dass der Beitrag C2 als Gegenleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen dient, die im Bereich der Investitionen klar definiert wurden, und dass das erste *Altmark*-Kriterium somit erfüllt ist.

(218) Nachdem die Übereinstimmung des Beitrags C2 mit dem ersten *Altmark*-Kriterium nachgewiesen wurde, muss noch seine Übereinstimmung mit dem zweiten, dritten und vierten *Altmark*-Kriterium beurteilt werden. Da die Kriterien gleichzeitig erfüllt sein müssen, beschränkt sich die Kommission darauf, nachzuweisen, dass das vierte Kriterium nicht erfüllt ist, um darauf zu schließen, dass dieser Beitrag zu einem wirtschaftlichen Vorteil führt.

(219) Das vierte *Altmark*-Kriterium zielt darauf ab, Folgendes nachzuweisen: Wenn die Auswahl des mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu beauftragenden Unternehmens nicht im Rahmen eines Vergabeverfahrens erfolgt, das die Auswahl des Bewerbers ermöglicht, der diese Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Körperschaft erbringen kann, muss die Höhe der notwendigen Ausgleichsleistung auf der Basis einer Analyse der Kosten festgelegt werden, die ein gut geführtes mittleres Unternehmen mit angemessener Ausstattung getragen hätte, um die gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen erfüllen zu können und so diesen Verpflichtungen nachzukommen; hierbei sollen die damit verbundenen Einnahmen sowie ein angemessener Gewinn für die Erfüllung dieser Verpflichtungen berücksichtigt werden.

(220) Diesbezüglich sollte anerkannt werden, dass STIF eine vergleichende Analyse der Kosten vor dem Abschluss der Verträge mit den Betreibern durchgeführt hat. Diese vergleichende Analyse stützt sich zugleich auf i) genaue Zahlenangaben für jeden einzelnen Vertrag, ii) Rechtsinstrumente, die die Vergleichbarkeit der Kosten und der Ausrüstungsgegenstände sicherstellen, iii) eine umfassende Kenntnis des Marktes für den öffentlichen Personenverkehr in der Region Île-de-France, und iv) einen Vergleich sowohl mit den im Wirtschaftssektor allgemein anerkannten „Branchendaten" als auch mit den nach einem Ausschreibungsverfahren vergebenen Aufträgen. Jedoch interessiert sich diese ausführliche Analyse im Wesentlichen für die Betriebsvariablen, wie die Reisegeschwindigkeit der Busse oder die Anzahl der Fahrstunden pro Fahrzeug. Die Untersuchung dieser Variablen, die für die Aushandlung der Betriebskosten und die Festlegung des Beitrags C1 sehr nützlich ist, ermöglicht es nicht, sicherzustellen, dass die von dem Beitrag C2 abgedeckten Investitionskosten denjenigen eines gut geführten mittleren Unternehmens entsprechen. Außerdem weist nichts darauf hin, dass die von STIF ausgewählte Stichprobe repräsentativ für gut geführte Unternehmen ist. Es ist zwar somit sicher, dass die von STIF durchgeführte Analyse einen unbestreitbaren Fortschritt hin zu einem umsichtigen Management der Ausgleichsleistungen darstellt, die den Anbietern öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden, jedoch ist diese Analyse nicht ausreichend, um das vierte *Altmark*-Kriterium betreffend den Beitrag C2 zu erfüllen.

(221) Da das vierte *Altmark*-Kriterium nicht erfüllt wurde, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der im Rahmen des Vertrags „CT2" gewährte Beitrag C2 seinen Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft.

6.2.3. *Selektivität*

(222) Nach ständiger Rechtsprechung ([29]) gilt eine Maßnahme als selektiv, wenn nicht alle Wirtschaftssektoren ihres Bezugsrahmens davon profitieren können. Egal ob es sich von der Region oder von STIF durchgeführte Maßnahmen handelt, sie betreffen nur die Regiebetriebe der öffentlich-rechtlichen Körperschaften und die Privatunternehmen, mit denen diese Körperschaften oder STIF eine Betriebsvereinbarung für eine Verkehrslinie oder ein Verkehrsnetz in der Region Île-de-France abgeschlossen haben. Nur der Sektor des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France ist also von den fraglichen Maßnahmen betroffen.

(223) Außerdem weist die Kommission darauf hin, dass eine Auswahl unter den Unternehmen dieses Sektors vor der Gewährung der Finanzhilfen, bei der Auswahl der Unternehmen für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durchgeführt wird.

([29]) Siehe zum Beispiel das Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juni 1999, *Belgien gegen Kommission*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, Rn. 32, oder das Urteil des Gerichtshofs vom 8. November 2001, *Adria-Wien Pipeline GmbH und Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH gegen Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, Rn. 48.

(224) Da eine Selektivität sowohl auf Sektorebene als auch innerhalb dieses Sektors beobachtet wurde, ist es nicht nötig, zusätzlich den geographischen Charakter dieser Selektivität nachzuweisen, im Gegensatz zu dem, was RATP Dev unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung *Azoren* ([30]) nahezulegen scheint. Folglich kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die von der Region sowie von STIF im Rahmen der Verträge „CT1" und „CT2" durchgeführten Maßnahmen selektiv sind.

6.2.4. *Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels zwischen Mitgliedstaaten*

(225) Es muss geprüft werden, ob die Maßnahmen den Wettbewerb verzerren könnten, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen können.

(226) Betreffend die Regelung der Region stellt die Kommission in Übereinstimmung mit dem Verwaltungsgericht Paris fest ([31]), dass *„die im Sektor des Personenlinienverkehrs tätigen Unternehmen auch im Gelegenheits-Personenverkehr tätig sind* […] daher können sich Unternehmen des Personenlinienverkehrs, die die oben genannten Finanzhilfen erhalten haben, im Wettbewerb mit Unternehmen des Gelegenheits-Personenverkehrs befinden, die nicht in den Genuss dieser Finanzhilfen kommen konnten, welche wie bereits erwähnt den im Linienverkehr tätigen Unternehmen vorbehalten waren." So konnten während den fünf ersten Jahren diese Ausrüstungsgegenstände außerhalb der normalen Einsatzzeiten auch für andere Einsatzzwecke verwendet werden, einschließlich auf dem Markt des Gelegenheitsverkehrs. Nach dem fünften Jahr wurden von der Region keine Verpflichtungen mehr zum Einsatz der bezuschussten Wirtschaftsgüter auferlegt. Außerdem untersagte keine Bestimmung oder Regelung den bezuschussten Unternehmen, die Linien des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France betrieben, sich bei der Vergabe anderer für den Wettbewerb geöffneter Märkte des Linien- oder Gelegenheits-Personenverkehrs in Frankreich oder in Europa zu bewerben. Der nationale Richter, der in dem in den Erwägungsgründen 27 bis 32 beschriebenen Verwaltungsstreitverfahren entschieden hatte, hatte dieselbe Feststellung getroffen, was ihn zu der Schlussfolgerung kommen ließ, dass die bezuschussten Unternehmen „aufgrund der bei der Anschaffung der bezuschussten Fahrzeuge und Ausrüstungen erzielten Einsparungen möglicherweise von einem Wettbewerbsvorteil im Vergleich zu nicht begünstigten Unternehmen profitieren konnten", und dass folglich die betreffende Regelung „geeignet war, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verzerren oder zu verzerren drohen" ([32]). Die Kommission macht sich diese Schlussfolgerung zu eigen und bestätigt, dass seit der Einführung der regionalen Regelung und erst recht während des gesamten von der Prüfung betroffenen Zeitraums die Investitionsfinanzhilfen der Region geeignet waren, den Wettbewerb zu verzerren und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

(227) In dem darauffolgenden Zeitraum mussten die Güter, die Gegenstand einer Finanzhilfe von STIF aufgrund des Zusatzvertrags Nr. 3 des Vertrags „CT1" gewesen waren, während eines Mindestzeitraums von 8 Jahren ausschließlich für die Durchführung von öffentlich-rechtlichen Tätigkeiten zugewiesen werden, die im Verkehrsplan von STIF festgelegt sind ([33]). Die Kommission stellt jedoch fest, dass die in Erwägungsgrund 226 dargelegte Argumentation nach dem achten Einsatzjahr gültig bleibt.

(228) Außerdem wäre selbst unter der Annahme, dass die von STIF bezuschussten Stadt- und Reisebusse nur zur Durchführung von öffentlich-rechtlichen Aufträgen auf dem Markt des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße in der Region Île-de-France gedient hätten, dies nicht ausreichend, um jede Möglichkeit auszuschließen, dass durch die betreffende Maßnahme der Wettbewerb verzerrt und der Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt wurde. Tatsächlich verleiht die Übernahme durch eine Behörde der normalerweise einem Unternehmen zufallenden Kosten diesem einen Vorteil gegenüber seinen direkten Wettbewerbern auf den verschiedenen Märkten, auf denen es tätig werden könnte, und verzerrt somit den Wettbewerb. Wie bereits in dem *Altmark*-Urteil dargelegt, haben seit 1995 mehrere Mitgliedstaaten begonnen, bestimmte Verkehrsmärkte für den Wettbewerb von Unternehmen zu öffnen, die in anderen Mitgliedstaaten ansässig sind. Im Falle Frankreichs liegt diese Öffnung vor 1995 und geht auf das Jahr 1993 zurück ([34]). Jede staatliche Beihilfe, die von Frankreich einem Straßenverkehrsunternehmen nach 1993 gewährt wurde, könnte somit den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt haben.

(229) Aufgrund der vorstehenden Darlegungen bestätigt die Kommission, dass die Finanzhilferegelung, die durch den Zusatzvertrag Nr. 3 des Vertrags „CT1" eingeführt wurde, den Wettbewerb verzerren und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnte.

(230) Das in Erwägungsgrund 228 vorgebrachte Argument gilt ebenfalls für den Zeitraum des Vertrags „CT2", sodass die über den Beitrag C2 des Vertrags „CT2" gewährte Beihilfe ebenfalls den Wettbewerb verzerren und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnte.

([30]) Siehe den Erwägungsgrund 135 und die Fußnote 21 dieses Beschlusses.
([31]) Urteil Nr. 0417015 des Verwaltungsgerichts Paris.
([32]) Urteil Nr. 08PA04753 des Oberverwaltungsgerichts (Cour administrative d'appel) Paris.
([33]) Stellungnahme von STIF, Punkt 40.
([34]) Franz. Gesetz Nr. 93-122 vom 29. Januar 1993 über die Verhütung von Korruption und die Transparenz des Wirtschaftslebens und der öffentlichen Verfahrens („Loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques", „Loi Sapin").

6.2.5. *Schlussfolgerung zum Vorliegen einer staatlichen Beihilfe*

(231) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die Investitionsfinanzhilfen und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die nacheinander von der Region, dann aufgrund des Zusatzvertrags Nr. 3 des Vertrags „CT1" und schließlich über den Beitrag C2 des Vertrags „CT2" gewährt wurden, staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind.

6.2.6. *Rechtmäßigkeit der Beihilfen*

(232) Einleitend möchte die Kommission auf die Argumente eingehen, die von der Region und einigen anderen betroffenen Dritten bezüglich der eventuellen Einstufung der strittigen Maßnahme der Region als bestehende Beihilferegelung vorgebracht wurden. Die Kommission stellt klar, dass sich die Frage der bestehenden Beihilfen nur für die Regelung der Region stellt, da das Datum der Einführung dieser Regelung nicht so klar war wie für die späteren von STIF eingeführten Regelungen. Betreffend die letztgenannten Regelungen ist insbesondere klar, dass die von dem Zusatzvertrag Nr. 3 des Vertrags „CT1" eingeführte Finanzhilferegelung im Jahr 2008 eingeführt wurde und nicht als einfache Fortführung der Regelung der Region betrachtet werden kann, trotz der Ähnlichkeiten im Sinn und Zweck dieser zwei Regelungen, und sei es nur deshalb, weil bei diesen zwei Regelungen die die Finanzhilfen gewährende Stelle nicht dieselbe ist.

(233) Betreffend die Regelung der Region haben die Verfahrensbeteiligten, die in erster Linie ihren vorgeblichen Charakter einer bestehenden Beihilferegelung hervorgehoben haben, vorgebracht, dass die Rechtsgrundlage, mit der die Beihilferegelung der Region eingeführt wurde, das französische Dekret Nr. 49-1473 vom 14. November 1949 über die Koordinierung und Harmonisierung des Eisenbahn- und Straßenverkehrs war. Dieses im September 2012 aufgehobene Dekret sah nämlich vor, dass „eine Gebietskörperschaft einen Straßenverkehrsdienst bezuschussen kann, indem sie mit einem Unternehmen einen Vertrag abschließt, der die von dieser auferlegten Verpflichtungen festlegt, zusätzlich zu denjenigen, die sich aus ihrer Betriebsordnung ergeben" (Artikel 19, Absatz 1). In diesem Fall wäre jedoch festzustellen, dass die Rechtsgrundlage der Regelung älter ist als die Römischen Verträge, was es erfordern würde, die von der Region eingeführte Regelung als eine bestehende Beihilferegelung zu betrachten.

(234) Hilfsweise machten dieselben Beteiligten Folgendes geltend: Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangen sollte, dass es nicht ausreiche, dass die von der Region eingeführte Regelung in dem vom Dekret von 1949 vorgesehenen allgemeinen Rahmen erfolgte, um es als bestehende Beihilferegelung einzustufen, müsste dann das Datum berücksichtigt werden, an dem diese Regelung vom Regionalrat förmlich eingeführt wurde. Das zu berücksichtigende Datum wäre das Datum der Veröffentlichung des Beschlusses CR 84-07 vom 14. Februar 1984, durch den — laut diesen Verfahrensbeteiligten — zum ersten Mal die Regelung in der bis 2008 angewandten Form eingeführt wurde. Bei dieser zweiten Möglichkeit müsste festgestellt werden, dass das Kriterium der Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels zwischen Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt der Einführung der Regelung nicht erfüllt war, da der französische Markt des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße nicht für den Wettbewerb geöffnet war. Dies hätte zur Folge, dass die Regelung bei ihrer Einführung keine Beihilfe darstellte.

(235) Die Kommission kann sich diesen zwei Argumenten nicht anschließen.

(236) Betreffend das Hauptargument weist die Kommission darauf hin, dass das Dekret von 1949 keinen der Hauptparameter der Regelung genau festlegte: Laufzeit, Budget, Definition der Begünstigten, Art der finanzhilfefähigen Wirtschaftsgüter, Finanzhilfesätze. Dieser Text allein begründet keinen Anspruch auf die Gewährung von Finanzhilfen. Folglich kann das Dekret von 1949 nicht als Rechtsgrundlage für die von der Region eingeführte Beihilferegelung betrachtet werden, wie aus der in diesem Beschluss enthaltenen Beschreibung hervorgeht.

(237) Betreffend das Hilfsargument ist offensichtlich, dass die von den Verfahrensbeteiligten entwickelte Argumentation fehlerhaft ist. Denn selbst wenn der Beschluss von 1984 als Rechtsgrundlage für die Einführung der Regelung der Region berücksichtigt werden sollte, erinnert die Kommission daran, dass das Kriterium der Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels zwischen Mitgliedstaaten zu diesem Zeitpunkt bereits erfüllt war, aufgrund der in Erwägungsgrund 226 dargelegten Argumentation. Es besteht daher kein Anlass, zu erwägen, dass die Regelung der Region zum Zeitpunkt ihrer Einführung keine Beihilfe darstellte, und zwar unabhängig von dem berücksichtigten Datum für die Einführung der Regelung zwischen 1979 und 2008.

(238) Wenn man zu der Auffassung gelangen sollte, dass die Einführung der Regelung der Region auf einen der Beschlüsse vor 1994 zurückging, könnte sich hingegen die Frage der Verjährung der strittigen Maßnahmen stellen, da ihre Rechtsgrundlage mehr als zehn Jahre älter ist als die im Mai 2004 eingetretene Unterbrechung der Verjährung.

(239) Auf diese Frage antwortet die Kommission, dass selbst für den Fall, dass die Regelung vor 1994 eingeführt worden wäre (zum Beispiel durch den Beschluss von 1984), die für staatliche Beihilfen anwendbaren Verjährungsvorschriften nicht die Schlussfolgerung in Frage stellen würden, nach der die von der Region seit 1994 gezahlten Beihilfen neue Beihilfen darstellen. Die Verjährung bezieht sich nämlich nur auf Zahlungen, die vor dem Verjährungsdatum ausgeführt wurden, und nicht auf die Regelung insgesamt. Die Verjährung wurde jedoch durch

das Rechtsmittel unterbrochen, das im Mai 2004 vor dem nationalen Gericht eingelegt wurde. Diese Unterbrechung der Verjährung vor dem nationalen Gericht gilt ebenfalls für die Kommission, da der Zweck der dem nationalen Gericht zustehenden Befugnisse darin bestand, die der Kommission durch Artikel 108 Absatz 3 AEUV verliehenen Vorrechte zu bewahren. Jede Beihilfe, die nach dem Mai 1994 von der Region ausgezahlt wurde, selbst wenn die Rechtsgrundlage, die die Gewährung dieser Beihilfen gestattete, als älter als dieses Datum betrachtet werden sollte, ist daher als eine neue Beihilfe aufgrund des vorliegenden Verfahrens zu betrachten.

(240) Nachdem die Fragen der bestehenden Beihilfen und einer eventuellen Verjährung der strittigen Maßnahmen geklärt wurden, stellt sich nun die Frage der Rechtmäßigkeit der betreffenden Beihilfen.

(241) Die Investitionsfinanzhilfen, die von der Region und danach von STIF aufgrund des Zusatzvertrags Nr. 3 des Vertrags „CT1" gewährt wurden, wurden bei der Kommission nicht angemeldet. Sie stellen daher rechtswidrige Beihilfen dar.

(242) Betreffend den Beitrag C2 des Vertrags „CT2" verfügt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Artikel 9, dass die gemäß ihren Grundsätzen gewährten Ausgleichsleistungen von der Pflicht zur Unterrichtung befreit sind, die in Artikel 108 Absatz 3 AEUV genannt wird. In der Rechtsprechung *Dilly's Wellnesshotel* ([35]) hat der Gerichtshof klargestellt, dass alle Bedingungen einer Freistellungsverordnung, einschließlich diejenigen formaler Art, erfüllt sein müssen, damit die Befreiung von der Anmeldung anwendbar ist. Im vorliegenden Fall wird in Abschnitt 6.3.2 dieses Beschlusses nachgewiesen werden, dass der Beitrag C2 des Vertrags „CT2" die wesentlichen Kriterien erfüllt, die in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargelegt werden. Hingegen stellt die Kommission fest, dass die Veröffentlichungspflichten, die in Artikel 7, Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargelegt werden, von STIF nicht eingehalten wurden. Die französischen Behörden haben nämlich anerkannt, dass für die Unternehmen von OPTILE die Bekanntmachungen über vergebene Aufträge nicht veröffentlicht werden konnten, trotz der in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargelegten Verpflichtung. Betreffend die mit RATP und SNCF Mobilités abgeschlossenen Verträge stellt die Kommission fest, dass die Bekanntmachungen über vergebene Aufträge im franz. amtlichen Ausschreibungsblatt (*Bulletin officiel d'annonces des marchés publics*, BOAMP) und im *Amtsblatt der Europäischen Union* nach der Vergabe der Aufträge und nicht wie erforderlich mindestens ein Jahr vor dem Datum der direkten Vergabe veröffentlicht wurden. Folglich wurden die Bestimmungen von Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht eingehalten und die von STIF im Rahmen des Vertrags „CT2" gewährten Beihilfen sind nicht von der Befreiung von der Anmeldung betroffen, die in Artikel 9 der Verordnung vorgesehen ist. Da die Beihilfen nicht angemeldet wurden, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass diese rechtswidrige Beihilfen darstellen.

(243) Die Kommission erinnert daran, dass es die Aufgabe der nationalen Behörden ist, alle Konsequenzen zu ziehen, die sich aus der Rechtswidrigkeit der Beihilfe ergeben, insbesondere betreffend die Eintreibung von Rechtswidrigkeitszinsen, wie dies im Urteil *CELF* festgelegt ist ([36]).

6.3. **Beurteilung der Übereinstimmung der Maßnahmen mit den anwendbaren Vorschriften im Bereich der staatlichen Beihilfen**

6.3.1. *Investitionsfinanzhilfen, die von der Region und danach von STIF aufgrund des Zusatzvertrags Nr. 3 des Vertrags „CT1" gewährt wurden*

(244) Aufgrund der großen Ähnlichkeit zwischen den von STIF aufgrund des Zusatzvertrags Nr. 3 des Vertrags „CT1" gewährten Finanzhilfen und der im vorherigen Zeitraum von der Region gewährten Finanzhilfen ist dieselbe Argumentation betreffend die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt für beide Regelungen anwendbar.

(245) Diese Investitionsfinanzhilfen entsprachen weder den Bedürfnissen der Koordination des Verkehrs noch der Abgeltung bestimmter mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen, wie in den Erwägungsgründen 206 und 213 gefolgert wurde. Die Kommission kann sich daher nicht auf Artikel 93 AEUV (oder das sich daraus ergebende, abgeleitete Recht) stützen, um die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt zu beurteilen.

(246) Hingegen können gemäß Artikel 107 Absatz 3 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar diejenigen Beihilfen betrachtet werden, die dazu bestimmt sind, die Entwicklung bestimmter Aktivitäten oder bestimmter Wirtschaftsräume zu fördern, wenn sie nicht die Bedingungen des Handels in einem Ausmaß beeinträchtigen, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Dies kann insbesondere der Fall sein bei Investitionsbeihilfen, die die Art und Weise verbessern, in der die betreffende Wirtschaftstätigkeit ausgeübt wird. Die französischen Behörden machen die Anwendbarkeit dieser Bestimmung auf die von der Region Île-de-France eingeführte Investitionsbeihilferegelung geltend.

([35]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. Juli 2016, *Dilly's Wellnesshotel GmbH gegen Finanzamt Linz*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, Rn. 47.
([36]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Februar 2008, *Centre d'exportation du livre français (CELF) und franz. Ministerium für Kultur und Kommunikation gegen Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE)*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, Rn. 55.

(247) Die Einführung einer Investitionsbeihilferegelung für Ausrüstungsgegenstände, die eine quantitative oder qualitative Verbesserung des Angebots des öffentlichen Personenlinienverkehrs auf der Straße ermöglichen, die über das Niveau der Verpflichtungen hinausgeht, das die Begünstigten bei der Erbringung ihrer Dienstleistungen vor der Gewährung von Finanzhilfen erfüllen müssen, war dazu geeignet, die Attraktivität des Angebots im Vergleich zu Alternativen des Individualverkehrs zu verbessern. Hierin und unter Berücksichtigung des besonderen Umfelds der Region Île-de-France, der in den Erwägungsgründen 16 und 17 dargelegt wird, trugen die betreffenden Regelungen zur Erreichung des Ziels von gemeinsamem Interesse bei, wie dies in dem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum" von 2011 definiert wird ([37]), welches die Verlagerung vom Individualverkehr zu öffentlichen Verkehrsmitteln darstellt. Ohne die Finanzhilfen hätten die Verkehrsunternehmen diese Verbesserungen nicht umsetzen können. Die begünstigten Verkehrslinien wiesen nämlich einen Verlust auf und ihr wirtschaftliches Gleichgewicht war bereits von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen abhängig, die darüber hinaus gewährt wurden. Die betreffenden Regelungen hatten somit einen Anreizeffekt.

(248) Die Kommission stellt fest, dass die Bemessungsgrundlage der Finanzhilfen und die Finanzhilfesätze nach oben hin begrenzt waren, sodass nur ein Teil der Investitionskosten direkt von der Region und danach von STIF übernommen wurde. Die maximalen Finanzhilfesätze erreichten 50 % für normale Busse und 60 % für umweltfreundliche Busse, dies sind maßvolle Beihilfeintensitäten. Hinzu kommt, dass bezuschusste Fahrzeuge, zum großen Teil Stadtbusse, nur am Rande für andere Einsatzzwecke oder andere Verkehrslinien als diejenigen verwendet werden konnten, für die die Finanzhilfe in erster Linie gewährt wurde. Einerseits war die Bereitstellung für andere Einsatzzwecke als den öffentlichen Personenverkehrsdienst folgendermaßen eingeschränkt oder sogar verboten: im Rahmen der Verträge „CT1", und in den regionalen Zusatzverträgen ab 1999, war jede anderweitige Verwendung während der Abschreibungsdauer der Finanzhilfe verboten; vor 1999 war diese Praxis während den ersten 5 Jahren eingeschränkt. Andererseits sind die Fahrzeuge, die für den Personennahverkehr überwiegend mit Stehplätzen bestimmt sind, schlecht für den Gelegenheitsverkehr geeignet, der den Einsatz von Reisebussen erfordert, die für die Beförderung sitzender Fahrgäste mit Verwendung eines Sicherheitsgurts eingerichtet sind. Schließlich war, wenn auch die Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten aus den in den Erwägungsgründen 226 und 228 dargelegten Gründen nicht ausgeschlossen werden konnte, dieser Effekt aller Wahrscheinlichkeit nach begrenzt, angesichts der lokalen Dimension der betreffenden Märkte und der Schwierigkeit oder sogar der vertraglichen oder materiellen Unmöglichkeit, die bezuschussten Ausrüstungsgegenstände in anderen geographischen Gebieten (in Frankreich oder in Europa) einzusetzen.

(249) Aufgrund der vorstehenden Darlegungen bestätigt die Kommission, dass die Bedingungen des Handels nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wurden, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, und dass die zwei betreffenden Regelungen aufgrund ihrer Übereinstimmung mit Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

6.3.2. *Beitrag C2 der Verträge „CT2"*

(250) Die Kommission hat bereits im Erwägungsgrund 217 festgestellt, dass — im Gegensatz zu den Finanzhilfen, die von der Region bis 2008 oder von STIF aufgrund des Zusatzvertrags Nr. 3 des Vertrags „CT1" gewährt wurden — der Beitrag C2 der Verträge „CT2" als eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen untersucht werden müsse.

(251) Die Überprüfung der beihilferechtlichen Vereinbarkeit von Beihilfen, die zur Abgeltung bestimmter mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen gewährt wurden, erfolgt anhand von Artikel 93 AEUV. Für die Anwendung von Artikel 93 AEUV lässt sich die Kommission von den zentralen Grundsätzen leiten, die in dem von Artikel 93 AEUV abgeleiteten Recht definiert werden, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die seit 3. Dezember 2009 in Kraft ist. Die Kommission prüft insbesondere, ob die in Artikel 3, 4 und 6 der Verordnung dargelegten Grundsätze eingehalten werden.

(252) Absatz 1 von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verfügt Folgendes: „Gewährt eine zuständige Behörde dem ausgewählten Betreiber ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, so erfolgt dies im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags."

(253) STIF ist aufgrund des franz. Dekrets Nr. 2005-664 vom 10. Juni 2005 die organisierende Einrichtung des öffentlichen Personenlinienverkehrs in der Region Île-de-France, wodurch sie die zuständige Stelle für die Gewährung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen wird. Diese Ausgleichsleistungen — ihre Komponente C1 oder C2 — werden im Rahmen des Vertrags „CT2" gewährt der ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag ist. Die Übereinstimmung mit Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird somit eingehalten.

(254) Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 stellt den obligatorischen Inhalt der öffentlichen Dienstleistungsaufträge vor:

a) In Anwendung von Absatz 1 des vorgenannten Artikels gilt für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge Folgendes:

— Sie definieren klar die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die der Betreiber eines öffentlichen Dienstes erfüllen muss, sowie die betroffenen geographischen Gebiete.

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

— Sie legen vorab in objektiver und transparenter Weise die Parameter fest, auf deren Grundlage die Ausgleichsleistung berechnet werden muss, sowie Art und Umfang aller gewährten ausschließlichen Rechte, um eine überhöhte Ausgleichsleistung zu vermeiden.

— Sie legen die Modalitäten für die Verteilung der Kosten in Verbindung mit der Bereitstellung der Dienstleistungen fest.

b) In Anwendung von Absatz 2 desselben Artikels legen die öffentlichen Dienstleistungsaufträge die Modalitäten für die Verteilung der Einnahmen in Verbindung mit dem Verkauf von Fahrausweisen fest.

c) Absatz 3 desselben Artikels verfügt, dass die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge für den Busverkehr höchstens zehn Jahre betragen darf.

d) Absatz 6 desselben Artikels gibt an, dass für den Fall, dass den Betreibern Qualitätsnormen auferlegt werden, diese klar in dem Auftrag angegeben sein müssen.

(255) Betreffend den Vertrag „CT2" stellt die Kommission Folgendes fest:

a) Der Vertrag „CT2" kann insofern als öffentlicher Dienstleistungsauftrag eingestuft werden, als — wie in den Erwägungsgründen 214 bis 216 bereits aufgezeigt wurde — er einen Betreiber mit der Verwaltung und dem Betrieb von öffentlichen Personenverkehrsdiensten beauftragt, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen. Dieser Vertrag sieht einen Beitrag C1 und einen Beitrag C2 vor, die in transparenter und objektiver Weise in Artikel 53 des Vertrags „CT2" definiert sind. Das Vorliegen eines vereinheitlichten Finanzierungskontos der Dienstleistung ermöglicht eine genaue Verteilung der Kosten in Verbindung mit der Bereitstellung der Dienstleistungen. Die Übereinstimmung mit Absatz 1 von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist somit nachgewiesen.

b) Die Mechanismen für die Verteilung der Einnahmen in Verbindung mit dem Verkauf von Fahrausweisen werden in Artikel 50 des Vertrags „CT2" sehr genau beschrieben. Die Übereinstimmung mit Absatz 2 desselben Artikels ist somit bestätigt.

c) Der Vertrag „CT2" ersetzte ab 2008 den Vertrag „CT1" für die Restlaufzeit bis zum 31. Dezember 2016. Die Übereinstimmung mit Absatz 3 desselben Artikels wird somit eingehalten.

d) Der Vertrag „CT2" enthält Qualitätsstandards, die in dem Vertrag klar definiert sind. Die Übereinstimmung mit Absatz 6 desselben Artikels ist somit bestätigt.

(256) Schließlich beschreiben Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und ihr Anhang die zentralen Grundsätze, die die Festlegung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen regeln:

a) Verfahren für die Berechnung des *„finanziellen Nettoeffekts"* aufgrund der Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes;

b) getrennte Buchführung der Tätigkeiten, die zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zählen, und der kommerziell betriebenen Tätigkeiten;

c) Definition des *„angemessenen Gewinns"*, der vom Betreiber über die Zahlung einer Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erwartet werden kann;

d) Anreize zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung eines effizienten Managements, das in der Lage ist, hochwertige Dienstleistungen bereitzustellen.

(257) Die Prüfung der Kommission beschränkt sich in diesem Punkt auf den Beitrag C2 des Vertrags „CT2", da der Beitrag C1 nicht Teil des vom Beschluss über die Einleitung des Verfahrens definierten Prüfungsumfangs ist. Es ist jedoch notwendig, die Beziehung zu erklären, die C1 und C2 verbindet, um über den Beitrag C2 entscheiden zu können.

(258) Der Beitrag C1 zielt darauf ab, das Betriebsdefizit auszugleichen, das als die Summe der Betriebskosten berechnet wird (ohne die Elemente in Verbindung mit Investitionen, wie etwa Abschreibungen), zuzüglich einer vertraglich ausgehandelten Gewinnspanne, und abzüglich aller Einnahmen und Betriebsfinanzhilfen. Im Gegensatz dazu wird der Beitrag C2 als die Summe der Abschreibungen berechnet und zielt somit darauf ab, nur die Kosten abzudecken, die durch die im Vertrag festgelegten Verpflichtungen zu Investitionen bedingt sind. Das Verfahren für die Berechnung dieser zwei Beiträge wird im Vertrag „CT2" und seinen Anhängen klar dargelegt, gemäß Punkt a von Erwägungsgrund 256.

(259) Nach den von STIF übermittelten Informationen weisen die Verkehrslinien, die Gegenstand eines Vertrags „CT2" sind, alle ein Betriebsdefizit aus (sogar vor der Berücksichtigung der Kosten in Verbindung mit Investitionen), sodass der Beitrag C1 immer positiv ist ([38]). Da die Einnahmen und Finanzhilfen in Verbindung mit dem Betrieb nicht ausreichend sind, um auch nur einen Teil der Investitionskosten auf Jahresbasis abzudecken, ist der Beitrag C2 in Wirklichkeit gleich der Summe der Abschreibungen (zuzüglich der Finanzierungskosten), die in dem vereinheitlichten Finanzierungskonto ausgewiesen sind.

([38]) Der Beitrag C1 macht im Durchschnitt 61 % der Betriebskosten und des vertraglichen Gewinns aus. Die Betriebseinnahmen machen im Durchschnitt 31 % der Betriebskosten und des vertraglichen Gewinns aus.

(260) Aus dieser Unterscheidung ergibt sich, dass die Definition des „*angemessenen Gewinns*“, gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ganz von dem Beitrag C1 und nicht von dem Beitrag C2 abhängig ist. Punkt c des Erwägungsgrunds 256 kann daher nur auf den isoliert betrachteten Beitrag C2 angewandt werden. Hingegen kann festgestellt werden, dass der Beitrag C2 in keiner Weise zu einer übermäßigen Ausgleichsleistung an das Verkehrsunternehmen führen kann, denn er deckt nur die tatsächlich angefallenen Investitionskosten ab, die in Form von Abschreibungen in das Finanzierungskonto jeder Verkehrslinie eingetragen wurden.

(261) Zu Punkt b des Erwägungsgrunds 256 stellt die Kommission fest, dass das Vorliegen dieses Finanzierungskontos der Dienstleistung, das spezifisch für jede Verkehrslinie ist, die Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist, es einerseits ermöglicht, die getrennte Buchführung von eventuellen sonstigen Tätigkeiten des Betreibers sicherzustellen, und andererseits, die gesamten Kosten und Einnahmen in Verbindung mit der Erbringung der öffentlichen Dienstleistung zu erfassen, gemäß den im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargelegten Grundsätzen.

(262) Betreffend Punkt d des Erwägungsgrunds 256 sieht der Vertrag „CT2“ in Artikel 49 vor, dass „das Unternehmen außer seiner Vergütung Gewinnbeteiligungen, Boni oder Vertragsstrafen in Verbindung mit seiner [betrieblichen] Leistung bei der Erbringung der Referenzdienstleistung unterliegt“. Die Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, zu der der Beitrag C2 gehört, ist somit mit einem System von Anreizen verbunden, das ausreichend stark entwickelt ist, damit die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als eingehalten gilt.

(263) Aufgrund der vorstehenden Darlegungen bestätigt die Kommission, dass der Beitrag C2 des Vertrags „CT2“ den zentralen Grundsätzen entspricht, die in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für die Berechnung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen festgelegt sind, und dass er folglich als mit dem Binnenmarkt vereinbar auf der Grundlage von Artikel 93 AEUV erklärt werden kann. Diese Schlussfolgerung, die sich auf den Beitrag C2 beschränkt, erfolgt vorbehaltlich der Vereinbarkeit der Ausgleichsleistungen des Vertrags „CT2“ als Ganzes (da der Beitrag C1 nicht dem Anwendungsbereich des vorliegenden Beschlusses unterliegt).

7. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(264) Die Investitionsfinanzhilfen, die von der Region Île-de-France im Rahmen der aufeinanderfolgenden Beschlüsse von 1994, 1998 und 2001 gewährt wurden, stellen staatliche Beihilfen dar, die unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig durchgeführt wurden. Die Kommission erklärt diese Beihilfen jedoch für mit dem Binnenmarkt vereinbar, da sie mit Artikel 107 Absatz 3 AEUV im Einklang stehen.

(265) Die Investitionsfinanzhilfen, die von STIF aufgrund des Zusatzvertrags Nr. 3 des Vertrags „CT1“ gewährt wurden, stellen staatliche Beihilfen dar, die unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt wurden. Die Kommission erklärt diese Beihilfen jedoch für mit dem Binnenmarkt vereinbar, da sie mit Artikel 107 Absatz 3 AEUV im Einklang stehen.

(266) Die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die von STIF in Form des Beitrags C2 des Vertrags „CT2“ gewährt wurden, stellen staatliche Beihilfen dar, die, da sie bestimmte förmliche Kriterien der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht erfüllen, nicht unter die in dieser Verordnung vorgesehenen Freistellung von der Anmeldung fallen. Die Kommission erklärt diese Beihilfen jedoch für mit dem Binnenmarkt vereinbar, da sie mit Artikel 93 AEUV im Einklang stehen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die von Frankreich im Zeitraum 1994 bis 2008 rechtswidrig durchgeführte Beihilferegelung in Form von Investitionsbeihilfen, die von der Region Île-de-France im Rahmen der Beschlüsse CR 34-94, CR 44-98 und CR 47-01 gewährt wurden, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Die von Frankreich ab 2008 rechtswidrig durchgeführte Beihilferegelung in Form von Investitionsbeihilfen, die von STIF im Rahmen des Zusatzvertrags Nr. 3 des Vertrags „CT1“ gewährt wurden, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 3

Die von Frankreich rechtswidrig durchgeführte Beihilferegelung in Form der Beiträge C2, die von STIF im Rahmen des Vertrags „CT2“ gewährt wurden, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 2. Februar 2017

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission