ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2017/1470 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Φεβρουαρίου 2017

σχετικά με τα καθεστώτα κρατικών ενισχύσεων SA.26763 2014/C (πρώην 2012/NN) που εφάρμοσε η Γαλλία υπέρ των επιχειρήσεων μεταφορών με λεωφορεία στην Περιφέρεια Île-de-France

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2017) 439]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων ([1]) και έλαβε υπόψη αυτές τις παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με αλληλογραφία της 7ης Οκτωβρίου 2008, η οποία παρελήφθη στις 17 Οκτωβρίου 2008, ο καταγγέλλων, ο οποίος ζήτησε να τηρηθεί η ανωνυμία του («ο καταγγέλλων»), υπέβαλε στην Επιτροπή καταγγελία κατά της Περιφέρειας Île-de-France («η Περιφέρεια») σχετικά με την καθιέρωση καθεστώτος ενισχύσεων και επιδοτήσεων που χορήγησε από το 1994 σε ορισμένες επιχειρήσεις μεταφορών στην περιοχή αυτή.

(2) Με αλληλογραφία της 25ης Νοεμβρίου 2008, η Επιτροπή διαβίβασε στις γαλλικές αρχές αίτηση παροχής πληροφοριών σχετικά με την εν λόγω καταγγελία.

(3) Με αλληλογραφία της 13ης Ιανουαρίου 2009, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή παράταση της προθεσμίας προκειμένου να απαντήσουν στις ερωτήσεις της. Η τελευταία δέχθηκε με επιστολή της 14ης Ιανουαρίου 2009. Κατά συνέπεια, η προθεσμία απάντησης παρατάθηκε έως την 18η Φεβρουαρίου 2009.

(4) Οι γαλλικές αρχές απάντησαν στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής στις 26 Φεβρουαρίου 2009.

(5) Με αλληλογραφία της 20ής Απριλίου, της 2ας Σεπτεμβρίου και της 17ης Νοεμβρίου 2010, ο καταγγέλλων διαβίβασε στην Επιτροπή συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια.

(6) Δεδομένου ότι δεν έλαβαν καμία συμπληρωματική αίτηση παροχής πληροφοριών, οι γαλλικές αρχές, με επιστολή της 31ης Μαΐου 2011, ζήτησαν από την Επιτροπή τη γραπτή επιβεβαίωση της περάτωσης της διαδικασίας έρευνας.

(7) Με επιστολή της 8ης Ιουνίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε από τις γαλλικές αρχές να σχολιάσουν τις συμπληρωματικές πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από τον καταγγέλλοντα.

([1]) ΕΕ C 141 της 9.5.2014, σ. 38.

(8) Παρά τις επιστολές υπενθύμισης της 14ης Νοεμβρίου 2011 και της 29ης Φεβρουαρίου 2012 και τα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 22ας Σεπτεμβρίου και της 8ης Δεκεμβρίου 2011, δεν δόθηκε απάντηση στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής.

(9) Στις 17 Ιουλίου 2012 απεστάλη στις γαλλικές αρχές νέα αίτηση παροχής πληροφοριών.

(10) Δεδομένου ότι δεν παρασχέθηκε απάντηση εκ μέρους των γαλλικών αρχών εντός της ταχθείσας προθεσμίας, τους απεστάλη επιστολή υπενθύμισης στις 25 Σεπτεμβρίου 2012. Σε αυτήν την επιστολή δεν δόθηκε ομοίως καμία απάντηση.

(11) Στις 14 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή εξέδωσε διαταγή παροχής πληροφοριών. Η Γαλλία υπέβαλε ελλιπή απάντηση στις 22 Ιανουαρίου 2013 στην οποία δήλωσε τη δέσμευση της να απευθυνθεί εκ νέου στην Επιτροπή το συντομότερο δυνατόν, προκειμένου να απαντήσει πλήρως στα ερωτήματα που διατυπώνονται στη διαταγή παροχής πληροφοριών. Έως την ημέρα έκδοσης της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν είχε λάβει συμπληρωματικές πληροφορίες.

(12) Στις 11 Μαρτίου 2014, καθώς δεν έλαβε τις εν λόγω πληροφορίες, η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία εξέτασης που προβλέπει το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ»). Η απόφαση αυτή («η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας») δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]) και καλούσε τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα επίμαχα μέτρα.

(13) Η Γαλλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 30 Απριλίου 2014. Η Επιτροπή έλαβε ομοίως παρατηρήσεις από επτά ενδιαφερόμενους τρίτους, τις οποίες διαβίβασε στη Γαλλία παρέχοντάς της τη δυνατότητα να τις σχολιάσει. Με επιστολή της 3ης Σεπτεμβρίου 2014, η Γαλλία δήλωσε ότι δεν είχε σχόλια.

(14) Στις 21 Ιουνίου 2016, η Επιτροπή έλαβε εκπρόθεσμα κοινό σημείωμα εκ μέρους τεσσάρων από τους επτά ενδιαφερόμενους τρίτους. Σκοπός αυτού του σημειώματος ήταν κυρίως να διευκρινιστεί η θέση των εν λόγω τρίτων μετά την έκδοση απόφασης από το Δικαστήριο στην υπόθεση Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Jorgen Andersen(«η απόφαση Jorgen Andersen») ([3]).

(15) Τέλος, η Περιφέρεια θέλησε να συμπληρώσει τις παρατηρήσεις της μέσω της αποστολής συμπληρωματικού σημειώματος, στις 9 Νοεμβρίου 2016.

2. **ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΑΧΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

(16) Με πάνω από 12 εκατομμύρια κατοίκους, η περιφέρεια Île-de-France αντιπροσωπεύει μόνη της το 18,8 % του πληθυσμού της Γαλλίας, γεγονός που την καθιστά την πλέον πυκνοκατοικημένη περιφέρειά της με την υψηλότερη πυκνότητα πληθυσμού (996 κάτοικοι/km^2). Σύμφωνα με το Ινστιτούτο Χωροταξίας και Πολεοδομίας της Île-de-France ([4]), η περιφέρεια αυτή κατέχει τα πρωτεία του όγκου κυκλοφορίας στην Ευρώπη, με περισσότερα από 240 000 οχήματα κατά μέσο όρο ημερησίως το 2010 σε πέντε από τα τμήματά της: τρία τμήματα της περιφερειακής οδού, ένα τμήμα του αυτοκινητοδρόμου A1 και ένα τμήμα του αυτοκινητοδρόμου A4, τα οποία υπερβαίνουν κατά πολύ σε κυκλοφορία τα πλέον επιβαρυμένα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων του Λονδίνου, του Βερολίνου ή του Μιλάνου. Πέραν, όμως, της ιδιότυπης κατάστασης ορισμένων τμημάτων, το σύνολο του κύριου δικτύου υποστηρίζει εξαιρετικά υψηλά επίπεδα κυκλοφορίας. ένας στους δύο σταθμούς του δικτύου που εκμεταλλεύεται η Διεύθυνση Οδικών Υποδομών της περιφέρειας Île-de-France υπερβαίνει τα 18 000 οχήματα ανά ημέρα και ανά λωρίδα, τη στιγμή που το συγκεκριμένο επίπεδο κυκλοφορίας θεωρείται ενδεικτικό ιδιαιτέρως αντίξοων συνθηκών στους μεγάλους εθνικούς αυτοκινητοδρόμους της υπόλοιπης Γαλλίας.

(17) Οι μηχανοκίνητες μετακινήσεις στην περιφέρεια Île-de-France ανέρχονται σε περίπου είκοσι τρία εκατομμύρια (δηλαδή τα δύο τρίτα των μετακινήσεων). Περισσότερες από τις μισές πραγματοποιούνται με ιδιωτικά οχήματα (πάνω από τέσσερα εκατομμύρια αυτοκίνητα) ή επαγγελματικά οχήματα. Το υπόλοιπο καλύπτεται από τα μέσα συγκοινωνιών. Ενδεικτική της υπερφόρτωσης του κύριου δικτύου της περιφέρειας Île-de-France είναι επίσης η διαρκώς πυκνή κυκλοφορία: οι μέγιστες τιμές ωριαίας ροής συχνά διατηρούνται από τις 6 π.μ. έως τις 9 μ.μ., με ημερήσια κυκλοφορία σχεδόν σταθερή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Σε τέτοια επίπεδα φόρτου, μικρές μεταβολές της κυκλοφορίας μπορούν να προκαλέσουν πολύ μεγάλες διαφορές στις ταχύτητες και να αλλάξουν τη ροή της κυκλοφορίας, δημιουργώντας συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης. Οι εξωτερικές αρνητικές συνέπειες αυτών των επιπέδων κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι προφανείς: ατμοσφαιρική ρύπανση, καθυστερήσεις, αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων, απώλεια της ελκυστικότητας της περιοχής κ.λπ. Δεδομένης αυτής της κατάστασης, η ανάπτυξη μιας ελκυστικής προσφοράς συγκοινωνιών είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας.

([2]) Βλέπε υποσημείωση 1.
([3]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Οκτωβρίου 2015, Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Jørgen Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Έκθεση του Ινστιτούτου Χωροταξίας και Πολεοδομίας της Île-de-France η οποία δημοσιεύθηκε τον Μάρτιο του 2013 και είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf

(18) Η εμπεριστατωμένη έρευνα της Επιτροπής επικεντρώθηκε σε ένα σύστημα στήριξης των επενδύσεων σε επιχειρήσεις τακτικών οδικών συγκοινωνιών βάσει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο ιδιαίτερο περιβάλλον της περιφέρειας Île-de-France, το οποίο πρέπει να ληφθεί υπόψη. Το σύστημα αυτό έχει μεταβληθεί με την πάροδο του χρόνου ανάλογα με τον τρόπο οργάνωσης των τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France, γεγονός που οδήγησε την Επιτροπή να προβεί σε διάκριση μεταξύ δύο περιόδων:

α) της περιόδου 1994-2008, κατά την οποία οι επιδοτήσεις επενδύσεων χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια ως αντιπαροχή έναντι της υπογραφής τροποποιητικού συμφώνου των συμβάσεων εκμετάλλευσης που είχαν ήδη συναφθεί μεταξύ μιας επιχείρησης μεταφορών και ενός δημόσιου φορέα·

β) της περιόδου 2008-2016, κατά την οποία χορηγήθηκαν επιδοτήσεις από το Σωματείο Μεταφορών της Περιφέρειας Île-de-France («STIF») στο πλαίσιο της νέας οργάνωσης των μεταφορών που καθιερώθηκε στην περιφέρεια Île-de-France από το 2007. Αυτή η περίοδος χωρίζεται σε δύο υποπεριόδους, οι οποίες αντιστοιχούν στα δύο είδη συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εκτελέστηκαν διαδοχικά από το STIF.

2.1. **Μέτρα που εφάρμοσε η Περιφέρεια**

(19) Στις 20 Οκτωβρίου 1994, η Περιφέρεια εξέδωσε απόφαση ([5]) με σκοπό την επέκταση μιας δέσμης μέτρων που θεσπίστηκαν το 1979 ([6]) σε επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονταν υπηρεσίες μαζικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France. Το αρχικό σύστημα του 1979 είχε τροποποιηθεί ήδη, πριν από την απόφαση του 1994, με δύο αποφάσεις: το 1984 (CR 84-07) και το 1987 (CR 87-07). Ακολούθησαν δύο ακόμη αποφάσεις, το 1998 (CR 44-98) και το 2001 (CR 47-01), προτού το σύστημα καταργηθεί οριστικά το 2008.

(20) Βάσει των αποφάσεων αυτών, η Περιφέρεια μπορούσε να χορηγήσει οικονομική ενίσχυση σε δημόσιους οργανισμούς που είτε είχαν συνάψει με ιδιωτική επιχείρηση σύμβαση εκμετάλλευσης τακτικών γραμμών λεωφορείων, είτε εκμεταλλεύονταν τις γραμμές απευθείας με αυτεπιστασία. Οι δημόσιοι οργανισμοί κατέβαλλαν την ενίσχυση αυτή στην επιχείρηση μεταφορών όταν αυτή γινόταν κάτοχος των επιδοτούμενων επενδύσεων.

(21) Οι επιδοτήσεις αποσκοπούσαν κυρίως στο να διευκολύνουν την απόκτηση νέων οχημάτων ως αντιπαροχή για την ποσοτική βελτίωση της προσφερόμενης υπηρεσίας (αύξηση της συχνότητας ή του εύρους, επέκταση ή δημιουργία νέων γραμμών), τη βελτίωση της ποιότητας της υπηρεσίας (προσχώρηση σε χάρτη ποιότητας, λεωφορεία χαμηλού δαπέδου), την εγκατάσταση νέου εξοπλισμού επί των οχημάτων (διατάξεις οπτικής ή ακουστικής αναγγελίας των στάσεων), την τοποθέτηση συστημάτων έκδοσης και ακύρωσης του εισιτηρίου, τη χωροτακτική τοποθέτηση των σημείων και των στύλων των στάσεων ή την πραγματοποίηση μελετών.

(22) Οι δημόσιοι οργανισμοί όφειλαν να υποβάλουν στην Περιφέρεια τις οικείες αιτήσεις επιδότησης.

(23) Το ποσοστό επιδότησης κυμαινόταν μεταξύ 25 και 60 % των δαπανών προ φόρου. Για το ποσό της επιδότησης καθοριζόταν ανώτατο όριο ανάλογα με τη φύση των δαπανών.

(24) Οι δικαιούχοι της ενίσχυσης όφειλαν να αναλάβουν τη δέσμευση να διατηρήσουν τις ποσοτικές και ποιοτικές βελτιώσεις της προσφοράς, τα οχήματα και τον εξοπλισμό, για χρονικό διάστημα τουλάχιστον πέντε ετών μετά την έναρξη της λειτουργίας τους. Στη διάρκεια αυτών των πέντε ετών, τα οχήματα που επωφελούνταν από τις επιδοτήσεις έπρεπε να κυκλοφορούν πρωτίστως και κυρίως στις οικείες γραμμές.

(25) Τέλος, τόσο οι δημόσιοι οργανισμοί οι οποίοι ήταν οι κύριοι του έργου όσο και οι επιχειρήσεις υποχρεούνταν να συνάψουν τροποποιητικό σύμφωνο της σύμβασης εκμετάλλευσης, με συνυπογράφοντα τον πρόεδρο του Περιφερειακού Συμβουλίου, το οποίο ρύθμιζε τη χρήση της ενίσχυσης και απαριθμούσε τις αντιπαροχές της δικαιούχου επιχείρησης για τις ποσοτικές και ποιοτικές βελτιώσεις της προσφοράς.

(26) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, από αυτό το μέτρο επωφελήθηκαν 135 επί συνόλου 150 επιχειρήσεων στην περιφέρεια Île-de-France μεταξύ του 1994 και 2008.

2.1.1. *Διαδικασία ενώπιον του εθνικού διοικητικού δικαστηρίου*

(27) Τον Μάιο του 2004, το αυτόνομο σωματείο των μεταφορέων επιβατών («SATV») ζήτησε από τον πρόεδρο του Περιφερειακού Συμβουλίου να καταργήσει τις τρεις προαναφερθείσες αποφάσεις. Κατόπιν της άρνησης του τελευταίου στις 17 Ιουνίου 2004, το SATV άσκησε ενώπιον του Tribunal administratif (διοικητικό δικαστήριο) του Παρισιού προσφυγή ακύρωσης της απορριπτικής απόφασης.

([5]) Απόφαση CR 34-94 της 20ής Οκτωβρίου 1994 σχετικά με την ενίσχυση για τη βελτίωση των υπηρεσιών οδικών συγκοινωνιών που παρέχονται από ιδιωτικές επιχειρήσεις ή εκτελούνται με αυτεπιστασία.

([6]) Απόφαση CR 79-21 της 10ης Ιουλίου 1979.

(28) Στην απόφασή του της 10ης Ιουλίου 2008 ([7]), το Tribunal administratif έκανε δεκτή την αίτηση ακύρωσης του SATV και διέταξε την Περιφέρεια να υποβάλει στο Περιφερειακό Συμβούλιο νέα απόφαση για τον λόγο ότι πριν από τη θέσπιση του εν λόγω συστήματος ενισχύσεων δεν πραγματοποιήθηκε κοινοποίηση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επιπλέον, το Tribunal administratif διέταξε την Περιφέρεια να προβεί στην κατάργηση των τριών αποφάσεων.

(29) Η Περιφέρεια, ασκώντας παράλληλα έφεση κατά της απόφασης αυτής, κατήργησε τις επίμαχες αποφάσεις με την απόφαση CR80-08 της 16ης Οκτωβρίου 2008.

(30) Στις 12 Ιουλίου 2010 ([8]), το Cour administrative d'appel («CAA» — διοικητικό εφετείο) του Παρισιού επιβεβαίωσε την απόφαση του Tribunal administratif. Η Περιφέρεια άσκησε αναίρεση κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του Conseil d'État (Συμβουλίου Επικρατείας). Το Conseil d'État απέρριψε την αίτηση αναίρεσης με απόφαση της 23ης Ιουλίου 2012 ([9]).

(31) Τέσσερις ενδιαφερόμενοι τρίτοι έχουν επίσης ασκήσει τριτανακοπή κατά της απόφασης του CAA του Παρισιού. Μετά την απόρριψη της τριτανακοπής από το CAA, στις 27 Νοεμβρίου 2015, οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι άσκησαν αναίρεση, η οποία εξακολουθεί να εκκρεμεί μέχρι σήμερα.

(32) Κατόπιν νέας προσφυγής που άσκησε το SATV στις 27 Οκτωβρίου 2008, το Tribunal administratif του Παρισιού, με απόφαση της 4ης Ιουνίου 2013 ([10]), διέταξε την Περιφέρεια να εκδώσει εκτελεστούς τίτλους που επιτρέπουν την ανάκτηση των καταβληθεισών ενισχύσεων, βάσει των αποφάσεων που ακυρώθηκαν με την απόφαση αριθ. 0417015 της 10ης Ιουλίου 2008. Η Περιφέρεια άσκησε έφεση κατά της απόφασης αυτής. Στις 31 Δεκεμβρίου 2013, το CAA του Παρισιού απέρριψε την προσφυγή ([11]). Η Περιφέρεια άσκησε αναίρεση κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του Conseil d'État (Συμβουλίου Επικρατείας). Η αναίρεση αυτή εξακολουθεί να εκκρεμεί μέχρι σήμερα.

2.2. **Μέτρα που εφάρμοσε το STIF**

(33) Το STIF είναι δημόσιος διοικητικός οργανισμός που διέπεται από το διάταγμα αριθ. 2005-664 της 10ης Ιουνίου 2005. Οργανώνει, συντονίζει και χρηματοδοτεί τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές που παρέχονται στην περιφέρεια Île-de-France από την αυτόνομη διεύθυνση μεταφορών του Παρισιού («RATP»), την εθνική επιχείρηση σιδηρόδρομων της Γαλλίας (SNCF), το δίκτυο Transilien και από επιχειρήσεις ιδιωτικών λεωφορείων, που ανήκουν στο δίκτυο επαγγελματικής οργάνωσης μεταφορών στην περιφέρεια Île-de-France («OPTILE»).

(34) Με την απόφαση αριθ. 2006/1161 της 13ης Δεκεμβρίου 2006, το STIF καθόρισε μια νέα οργάνωση μέσω συμβάσεων για το σύνολο των γραμμών τακτικών οδικών συγκοινωνιών. Ο επιδιωκόμενος στόχος ήταν να ενισχυθεί ο ρόλος του ως οργανώτριας αρχής σε θέματα καθορισμού της προσφοράς και του επιπέδου της υπηρεσίας, καθώς και όσον αφορά τις επιδόσεις των επιχειρήσεων μεταφορών και της χρηματοοικονομικής διαφάνειας.

(35) Αυτή η νέα οργάνωση στηρίζεται σε μια συγγραφή υποχρεώσεων της περιφέρειας, οι βασικές αρχές της οποίας περιλαμβάνονται σε δύο διαδοχικές συμβάσεις που συνήφθησαν για μέγιστο χρονικό διάστημα δέκα ετών:

α) η πρώτη σύμβαση, τύπου 1 («CT1»), συνήφθη για μέγιστη διάρκεια τεσσάρων ετών (2007-2010 και 2011 για τις τελευταίες συμβάσεις)·

β) η δεύτερη σύμβαση, τύπου 2 («CT2»), συνήφθη στο πέρας διμερών διαπραγματεύσεων με κάθε ιδιωτική επιχείρηση για τα δίκτυα μεταφορών της λεκάνης, για την υπόλοιπη περίοδο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2016.

(36) Οι δύο αυτοί τύποι συμβάσεων ακολουθούν, ο καθένας με ξεχωριστό τρόπο, την αρχή της επιδότησης των επενδύσεων που πραγματοποιούν οι επιχειρήσεις μεταφορών.

2.2.1. *Παρουσίαση των συμβάσεων CT1*

(37) Οι συμβάσεις CT1 συνήφθησαν στις 13 Δεκεμβρίου 2006 με 75 ιδιωτικές επιχειρήσεις μεταφορών και τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007. Διαδέχτηκαν τις προηγούμενες συμβάσεις εκμετάλλευσης, προετοιμάζοντας τη μετάβαση προς τη συμβατική μορφή «στόχο», που ήταν οι συμβάσεις CT2.

([7]) Απόφαση αριθ. 0417015/7-1
([8]) Απόφαση αριθ. 08PA04753
([9]) Απόφαση αριθ. 343440
([10]) Απόφαση αριθ. 08171385/2-1.
([11]) Απόφαση αριθ. 13PA03174.

(38) Σύμβαση τύπου CT1 συνήφθη με κάθε επιχείρηση για το σύνολο των γραμμών που εκμεταλλευόταν. Σύμφωνα με το άρθρο 2-1 της σύμβασης CT1, σκοπός της σύμβασης ήταν να καθοριστούν «οι όροι για την υλοποίηση της επιχείρησης παροχής δημόσιας υπηρεσίας τακτικών επιβατικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France την οποία εκμεταλλεύεται.». Η σύμβαση καθόριζε τον τρόπο λειτουργίας των σχέσεων μεταξύ του STIF και του παρόχου όσον αφορά:

α) το περιεχόμενο και τις δεσμεύσεις υλοποίησης της υπηρεσίας τακτικών οδικών συγκοινωνιών όπως καθορίζεται στο Περιφερειακό σχέδιο Μεταφορών και περιγράφεται στη σύμβαση·

β) τις απαιτήσεις ποιότητας των υπηρεσιών που ισχύουν για τη συμβατική παροχή υπηρεσιών τηρουμένων των ελάχιστων κατώτατων ορίων που προβλέπονται στη συγγραφή υποχρεώσεων της περιφέρειας·

γ) τα αγαθά και τις επενδύσεις·

δ) τον υπολογισμό των συνεισφορών του STIF σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη συγγραφή υποχρεώσεων της περιφέρειας·

ε) τον συγκεκριμένο τρόπο λειτουργίας της συμβατικής σχέσης μεταξύ του STIF και της επιχείρησης όσον αφορά την πληροφόρηση, τον έλεγχο, την αναθεώρηση και τη λήξη της σύμβασης.

(39) Με απόφαση του συμβουλίου του της 2ας Οκτωβρίου 2008, το STIF τροποποίησε με τροποποιητικό σύμφωνο («Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3») τις συμβάσεις CT1 και καθιέρωσε έναν μηχανισμό επιδοτήσεων για επενδύσεις σε τροχαίο υλικό. Το ποσό των επιδοτήσεων αυτών ελεγχόταν μέσω του καθορισμού ανώτατων ορίων τιμών στις οποίες εφαρμοζόταν ένα μέγιστο ποσοστό συμμετοχής του STIF. Οι δικαιούχοι επιχειρήσεις όφειλαν να χρησιμοποιήσουν τον επιδοτούμενο εξοπλισμό αποκλειστικά και μόνο για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνονταν στο σχέδιο μεταφορών του STIF, για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 8 ετών.

(40) Στο πλαίσιο των συμβάσεων CT1 χρηματοδοτήθηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο 836 οχήματα με συνολικό ποσό επιδότησης 61,5 εκατ. ευρώ.

2.2.2. *Παρουσίαση των συμβάσεων CT2*

(41) Οι συμβάσεις CT2 επαναλαμβάνουν, σε μεγάλο βαθμό, τις γενικές διατάξεις των συμβάσεων CT1, ιδίως όσον αφορά τους συμβατικούς σκοπούς και τον τρόπο λειτουργίας των σχέσεων μεταξύ του STIF και του παρόχου.

(42) Οι συμβάσεις CT2 προβλέπουν ομοίως μια συνεισφορά εκ μέρους του STIF «στο πλαίσιο της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που του επιβάλλονται». Η συνεισφορά αυτή περιλαμβάνει ένα μέρος, με την ονομασία C1, το οποίο αφορά τις λειτουργικές δαπάνες, και ένα μέρος, με την ονομασία C2, το οποίο αφορά τη χρηματοδότηση των επενδύσεων.

(43) Η συνεισφορά C2 στο πλαίσιο των συμβάσεων CT2 δεν αποτελεί μια τυπική επιδότηση που, όπως για το σύστημα της περιφέρειας ή των συμβάσεων CT1, θα βασιζόταν στην εφαρμογή ενός συνδυασμού ανώτατης τιμής/ποσοστού επιδότησης. Η συνεισφορά C2 καλύπτει, για κάθε έτος, το σύνολο των δαπανών της επένδυσης (μείον επιδοτήσεις που εισπράττονται από άλλη πηγή) που προκύπτουν από το επενδυτικό σχέδιο που εγκρίνει το STIF και συμπεριλαμβάνονται στην πρόβλεψη κερδών και ζημιών που καταρτίζει η επιχείρηση και εγκρίνει το STIF.

(44) Η συνεισφορά C1 καλύπτει τις λειτουργικές δαπάνες που προκύπτουν από την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας («ΥΔΥ»), μείον τα έσοδα και συν ένα κέρδος που αποτελεί αντικείμενο συμβατικής διαπραγμάτευσης. Τα στοιχεία αυτά συμπεριλαμβάνονται επίσης στην πρόβλεψη κερδών και ζημιών που καταρτίζει η επιχείρηση μεταφορών και εγκρίνει το STIF. Η Επιτροπή δεν συμπεριέλαβε τη συνεισφορά C1 στο πεδίο εφαρμογής της εμπεριστατωμένης έρευνάς της, όπως αυτό ορίζεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, διότι η συνεισφορά αυτή δεν αποτελεί μέρος των επενδυτικών προβλημάτων.

(45) Από τον Απρίλιο του 2012, όλα τα δίκτυα εντάχθηκαν στο πλαίσιο των συμβάσεων CT2, με τη σύναψη 143 συμβάσεων. Οι συμβάσεις που ανατέθηκαν στις επιχειρήσεις του δικτύου OPTILE δεν αποτέλεσαν αντικείμενο γνωστοποίησης ανάθεσης, ούτε δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Οι γνωστοποιήσεις ανάθεσης των συμβάσεων που συνήφθησαν με την RATP και τη SNCF Mobilités δημοσιεύτηκαν στις 3 Δεκεμβρίου 2015, δηλαδή σε ημερομηνία μεταγενέστερη της ημερομηνίας ανάθεσης.

(46) Στο πλαίσιο των συμβάσεων CT2 και έως την ημερομηνία αποστολής των παρατηρήσεων του STIF, χρηματοδοτήθηκαν 2 177 οχήματα με συνολικό ποσό ύψους 796,9 εκατ. ευρώ.

3. ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΑΜΦΙΒΟΛΙΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΤΥΠΩΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

3.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(47) Ελλείψει επαρκώς τεκμηριωμένης απάντησης εκ μέρους των γαλλικών αρχών κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής έρευνας, η Επιτροπή είχε αρκετά αποσπασματική εικόνα των μέτρων που αποτελούσαν αντικείμενο της καταγγελίας. Οι αμφιβολίες που εκφράστηκαν στην απόφαση της 11ης Μαρτίου 2014 αποτυπώνουν σε μεγάλο βαθμό αυτήν την ελλιπή ενημέρωση.

(48) Η Επιτροπή διερωτήθηκε αρχικά ως προς τον ορθό χαρακτηρισμό των μέτρων στήριξης της επένδυσης τα οποία εφαρμόστηκαν από την Περιφέρεια και μετέπειτα από το STIF, ήτοι ως επιδοτήσεων ή αντισταθμίσεων που συνδέονταν με την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ).

(49) Στις περιπτώσεις όπου οι γαλλικές αρχές ήταν σε θέση να αποδείξουν ότι τα συστήματα μπορούσαν να εξομοιωθούν με αντιστάθμιση, η εκπλήρωση των τεσσάρων κριτηρίων που αναφέρονται στην απόφαση Altmark («κριτήρια Altmark») ([12]) ήταν αβέβαιη. Πράγματι, οι ΥΔΥ δεν φαινόταν να είναι σαφώς προσδιορισμένες. Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες σχετικά με την αντικειμενικότητα και τη διαφάνεια της μεθόδου υπολογισμού των ποσοστών και των ανώτατων ορίων επιδότησης για την απόκτηση εξοπλισμού και οχημάτων και έκρινε ως απρόσφορο, για την αποφυγή της υπεραντιστάθμισης, τον κατ' αποκοπήν καθορισμό των ποσών που χορηγήθηκαν στους δημόσιους οργανισμούς. Τέλος, η Επιτροπή δεν διέθετε επαρκή στοιχεία για να κρίνει την ικανοποίηση του τέταρτου κριτηρίου Altmark όσον αφορά την ανάλυση των δαπανών.

3.2. **Συμβατότητα**

(50) Η Επιτροπή επισήμανε ότι, λόγω της έλλειψης απάντησης ή των ελλιπών απαντήσεων εκ μέρους των γαλλικών αρχών, δεν είχε τεθεί το ζήτημα της εφαρμοστέας νομικής βάσης για την ανάλυση της συμβατότητας των συστημάτων που αποτελούν αντικείμενο της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας. Εξάλλου, λόγω των αμφιβολιών που υπήρχαν ως προς τη φύση των χορηγηθεισών ενισχύσεων (επιδοτήσεις ή αντισταθμίσεις), η επιλογή νομικής βάσης φαινόταν πρόωρη.

(51) Αν τα επίμαχα μέτρα έπρεπε να θεωρηθούν αντισταθμίσεις, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητά τους με τα άρθρα 3, 4 και 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([13]).

4. ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

4.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

4.1.1. *Μέτρα που εφάρμοσε η Περιφέρεια*

(52) Η Γαλλία υποστηρίζει ότι τα κριτήρια της επιλεκτικότητας και του επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών δεν πληρούνται.

4.1.1.1. Απουσία επιλεκτικότητας

(53) Η Γαλλία εξηγεί ότι από τα επίμαχα μέτρα επωφελήθηκε το σύνολο των φορέων εκμετάλλευσης τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France που υπέβαλαν σχετική αίτηση (135 επί συνόλου 150 επιχειρήσεων). Εξάλλου, η χορήγηση των μέτρων ανταποκρινόταν σε αντικειμενικές συνθήκες οι οποίες είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων στην απόφαση της περιφέρειας Île-de-France. Δεν υπήρξε, επομένως, άσκηση διακριτικής ευχέρειας εκ μέρους των δημοσίων αρχών για τη χορήγηση των μέτρων.

(54) Η γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού έκρινε ότι η αγορά των τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France αποτελούσε ειδική αγορά λόγω του ιδιότυπου νομικού της πλαισίου. Άλλωστε, ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται στην αγορά μεταφορών με υπεραστικά λεωφορεία δεν είναι ο ίδιος με αυτόν που χρησιμοποιείται στην αγορά τακτικών μεταφορών.

4.1.1.2. Απουσία επηρεασμού του μεταξύ των κρατών μελών εμπορίου

(55) Σύμφωνα με τη Γαλλία, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ρητώς ότι η καθιέρωση συστήματος ενίσχυσης σε μια αγορά κλειστή στον ανταγωνισμό δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([14]).

([12]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1).

([14]) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Ιουνίου 2000, Alzetta Maura κατά Επιτροπής, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) Εν προκειμένω, οι δικαιούχοι επιχειρήσεις των επίμαχων μέτρων βρίσκονταν σε μονοπωλιακή θέση σε κάθε εξυπηρετούμενη γραμμή.

(57) Έτσι, λαμβανομένου υπόψη του κλειστού χαρακτήρα της αγοράς και της μονοπωλιακής θέσης των δικαιούχων επιχειρήσεων, τα επίμαχα μέτρα δεν μπορούσαν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Το γεγονός ότι μια μειονότητα των δικαιούχων επιχειρήσεων ασκούσε δραστηριότητα στο έδαφος άλλων κρατών μελών δεν μεταβάλλει το συμπέρασμα αυτό, εφόσον οι επιχειρήσεις αυτές χρησιμοποιούσαν τις περιφερειακές ενισχύσεις αποκλειστικά και μόνο για καθήκοντα παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

4.1.2. *Μέτρα που εφάρμοσε το STIF*

(58) Σύμφωνα με τη Γαλλία, τα μέτρα που έθεσε σε εφαρμογή το STIF πρέπει να χαρακτηριστούν αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Οι εν λόγω αντισταθμίσεις πληρούν τα τέσσερα κριτήρια Altmark και γι' αυτό δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

4.1.2.1. Πρώτο κριτήριο Altmark

(59) Οι ΥΔΥ με τις οποίες επιφορτίζονταν οι φορείς εκμετάλλευσης καθορίζονταν σαφώς στο άρθρο 4-2 της σύμβασης CT1 και αφορούσαν κυρίως υποχρεώσεις σχετικά με τη συντήρηση, την εκμετάλλευση, τις μεταφορές των χρηστών, την τιμολόγηση, την ασφάλεια, ή την ενημέρωση. Οι υποχρεώσεις αυτές συμπληρώθηκαν με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3, το οποίο καθορίζει κυρίως μια υποχρέωση χρήσης των οχημάτων στις γραμμές της σύμβασης για διάστημα 8 ετών.

(60) Η σύμβαση CT2 επαναλαμβάνει τις ΥΔΥ της σύμβασης CT1 (άρθρο 5-2) με την προσθήκη διατάξεων που βελτιώνουν τις ποιοτικές απαιτήσεις σχετικά με τον στόλο που βρίσκεται ήδη σε κυκλοφορία (άρθρα 41 έως 43), καθορίζοντας εξίσου σαφώς, κατά τον τρόπο αυτόν, τις ΥΔΥ που αναλαμβάνουν οι φορείς εκμετάλλευσης. Πρόκειται, παραδείγματος χάρη, για υποχρεώσεις επένδυσης, διατήρησης ή συντήρησης, ούτως ώστε να διασφαλίζεται συγκεκριμένη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού.

4.1.2.2. Δεύτερο κριτήριο Altmark

(61) Όσον αφορά τη σύμβαση CT1, το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 προέβλεπε ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε για την ανανέωση και την επέκταση του στόλου υπολογίστηκε κατόπιν της εφαρμογής ενός προκαθορισμένου ποσοστού μέγιστης συμμετοχής του STIF στα ανώτατα όρια τιμών που καθορίζονται επίσης στο τροποποιητικό σύμφωνο.

(62) Το άρθρο 53 της σύμβασης CT2 προβλέπει δύο είδη συνεισφορών σε σχέση με τις ΥΔΥ: μια συνεισφορά «C1» (άρθρο 53-2) για την κάλυψη των δαπανών εκμετάλλευσης και μια συνεισφορά «C2» (άρθρο 53-3) για την κάλυψη των δαπανών επένδυσης.

(63) Επομένως, οι αντισταθμίσεις είχαν, σύμφωνα με τη Γαλλία, υπολογιστεί εκ των προτέρων με αντικειμενικότητα και διαφάνεια.

4.1.2.3. Τρίτο κριτήριο Altmark

(64) Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (CT1 και CT2) προβλέπουν ότι οι αντισταθμίσεις για την επένδυση χορηγούνται μόνο μετά την αγορά των οχημάτων και του εξοπλισμού. Από την άλλη πλευρά, το STIF υποβάλλει σε διεξοδικούς ελέγχους συνέπειας τα τεμάχια που παραλαμβάνονται προκειμένου να ελέγχει εάν το τροχαίο υλικό που αγοράστηκε αντιστοιχεί στην αρχική αίτηση που του υποβλήθηκε. Το STIF μπορεί ανά πάσα στιγμή να διεξάγει έρευνες, λογιστικούς ή άλλους ελέγχους. Οι δικαιούχοι επιχειρήσεις έχουν την υποχρέωση να υποβάλλουν ετήσιες εκθέσεις στις οποίες οφείλουν να αναφέρουν τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν βάσει του μακροπρόθεσμου προγραμματισμού τους. Τέλος, οι συμβάσεις περιλαμβάνουν ρήτρες επιστροφής σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των συμβατικών δεσμεύσεων, είναι δε πιθανή η επιβολή ποινών από το STIF. Τα στοιχεία αυτά θα μπορούσαν, σύμφωνα με τη Γαλλία, να διασφαλίσουν την απουσία υπεραντιστάθμισης.

4.1.2.4. Τέταρτο κριτήριο Altmark

(65) Οι υπηρεσίες του STIF έχουν αναπτύξει εργαλεία ανάλυσης προκειμένου να πραγματοποιούνται συγκρίσεις των δαπανών στη βάση δεδομένων την οποία έχουν δημιουργήσει όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης που έχουν συνάψει σύμβαση με το STIF. Αυτό θα διασφάλιζε ότι το επίπεδο αντιστάθμισης καθορίστηκε βάσει ανάλυσης των δαπανών μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διαχείριση.

4.2. **Συμβατότητα**

4.2.1. *Μέτρα που εφάρμοσε η Περιφέρεια*

(66) Η Γαλλία υπογραμμίζει ότι, αν η Επιτροπή δεχτεί τον χαρακτηρισμό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, η νομική βάση για την αξιολόγηση της συμβατότητας των μέτρων που εφαρμόστηκαν από την Περιφέρεια είναι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου ([15]). Η Γαλλία εκτιμά ότι τα μέτρα πληρούν ιδίως τους όρους που απαριθμούνται στα άρθρα 2 και 14 του εν λόγω κανονισμού.

(67) Εξάλλου, το σύστημα που θέσπισε η Περιφέρεια πληρούσε, σύμφωνα με τη Γαλλία, τις σωρευτικές προϋποθέσεις συμβατότητας μιας κρατικής ενίσχυσης βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, συγκεκριμένα: τη συμβολή στην επίτευξη στόχων κοινού συμφέροντος· τη δυσλειτουργία της αγοράς· την καταλληλότητα του μέτρου ως μέσου πολιτικής τη λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου· τον περιορισμό της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο· τις περιορισμένες αρνητικές επιπτώσεις· τη διαφάνεια κατά τη χορήγηση της ενίσχυσης.

4.2.2. *Μέτρα που εφάρμοσε το STIF*

(68) Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι τα μέτρα που εφάρμοσε το STIF συνιστούν κρατική ενίσχυση, η Γαλλία εκτιμά ότι μπορεί να αποδείξει τη συμβατότητά τους βάσει της συμμόρφωσή τους προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Σύμφωνα με τη Γαλλία, το σύστημα του STIF πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού αυτού, ήτοι τον σαφή καθορισμό των ΥΔΥ, τον εκ των προτέρων καθορισμό, με αντικειμενικότητα και διαφάνεια, των παραμέτρων υπολογισμού της αντιστάθμισης και τον καθορισμό των τρόπων κατανομής των δαπανών που συνδέονται με την παροχή των υπηρεσιών.

(69) Η σύμβαση CT1 ικανοποιούσε τις απαιτήσεις αυτές μέσω των υποχρεώσεων που απαριθμούνται στην αιτιολογική σκέψη 64, καθώς και μέσω της χορήγησης στο STIF της δυνατότητας να διενεργεί τακτικούς ελέγχους των όρων εκπλήρωσης των υποχρεώσεων αυτών.

(70) Όσον αφορά τις συμβάσεις CT2, οι αντισταθμίσεις που προβλέπονται για αυτές τις υποχρεώσεις διακρίνονται ανάλογα με τον σκοπό τους (κάλυψη των λειτουργικών ή των επενδυτικών δαπανών). Στην περίπτωση μη ανανέωσης των οχημάτων, όπως προβλέπεται στο επενδυτικό σχέδιο για τον στόλο των οχημάτων, το ποσό των αποσβέσεων και των αντίστοιχων χρηματοοικονομικών εξόδων επιστρέφεται στο STIF. Η Γαλλία επισημαίνει ότι το STIF διαθέτει επίσης εκτεταμένη εξουσία ελέγχου στο πλαίσιο των συμβάσεων CT2. Φαίνεται, συνεπώς, ότι το STIF μπορεί να εξασφαλίσει ότι οι πληρωμές του προορίζονται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών στο πλαίσιο της σύμβασης CT2 και ότι συνιστούν δίκαιη αντιστάθμισης για τις ΥΔΥ η οποία είναι συμβατή με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και με την κοινή αγορά.

5. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ**

5.1. **Περιφέρεια**

(71) Η Περιφέρεια τοποθετείται μόνο σχετικά με τα μέτρα που εφάρμοσε η ίδια από το 1994 έως το 2008.

(72) Η Περιφέρεια υπενθυμίζει ότι η οργάνωση των μεταφορών στην περιφέρεια Île-de-France υπαγόταν σε καθεστώς το οποίο παρέκκλινε από το κοινό δίκαιο, το οποίο δικαιολογείται από την ιδιαίτερη κατάστασή της (δημογραφική άνοδος, αστική εξάπλωση, κατασκευή διεθνών αερολιμένων, πολλαπλοί σιδηροδρομικοί σταθμοί).

(73) Οι δικαιούχοι του συστήματος ήταν δημόσιοι οργανισμοί οι οποίοι είχαν συνάψει σύμβαση εκμετάλλευσης γραμμών με ιδιωτικές επιχειρήσεις ή εκμεταλλεύονταν τις εν λόγω γραμμές με αυτεπιστασία. Οι εν λόγω δικαιούχοι δραστηριοποιούνταν στην αγορά της περιφέρειας Île-de-France, η οποία δεν είχε ελευθερωθεί.

5.1.1. *Ύπαρξη ενίσχυσης*

(74) Τα επίμαχα μέτρα δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις. Η Περιφέρεια υποστηρίζει ότι δεν πληρούνται τα κριτήρια της επιλεκτικότητας και του επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών.

5.1.1.1. Επιλεκτικότητα

(75) Η λήψη των επίμαχων μέτρων ανταποκρινόταν σε αντικειμενικές και καθορισμένες συνθήκες, επιτρέποντας σε κάθε επιχείρηση που πληρούσε τις προϋποθέσεις να επωφεληθεί από τα μέτρα αυτά. Οι επιχειρήσεις που δεν επωφελήθηκαν από τα μέτρα είτε δεν είχαν υποβάλει σχετική αίτηση είτε δεν ήταν επιλέξιμες.

([15]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1).

(76) Το νομικό καθεστώς της αγοράς των δημόσιων επιβατικών μεταφορών στην περιφέρεια Île-de-France έχει, επιπλέον, ειδικά χαρακτηριστικά, τα οποία αναγνωρίζονται από τη γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού. Επειδή λοιπόν δεν βρίσκονται όλες οι επιχειρήσεις σε συγκρίσιμη νομική και πραγματική κατάσταση, δεν είναι δυνατόν να συναχθούν συμπεράσματα σχετικά με τον επιλεκτικό χαρακτήρα των επίμαχων μέτρων.

(77) Εξάλλου, οι επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητες τακτικών οδικών συγκοινωνιών και οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε άλλους τομείς μεταφορών δεν χρησιμοποιούν το ίδιο τροχαίο υλικό.

5.1.1.2. Επηρεασμός του ανταγωνισμού και των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών

(78) Η Περιφέρεια συμφωνεί με την ανάλυση της Γαλλίας επί του σημείου αυτού.

5.1.2. *Συμβατότητα*

(79) Θεωρώντας ότι τα μέτρα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ενισχύσεις, η Περιφέρεια δεν αναλύει τη συμβατότητά τους.

5.1.3. *Χαρακτηρισμός ως υφιστάμενου καθεστώτος ενισχύσεων*

(80) Στις τελευταίες παρατηρήσεις της, η Περιφέρεια προβάλλει το επιχείρημα ότι το σύστημα που ίσχυε έως το 2008 θα πρέπει να αναλυθεί ως υφιστάμενο καθεστώς ενισχύσεων. Σύμφωνα με την Περιφέρεια, το σύστημα αυτό θεσπίστηκε βάσει νομοθετικών κειμένων που χρονολογούνται στο 1949 και στο 1959, ήτοι σε χρονολογία (1949) προγενέστερη της Συνθήκης της Ρώμης ή, αν εάν ληφθεί υπόψη το έτος 1959, σε χρονολογία κατά την οποία η αγορά των τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France δεν ήταν ανοικτή στον ανταγωνισμό.

5.2. **STIF**

(81) Το STIF τοποθετείται μόνο σχετικά με τα μέτρα που εφάρμοσε το ίδιο: τις συμβάσεις CT1 και CT2.

5.2.1. *Ύπαρξη ενίσχυσης*

(82) Σύμφωνα με το STIF, τα επίμαχα μέτρα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν κρατικές ενισχύσεις, καθόσον πληρούν τα τέσσερα κριτήρια Altmark.

5.2.1.1. Πρώτο κριτήριο Altmark

(83) Το πρώτο κριτήριο Altmark πληρούται, σύμφωνα με το STIF, εφόσον οι ΥΔΥ που βαρύνουν τις επιχειρήσεις μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αντιστοιχούν σε δαπάνες επενδύσεων, παρουσιάζονται, πράγματι, κατά τρόπο σαφή και ακριβή. Το σύστημα έχει ως σκοπό και αποτέλεσμα την ανάθεση, σε ιδιωτικές επιχειρήσεις μεταφορών, υποχρεώσεων εκμετάλλευσης και μεταφορών, καθώς και τιμολογιακών υποχρεώσεων, οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της παροχής υπηρεσίας μεταφοράς που εξομοιώνεται με ΥΔΥ.

(84) Όσον αφορά τις συμβάσεις CT1, το σύνολο των υποχρεώσεων απαριθμούνταν σε κάθε σύμβαση. Όσον αφορά τις συμβάσεις CT2, αποτελούν συνέχεια των συμβάσεων CT1, οι οποίες καθόριζαν ήδη με σαφήνεια τις ΥΔΥ.

(85) Η ικανότητα εκτέλεσης των καθηκόντων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και εκπλήρωσης των σχετικών υποχρεώσεων εξαρτάται επίσης από τα οχήματα (ποιότητα, εξοπλισμός, ηλικία κ.λπ.) και αποτελεί συνάρτηση διεξοδικών απαιτήσεων όσον αφορά τα οχήματα, μεταξύ των οποίων της υποχρέωσης κατάρτισης, στο πλαίσιο των συμβάσεων CT2, ενός συγκεκριμένου επενδυτικού σχεδίου.

5.2.1.2. Δεύτερο κριτήριο Altmark

(86) Όσον αφορά τις συμβάσεις CT1, το STIF θεωρεί ότι οι παράμετροι που χρησιμοποιούνται ως βάση για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ήταν αντικειμενικές και διαφανείς.

(87) Οι συμβάσεις CT2 περιέχουν τα δεδομένα για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, γεγονός που σημαίνει ότι οι παράμετροι είναι γνωστές εκ των προτέρων και καθορίζονται με αντικειμενικότητα και διαφάνεια. Στο πλαίσιο των συμβάσεων CT2 προβλέπεται χρηματοοικονομικός λογαριασμός της υπηρεσίας που αποτελεί αντικείμενο σύμβασης μεταξύ του STIF και της επιχείρησης, ο οποίος αποτυπώνει την οικονομική ισορροπία της σύμβασης και περιλαμβάνει το σύνολο των εσόδων και των δαπανών της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων των συνεισφορών του STIF.

(88) Οι δύο τύποι συμβάσεων περιλαμβάνουν, επιπλέον, μηχανισμούς ελέγχου των αντισταθμίσεων.

(89) Επομένως, κατά την άποψη του STIF, οι παράμετροι για την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στους φορείς εκμετάλλευσης έχουν καθοριστεί εκ των προτέρων με αντικειμενικότητα και διαφάνεια.

5.2.1.3. Τρίτο κριτήριο Altmark

(90) Η μέθοδος για την επιλογή και τη σύγκριση των προσφορών και την προσαρμογή των συμβάσεων πριν από τη σύναψή τους επιτρέπει, σύμφωνα με το STIF, την απομάκρυνση τυχόν κινδύνου υπεραντιστάθμισης.

(91) Πράγματι, πριν από τη σύναψη των συμβάσεων και των τροποποιητικών συμφώνων διενεργείται διεξοδική ανάλυση των λειτουργικών δαπανών βάσει πρόβλεψης κερδών και ζημιών που καταρτίζεται από την υποψήφια επιχείρηση, στην οποία παρουσιάζονται τα τεχνικά και οικονομικά στοιχεία. Στην ανάλυση αυτή λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:

α) ο όγκος προσφοράς ανά γραμμή, ανά περίοδο και ανά χρονικό διάστημα, ο οποίος επιτρέπει τον προσδιορισμό του αριθμού των ωρών οδήγησης που απαιτούνται για την εκμετάλλευση της κάθε γραμμής ανάλογα με την περίοδο του έτους·

β) το ενδεδειγμένο μέγεθος του στόλου οχημάτων για κάθε τμήμα του δικτύου·

γ) το ύψος της συνεισφοράς που εξαρτάται από τη διαπραγμάτευση των λειτουργικών δαπανών βάσει λεπτομερούς ανάλυσης από την επιχείρηση· και

δ) έναν τύπο αναθεώρησης για τον υπολογισμό των συμβατικών ποσών σε ευρώ τρέχουσας αξίας.

(92) Η μέθοδος που χρησιμοποιείται εκ των υστέρων κατά την εκτέλεση της σύμβασης θα επέτρεπε ομοίως την αποφυγή τυχόν υπεραντιστάθμισης. Προβλέπονται:

α) στο πλαίσιο της σύμβασης CT1, έλεγχος των όρων εκπλήρωσης των ΥΔΥ, μεταξύ άλλων σε σχέση με τις αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν για την απόκτηση των οχημάτων·

β) στο πλαίσιο της σύμβασης CT2, η επιστροφή του ποσού των αποσβέσεων και των χρηματοοικονομικών εξόδων σε περίπτωση μη ανανέωσης των οχημάτων όπως έχει προγραμματιστεί στο σχετικό επενδυτικό σχέδιο.

(93) Όσον αφορά αμφότερους τους τύπους συμβάσεων, το STIF ελέγχει την πραγματική χρήση των καταβληθεισών συνεισφορών.

5.2.1.4. Τέταρτο κριτήριο Altmark

(94) Η ανάθεση των καθηκόντων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν αποτέλεσε αντικείμενο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης.

(95) Αντιθέτως, το επίπεδο των αντισταθμίσεων στηρίζεται, σύμφωνα με το STIF, σε μια λεπτομερή και διεξοδική ανάλυση των δαπανών που θα είχε πραγματοποιήσει μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση. Λαμβανομένου υπόψη του πλήθους των συμβάσεων και της ποικιλίας των φορέων εκμετάλλευσης, το STIF είναι της γνώμης ότι έχει σαφή και πλήρη εικόνα της πραγματικότητας της αγοράς, αρκεί η σύμβαση κάθε φορέα εκμετάλλευσης να βασίζεται σε ένα τυπικό υπόδειγμα και σε εξατομικευμένα λεπτομερή στοιχεία.

(96) Το STIF διαθέτει επίσης προηγμένα εργαλεία ανάλυσης. Ζήτησε την παρέμβαση γραφείων μελετών για τη διενέργεια λογιστικών ελέγχων ή περαιτέρω εσωτερικών τεχνικών αναλύσεων και πραγματοποίησε συγκρίσεις προσφορών στην αγορά της περιφέρειας Île-de-France, καθώς και στην αγορά επαρχιακών επιβατικών μεταφορών οι συμβάσεις των οποίων συνήφθησαν στο πλαίσιο διαδικασίας διαγωνισμού.

(97) Σύμφωνα με το STIF, οι απαιτήσεις του ως προς την ποιότητα της υπηρεσίας ικανοποιούν τα κριτήρια συγκρισιμότητας με μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση. Οι συμβάσεις CT1 περιείχαν κοινούς στόχους με γενικότερο σκοπό την εναρμόνιση της ποιότητας του δικτύου λεωφορείων, βάσει δεικτών μέτρησης της ποιότητας της υπηρεσίας, με ένα σύστημα οικονομικών κινήτρων προόδου. Το σύστημα συμπληρώνεται στις συμβάσεις CT2.

(98) Κατά συνέπεια, το επίπεδο των αντισταθμίσεων καθορίστηκε βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα, για την εκτέλεση των υποχρεώσεών της.

5.2.2. *Συμβατότητα*

(99) Εάν η Επιτροπή κρίνει, πάντως, ότι το σύστημα συνιστά κρατική ενίσχυση, το STIF ζητά να διευκρινίσει η Επιτροπή τη νομική βάση επί της οποίας προτίθεται να αξιολογήσει τη συμβατότητα. Το STIF διερωτάται συγκεκριμένα για το γεγονός ότι, στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ότι η εξέταση της συμβατότητας έπρεπε να πραγματοποιηθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Δεδομένου ότι τα υπό εξέταση μέτρα είναι προγενέστερα του κανονισμού αυτού, θα έπρεπε, σύμφωνα με το STIF, να προτιμηθεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Ωστόσο, για λόγους συνέπειας προς την απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας, το STIF βασίζει τις παρατηρήσεις του στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(100) Σύμφωνα με το STIF, οι συμβάσεις CT1 και CT2 πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(101) Κατά πρώτον, οι συμβάσεις που συνάπτονται με τους ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης είναι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, στο πλαίσιο των οποίων το STIF εκπροσωπεί την αρμόδια αρχή.

(102) Κατά δεύτερον, η απαίτηση σύμφωνα με την οποία οι ΥΔΥ πρέπει να καθορίζονται με σαφήνεια πληρούται επίσης, μέσω του σαφούς προσδιορισμού των καλυπτόμενων γεωγραφικών περιοχών.

(103) Κατά τρίτον, οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης είναι σαφείς και έχουν καθοριστεί εκ των προτέρων με αντικειμενικότητα και διαφάνεια.

(104) Κατά τέταρτον, οι συμβάσεις περιλαμβάνουν λεπτομερή ανάλυση των δαπανών που επωμίζεται η επιχείρηση και το STIF.

(105) Κατά πέμπτον, βάσει της συλλογιστικής που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις (90) έως (93), ο κίνδυνος υπεραντιστάθμισης έπρεπε να αποκλειστεί.

5.3. **Το δίκτυο OPTILE**

(106) Το δίκτυο OPTILE αποτελείται από 70 επιχειρήσεις (δεδομένα του 2012) οι οποίες εκμεταλλεύονται τακτικές υπηρεσίες μεταφορών που περιλαμβάνονται στο σχέδιο μεταφορών της Περιφέρειας, πλην της SNCF και της RATP. Οι παρατηρήσεις του αφορούν μόνο τα μέτρα που εφάρμοσε η Περιφέρεια.

5.3.1. *Ύπαρξη ενίσχυσης*

(107) Αντίθετα από ό,τι υπέθεσε η Επιτροπή στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, το δίκτυο OPTILE θεωρεί ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν προστίθενται στις αντισταθμίσεις που έχουν ήδη καταβληθεί από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και δεν συνιστούν, συνεπώς, πρόσθετη πληρωμή, αλλά μείωση των αντισταθμίσεων που καταβλήθηκαν από τους δημόσιους οργανισμούς.

(108) Εξάλλου, προϋπόθεση για την καταβολή των ενισχύσεων αποτελούσε η σύναψη συμφώνων τροποποιητικών των υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το οποίο επέβαλε νέες υποχρεώσεις στον φορέα εκμετάλλευσης.

(109) Σύμφωνα με το δίκτυο OPTILE, πληρούται ένα μόνο από τα τέσσερα κριτήρια χαρακτηρισμού ως κρατικής ενίσχυσης, συγκεκριμένα η ύπαρξη κρατικών πόρων. Δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις ως προς την επιλεκτικότητα, την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος και τον επηρεασμό του ανταγωνισμού και των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών.

5.3.1.1. Οικονομικό πλεονέκτημα

(110) Οι ενισχύσεις της Περιφέρειας προορίζονταν για τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και όχι για τις επιχειρήσεις μεταφορών, είχαν δε ως στόχο να μειώσουν την οικονομική επιβάρυνση των εν λόγω οργανισμών.

(111) Εάν οι ενισχύσεις αυτές δεν είχαν καταβληθεί, είτε θα είχε συνεχιστεί χωρίς τροποποίηση η εκτέλεση των συμβάσεων και θα είχαν παραμείνει αμετάβλητα το επίπεδο της προσφοράς και ο τρόπος παροχής της υπηρεσίας που ορίζονται στην αρχική σύμβαση, είτε οι δημόσιοι φορείς οργάνωσης θα έπρεπε να καταβάλουν υψηλότερες αντισταθμίσεις εξαιτίας της αύξησης του ελλείμματος που θα προέκυπτε από την υστέρηση των εσόδων από τα κόμιστρα έναντι των δαπανών για την προσφορά υπηρεσιών που καθορίστηκαν εκ νέου στα τροποποιητικά σύμφωνα των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(112) Τα ποσά που τέθηκαν στη διάθεση των επιχειρήσεων κατά τον χρόνο αγοράς των οχημάτων επιστράφηκαν στους δημόσιους φορείς οργάνωσης για την περίοδο απόσβεσης του εξοπλισμού, η δε οικονομική επιβάρυνση των επιχειρήσεων ήταν η ίδια ως εάν είχαν καταφύγει σε τραπεζικό δάνειο. Επρόκειτο, συνεπώς, για μεταφορά της επιβάρυνσης μεταξύ των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης.

(113) Επιπλέον, οι ενισχύσεις της Περιφέρειας μπορούσαν, σύμφωνα με το δίκτυο OPTILE, να εξομοιωθούν με αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Δεδομένου ότι πληρούνται τα τέσσερα κριτήρια Altmark, αποκλείεται η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος.

(114) Όσον αφορά το πρώτο κριτήριο Altmark, η καταβολή των ενισχύσεων της Περιφέρειας εξαρτιόταν από τη σύναψη συμφώνου τροποποιητικού των συμβάσεων που συνάπτονται μεταξύ των δημόσιων φορέων οργάνωσης και των επιχειρήσεων. Το εν λόγω τροποποιητικό σύμφωνο προέβλεπε αύξηση της προσφοράς και περιελάμβανε υποχρεώσεις για τη βελτίωση της ποιότητας, των οποίων η εκπλήρωση υποβαλλόταν σε έλεγχο.

(115) Όσον αφορά το δεύτερο κριτήριο Altmark, οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων, αντικειμενικά και με διαφάνεια, και βασίζονταν στην αντικειμενικό προσδιορισμό του κόστους της υπηρεσίας. Το δίκτυο OPTILE αναφέρει ως παράδειγμα τα ποσοστά συμμετοχής της Περιφέρειας στη χρηματοδότηση των οχημάτων, τα οποία κυμαίνονταν από 25 έως 60 % του κόστους απόκτησης ανάλογα με τα χαρακτηριστικά των οχημάτων και του δικτύου και είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων, όπως και τα ανώτατα όρια της βάσης των επιδοτήσεων. Εξάλλου, η μέθοδος συμψηφισμού της επιδότησης με την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην επιχείρηση εκμετάλλευσης καθοριζόταν στο υπόδειγμα του τροποποιητικού συμφώνου.

(116) Όσον αφορά το τρίτο κριτήριο Altmark, οι αντισταθμίσεις που βάρυναν τους δημόσιους οργανισμούς καθορίζονταν βάσει ενός προσωρινού προϋπολογισμού, ο οποίος καταρτίστηκε βάσει του λειτουργικού κόστους της υπηρεσίας. Στο κόστος αυτό συμπεριλαμβανόταν η μείωση λόγω των επιπτώσεων της επιδότησης του εξοπλισμού της Περιφέρειας και η μείωση των εσόδων που προσδιορίστηκαν με βάση τις τελευταίες καταμετρήσεις επιβατών. Οι συμβάσεις παρείχαν στον φορέα τοπικής αυτοδιοίκησης δικαίωμα ελέγχου των λογαριασμών της επιχείρησης.

(117) Όσον αφορά το τέταρτο κριτήριο Altmark, οι δημόσιοι οργανισμοί μελέτησαν πριν από τη σύναψη των συμβάσεων τη διάρθρωση των δαπανών των επιχειρήσεων. Άλλωστε, οι δαπάνες που σχετίζονται με την προμήθεια τροχαίου υλικού αντιστοιχούν περίπου σε ποσοστό μόλις 15 %.

5.3.1.2. Επιλεκτικότητα

(118) Από τις ενισχύσεις αυτές μπορούσαν να επωφεληθούν όλοι οι δημόσιοι φορείς οργάνωσης ενός δικτύου μαζικών τακτικών οδικών μεταφορών στην περιφέρεια Île-de-France. Τα κριτήρια ανάθεσης είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων και ήταν αντικειμενικά. Οι επιχειρήσεις που ασκούσαν αποκλειστικά και μόνο δραστηριότητα έκτακτων μεταφορών δεν επωφελήθηκαν, σύμφωνα με τις ίδιες.

5.3.1.3. Επηρεασμός του ανταγωνισμού και των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών

(119) Αφενός, η αγορά των μαζικών τακτικών οδικών μεταφορών στην περιφέρεια Île-de-France δεν ήταν ανοικτή στον ανταγωνισμό. Αφετέρου, όταν δημιουργήθηκε το σύστημα το 1979, οι συμβάσεις μεταφορών δεν ήταν ακόμη ανοικτές στον ανταγωνισμό στα άλλα κράτη μέλη.

(120) Το ενδεχόμενο που εξετάζει η Επιτροπή όσον αφορά τη χρήση του επιδοτούμενου εξοπλισμού από τις επιχειρήσεις στην περιφέρεια Île-de-France με σκοπό τη συμμετοχή τους σε διαγωνισμούς για την ανάθεση άλλων συμβάσεων μεταφορών, ανοικτών στον ανταγωνισμό στη Γαλλία και στην Ευρώπη, δεν θα ήταν ρεαλιστικό, ούτε συμβατικά ούτε εκ των πραγμάτων. Πράγματι, αφενός οι συμβατικές διατάξεις περιόριζαν τη χρήση των μερικώς επιδοτούμενων από την Περιφέρεια οχημάτων σε άλλες δραστηριότητες και απέκλειαν τη δυνατότητα άντλησης πλεονεκτήματος από το σύστημα της περιφέρειας για τη λειτουργία σε άλλη αγορά και, αφετέρου, το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιόταν για την παροχή της συμβατικής υπηρεσίας στην περιφέρεια Île-de-France δεν μπορούσε εκ των πραγμάτων να χρησιμοποιηθεί ταυτόχρονα εκτός της περιφέρειας Île-de-France για την παροχή παρόμοιας υπηρεσίας σε άλλες αγορές.

(121) Επιπλέον, τα οχήματα που προορίζονταν για τις αστικές μεταφορές όρθιων ως επί το πλείστον επιβατών δεν θα μπορούσαν, σύμφωνα με το δίκτυο OPTILE, να χρησιμοποιηθούν για έκτακτες μεταφορές που απαιτούν τη χρήση υπεραστικών λεωφορείων διαμορφωμένων για τη μεταφορά καθήμενων επιβατών.

5.3.2. *Συμβατότητα*

(122) Εάν το σύστημα θεωρηθεί κρατική ενίσχυση, η συμβατότητα θα πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και όχι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, για λόγους ασφάλειας δικαίου και προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης.

(123) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, η σύναψη συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν αναγκαία ώστε να αντιμετωπιστεί η δημογραφική άνοδος και να ικανοποιηθεί η βούληση παροχής μιας επαρκούς υπηρεσίας τακτικών οδικών συγκοινωνιών, χωρίς να επιβαρύνονται με το κόστος οι χρήστες, λαμβανομένων υπόψη των περιβαλλοντικών προβληματισμών. Οι συμβάσεις αυτές ήταν, μεταξύ άλλων, σύμφωνες με το άρθρο 14 του κανονισμού, διότι περιελάμβαναν τις ελάχιστες απαιτήσεις. Τέλος, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στις επιχειρήσεις δεν υπερέβαινε το αναγκαίο μέτρο για την εξασφάλιση της λειτουργίας της δημόσιας υπηρεσίας: είχε ως ανώτατο όριο το ποσό της διαφοράς μεταξύ των δαπανών εκτέλεσης των υπηρεσιών που καθορίζονται στη σύμβαση και του αθροίσματος όλων των συμβατικών εσόδων.

(124) Εάν το σύστημα θεωρηθεί κρατική ενίσχυση, θα πρέπει, επομένως, να κηρυχθεί συμβατό βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

5.4. **Keolis**

(125) Ο Keolis είναι ένας όμιλος επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών, και ιδίως στον τομέα των τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France. Είναι μέλος του δικτύου OPTILE. Οι παρατηρήσεις του ομίλου Keolis αφορούν μόνο τα μέτρα που εφάρμοσε η Περιφέρεια.

5.4.1. *Ύπαρξη ενίσχυσης και συμβατότητα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69*

(126) Μολονότι οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης ενισχύθηκαν από την Περιφέρεια, ο όμιλος Keolis ισχυρίζεται ότι η πράξη ήταν οικονομικά ουδέτερη για τους φορείς εκμετάλλευσης. Χωρίς την ενίσχυση, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης θα έπρεπε είτε να καταβάλουν επιδότηση ισοδύναμη με την επιδότηση προς τους φορείς εκμετάλλευσης με τους οποίους είχαν συνάψει σύμβαση εκμετάλλευσης, είτε να προβούν σε μείωση της υπηρεσίας. Συνεπώς, οι φορείς εκμετάλλευσης δεν επωφελήθηκαν από πρόσθετο πλεονέκτημα σε σύγκριση με τις δημόσιες χρηματοδοτήσεις χωρίς το σύστημα της Περιφέρειας.

(127) Εξάλλου, το επίμαχο σύστημα δεν μπορεί να διαχωριστεί από τις συμβάσεις εκμετάλλευσης που συνήφθησαν μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών και των δημόσιων οργανισμών. Στην πράξη, αποτελούσε μία μόνο πτυχή της εκτέλεσης των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης κατά την έννοια του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, προς τις διατάξεις του οποίου συμμορφώνονταν, σύμφωνα με τον όμιλο Keolis, οι συμβάσεις αυτές.

(128) Κατά συνέπεια, το καθεστώς δεν ήταν καθεαυτό μέσο κρατικών ενισχύσεων, καθόσον οι φορείς εκμετάλλευσης δεν αντλούσαν από αυτό οικονομικό πλεονέκτημα.

5.4.2. *Χαρακτηρισμός ως υφιστάμενου καθεστώτος ενισχύσεων*

(129) Σύμφωνα με τον όμιλο Keolis, το σύστημα που τέθηκε σε εφαρμογή από την Περιφέρεια το 1994 ήταν ένα υφιστάμενο καθεστώς, δεδομένου ότι εφάρμοζε τις διατάξεις του άρθρου 19 του διατάγματος του 1949 ([16]), το οποίο εκδόθηκε πριν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης της Ρώμης. Τα επίμαχα μέτρα πρέπει, επομένως, να εξεταστούν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ([17]) («ο διαδικαστικός κανονισμός του 1999»), εναπόκειται δε αποκλειστικά στην Επιτροπή να προτείνει στις γαλλικές αρχές, κατά περίπτωση, πρόσφορα μέτρα για το μέλλον. Δεδομένου, ωστόσο, ότι το επίμαχο σύστημα καταργήθηκε το 2008, παρέλκει η εξέτασή του.

(130) Το ίδιο συμπέρασμα θα έπρεπε να συναχθεί, ακόμη και εάν ως έτος θέσπισης του συστήματος της Περιφέρειας θεωρείτο το 1994. Το 1994, ο σχετικός οικονομικός τομέας ήταν κλειστός στον ανταγωνισμό, όπως προκύπτει από τις αποφάσεις που εξέδωσε η Επιτροπή το 1997 και το 1998 ([18]). Δεν ικανοποιείται, συνεπώς, το κριτήριο του επηρεασμού των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών.

(131) Η κοινή αγορά έχει σαφώς εξελιχθεί από το 1994, ορισμένα δε κράτη μέλη αποφάσισαν μονομερώς να ανοίξουν τις τοπικές τους αγορές επιβατικών μεταφορών στον ανταγωνισμό. Αλλά ακόμη και αν αυτή η εξέλιξη αρκούσε για να προσδώσει σήμερα στο σύστημα που εφάρμοσε η Περιφέρεια χαρακτήρα κρατικής ενίσχυσης, το σύστημα αυτό θα αποτελούσε απλώς υφιστάμενο καθεστώς ενίσχυσης. Συνεπώς, παρέλκει η εξέτασή του, για τον λόγο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 129.

5.5. **RATP Dev**

(132) Η εταιρεία RATP Développement («RATP Dev») είναι θυγατρική της RATP, η οποία είναι δημόσιος οργανισμός που δραστηριοποιείται κυρίως στις αστικές και υπεραστικές οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών. Οι παρατηρήσεις της αφορούν μόνο το σύστημα που εφάρμοσε η Περιφέρεια και τη σύμβαση CT1.

5.5.1. *Ύπαρξη ενίσχυσης*

5.5.1.1. Μέτρα που εφάρμοσε η Περιφέρεια

(133) Η εταιρεία RATP Dev θεωρεί ότι δεν πληρούνται δύο κριτήρια για τον χαρακτηρισμό των μέτρων που εφάρμοσε η Περιφέρεια ως ενισχύσεων: η επιλεκτικότητα και το οικονομικό πλεονέκτημα.

([16]) Διάταγμα αριθ. 49-1473 της 14ης Νοεμβρίου 1949 σχετικά με τον συντονισμό και την εναρμόνιση των σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών.

([17]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

([18]) Απόφαση 98/693/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Ιουλίου 1998, σχετικά με το ισπανικό καθεστώς ενισχύσεων για την αγορά επαγγελματικών οχημάτων «Σχέδιο επαγγελματικής ανανέωσης» (Αύγουστος 1994 — Δεκέμβριος 1996) (ΕΕ L 329 της 5.12.1998, σ. 23)· απόφαση 98/182/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Ιουλίου 1997, σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia (Ιταλία) στις επιχειρήσεις οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων της περιφέρειας (ΕΕ L 66 της 6.3.1998, σ. 18).

(134) Όσον αφορά το κριτήριο της επιλεκτικότητας, λόγω του ειδικού της νομικού πλαισίου, η αγορά τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France αποτελεί χωριστή γεωγραφική αγορά, όπως επισήμανε επίσης η γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού. Στη συγκεκριμένη αγορά, η οποία ήταν το πλαίσιο αναφοράς, το σύστημα της Περιφέρειας ήταν ένα γενικό αμερόληπτο και δίκαιο μέτρο, δεδομένου ότι ωφελούσε όλες τις επιχειρήσεις τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France οι οποίες είχαν συνάψει σύμβαση εκμετάλλευσης με κάποιον οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης.

(135) Υπό το πρίσμα των προϋποθέσεων γεωγραφικής επιλεκτικότητας ([19]) και ουσιαστικής επιλεκτικότητας ([20]), όπως ορίζονται από τη νομολογία της Ένωσης, το σύστημα της Περιφέρειας δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση, αλλά γενικό μέτρο.

(136) Όσον αφορά το κριτήριο του οικονομικού πλεονεκτήματος, οι επιδοτήσεις της Περιφέρειας έπρεπε να εξομοιωθούν με αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Δεδομένου ότι οι εν λόγω αντισταθμίσεις πληρούσαν τα τέσσερα κριτήρια Altmark, δεν προσπόριζαν οικονομικό πλεονέκτημα.

(137) Όσον αφορά το πρώτο κριτήριο Altmark, το οποίο απαιτεί σαφή καθορισμό των ΥΔΥ, η RATP Dev υπογραμμίζει ότι, εφόσον οι αντισταθμίσεις που συνδέονται με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών προέρχονται από πλείονες κρατικούς πόρους, πρέπει να αναλυθούν σε σχέση με το σύνολο των ΥΔΥ που περιλαμβάνονται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Θα ήταν, συνεπώς, ανακριβές να θεωρηθεί ότι οι επιδοτήσεις της Περιφέρειας χορηγήθηκαν αποκλειστικά και μόνο για να αντισταθμιστούν οι πρόσθετες υποχρεώσεις που επιβλήθηκαν από την Περιφέρεια. Αποτελούσαν, αντιθέτως, μία μεταξύ άλλων συνεισφορών στην αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στις εταιρείες μεταφορών.

(138) Οι συγκεκριμένες ΥΔΥ καθορίζονταν με σαφήνεια στις συμβάσεις εκμετάλλευσης που συνήφθησαν μεταξύ των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και των επιχειρήσεων μεταφορών, ενώ οι τροποποιήσεις που απαιτούνταν ως προϋπόθεση για τη χορήγηση των επιδοτήσεων της Περιφέρειας ήταν απλά συμπληρωματικές. Η υποχρέωση επενδύσεων σε τροχαίο υλικό έχει επίσης σαφώς αναγνωριστεί από την Επιτροπή, ιδίως στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ([21]), ως ΥΔΥ για την εκπλήρωση της οποίας μπορεί να χορηγείται αντιστάθμιση.

(139) Όσον αφορά το δεύτερο κριτήριο Altmark, τα ποσοστά των επιδοτήσεων είχαν καθοριστεί με σαφήνεια ανάλογα με τους διάφορους στόχους απόκτησης οχημάτων (από 25 έως 60 % ανάλογα με το αν πρόκειται για επέκταση του στόλου ή επένδυση για ανανέωση) και τα ανώτατα όρια των επιδοτήσεων είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων. Το σύστημα προσδιορισμού των παραμέτρων υποβαλλόταν τακτικά σε αναθεώρηση, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης αναπροσαρμογής του επιπέδου των επιδοτήσεων εκ των προτέρων και με διαφανή τρόπο ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση.

(140) Όσον αφορά το τρίτο και το τέταρτο κριτήριο Altmark, το οικονομικό καθεστώς των συμβάσεων εκμετάλλευσης προέβλεπε ότι η επιχείρηση μεταφορών κοινοποιούσε σε ετήσια βάση πρόβλεψη κερδών και ζημιών, η οποία τελούσε υπό αυστηρό έλεγχο και περιελάμβανε τα έσοδα που σχετίζονταν με τις επιδοτήσεις της Περιφέρειας. Η συμμετοχή του αντισυμβαλλόμενου οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης καθοριζόταν βάσει του ελλείμματος που περιλαμβανόταν στην πρόβλεψη κερδών και ζημιών. Εφαρμόζονταν επίσης μηχανισμοί επιστροφής για την αποφυγή τυχόν υπεραντιστάθμισης.

5.5.1.2. Μέτρα που εφάρμοσε το STIF στο πλαίσιο της σύμβασης CT1

(141) Σύμφωνα με τη RATP Dev, το σύστημα που εφαρμόστηκε από το STIF δεν πληροί τα κριτήρια της επιλεκτικότητας και του οικονομικού πλεονεκτήματος. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση.

(142) Όσον αφορά το κριτήριο της επιλεκτικότητας, ισχύει η συλλογιστική που παρουσιάζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 134 και 135.

(143) Όσον αφορά το κριτήριο του οικονομικού πλεονεκτήματος, οι επιδοτήσεις του STIF ισοδυναμούσαν με αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Κατά τη γνώμη της RATP Dev, πληρούσαν τα τέσσερα κριτήρια Altmark.

(144) Όσον αφορά το πρώτο κριτήριο Altmark, η RATP Dev τονίζει ότι η Επιτροπή, στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, δεν αμφισβήτησε ότι οι δαπάνες εκμετάλλευσης αποτελούσαν αντιστάθμιση για την εκπλήρωση ΥΔΥ που είχαν καθοριστεί με σαφήνεια.

(145) Όσον αφορά το δεύτερο κριτήριο Altmark, για καθεμία από τις καλυπτόμενες γραμμές οι αντισυμβαλλόμενες επιχειρήσεις υπέβαλαν φακέλους στο STIF. Οι φάκελοι αυτοί αξιολογούσαν την ανάγκη χρηματοδότησης βάσει λεπτομερούς οικονομικής ανάλυσης.

([19]) Βλέπε, για παράδειγμα, την απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Σεπτεμβρίου 2006, Πορτογαλία κατά Επιτροπής, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, σκέψεις 56-58.

([20]) Βλέπε, για παράδειγμα, την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 7ης Μαρτίου 2012, British Aggregates κατά Επιτροπής, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.

([21]) ΕΕ C 184 της 22.7.2008, σ. 13.

(146) Τέλος, όσον αφορά το τρίτο και το τέταρτο κριτήριο, η RATP Dev εξηγεί ότι από τη νομική ανάλυση των CT1 προκύπτει σαφώς ότι οι αρχές που διέπουν την αποζημίωση ήταν σύμφωνες με τη νομολογία Altmark, καθώς οι συμβάσεις αυτές προέβλεπαν επίσης μηχανισμούς ελέγχου οι οποίοι μπορούσαν να έχουν ως αποτέλεσμα την επιστροφή της ενίσχυσης.

5.5.2. *Χαρακτηρισμός ως υφιστάμενου καθεστώτος ενισχύσεων*

(147) Η RATP Dev θεωρεί τα συστήματα της Περιφέρειας και του STIF υφιστάμενα καθεστώτα ενισχύσεων, κατά την έννοια του διαδικαστικού κανονισμού του 1999, για τον λόγο ότι θεσπίστηκαν, σύμφωνα με τη RATP Dev, πριν από την έναρξη ισχύος της ΣΛΕΕ, και ότι οι σχετικές αγορές τακτικών μεταφορών ήταν ακόμη κλειστές την εποχή εκείνη.

(148) Στην πράξη, το σύστημα της Περιφέρειας βασιζόταν σε μια κανονιστική διάταξη η οποία παρέμεινε αμετάβλητη από το 1949 έως το 2012, ενώ το σύστημα του STIF παρέτεινε ένα καθεστώς που θεσπίστηκε το 1948.

(149) Τα συστήματα της Περιφέρειας και του STIF δεν αποτελούσαν κρατικές ενισχύσεις κατά τον χρόνο της εφαρμογής τους, στο μέτρο που δεν παρεμπόδιζαν το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Την εποχή της θέσπισής τους, οι σχετικές αγορές ήταν κλειστές στον ανταγωνισμό, γεγονός που αποκλείει την ικανοποίηση του τέταρτου κριτηρίου για τον χαρακτηρισμό ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης.

(150) Η Επιτροπή δεν έχει την εξουσία να απαιτήσει την ανάκτηση των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο των υφιστάμενων καθεστώτων ενισχύσεων. Η Επιτροπή μπορεί μόνο να επιβάλει διορθωτικά μέτρα για το μέλλον.

5.5.3. *Συμβατότητα*

(151) Αν πρέπει να αναλυθεί η συμβατότητα στις περιπτώσεις κρατικών ενισχύσεων, θα έπρεπε, σύμφωνα με τη RATP Dev, να εξεταστεί βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, όσον αφορά τις επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, η οποία είναι η ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(152) Οι συμβάσεις που συνήφθησαν από τις επιχειρήσεις της RATP Dev μπορούν να θεωρηθούν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Για τους λόγους που εκτίθενται ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 140, οι εν λόγω συμβάσεις διασφάλιζαν ότι δεν καταβάλλεται υπεραντιστάθμιση στις εταιρείες μεταφορών. Οι επιδοτήσεις της Περιφέρειας που αποτελούν μέρος των αντισταθμίσεων οι οποίες καταβλήθηκαν στο πλαίσιο των συμβάσεων αυτών συμμορφώνονται προς τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και, κατ' επέκταση, είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά. Η ίδια συλλογιστική ισχύει, σύμφωνα με τη RATP Dev, και για τις αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν από το STIF πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009 στο πλαίσιο της σύμβασης CT1.

(153) Όσον αφορά τις επιδοτήσεις που καταβλήθηκαν μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2009, η RATP Dev θεωρεί ότι πρέπει να εφαρμοστεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Ο κανονισμός αυτός προβλέπει ότι οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά και εξαιρούνται από την υποχρέωση κοινοποίησης εφόσον i) οι συμβάσεις περιλαμβάνουν το υποχρεωτικό περιεχόμενο που περιγράφεται στο άρθρο 4 του κανονισμού και ii) οι αποζημιώσεις δεν συνεπάγονται υπεραντιστάθμιση. Δεδομένου ότι κατά τη γνώμη της πληρούνται οι δύο αυτές προϋποθέσεις, τη RATP Dev καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) Η εταιρεία Transdev Île-de-France («Transdev») ανήκει στον όμιλο Transdev και δραστηριοποιείται στον τομέα των επιβατικών μεταφορών στην περιφέρεια Île-de-France, όπου εκμεταλλεύεται δίκτυα οδικών επιβατικών μεταφορών εκτός της κεντρικής ζώνης που εξυπηρετείται από τη RATP.

(155) Οι παρατηρήσεις της αφορούν μόνο τα μέτρα που εφάρμοσε η Περιφέρεια, μολονότι τα παραδείγματα συμβάσεων που χρησιμοποιούνται προς στήριξη της επιχειρηματολογίας της καλύπτουν επίσης μέρος της διάρκειας ισχύος των συμβάσεων CT1 και CT2.

(156) Η Transdev υπενθυμίζει, εισαγωγικά, ότι οι τακτικές οδικές επιβατικές συγκοινωνίες στην περιφέρεια Île-de-France υπάγονται σε ειδικό καθεστώς κατά παρέκκλιση από το κοινό δίκαιο στον τομέα των μεταφορών.

(157) Κατά την επίμαχη περίοδο, η οργανώτρια αρχή μπορούσε να επιλέξει φορέα εκμετάλλευσης του δικτύου χωρίς να έχει προηγηθεί προκήρυξη διαγωνισμού, μέσω της διοικητικής συμπερίληψής του στο σχέδιο μεταφορών, δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 δεν είχε ακόμη τεθεί σε ισχύ.

(158) Διευκρινίζει επίσης ότι η οργανώτρια αρχή δημιουργούσε διαρθρωτικά ελλείμματα καθορίζοντας διοικητικά το ύψος των κομίστρων για τους χρήστες, ανεξαρτήτως του πραγματικού κόστους της παροχής της υπηρεσίας. Για αυτά ακριβώς τα ελλείμματα παρεχόταν οικονομική αντιστάθμιση στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(159) Τέλος, η αγορά των τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France δεν ήταν ανοικτή στον ανταγωνισμό.

5.6.1. *Ύπαρξη ενίσχυσης*

(160) Η Transdev ανέθεσε στο γραφείο Microeconomix την ανάλυση τριών συμβάσεων και των τροποποιητικών τους συμφώνων, καθώς και των χρηματοοικονομικών ροών που συνδέονταν με αυτές. Παρουσιάζει τα κυριότερα αποτελέσματα και επισημαίνει ότι από την έκθεση πραγματογνωμοσύνης προκύπτει σαφώς η ουδετερότητα του καθεστώτος επιδοτήσεων και η απουσία υπεραντιστάθμισης.

(161) Σύμφωνα με την Transdev, ο μηχανισμός χειρισμού των επιδοτήσεων της Περιφέρειας διασφάλιζε ότι καμία από αυτές δεν ισοδυναμούσε με επενδυτική ενίσχυση. Πράγματι, οι επιδοτήσεις της Περιφέρειας επιστρέφονταν κατά κάποιον τρόπο στον δημόσιο οργανισμό που ήταν κύριος του έργου, κατά τη διάρκεια της περιόδου απόσβεσης αγαθών, μέσω των αρνητικών επιπτώσεων που είχαν για τις αντισταθμίσεις που καταβάλλονταν από τον δημόσιο οργανισμό.

(162) Το επίμαχο μέτρο αποτελούσε επομένως έναν απολύτως ουδέτερο τρόπο καταβολής των αντισταθμίσεων για παροχή δημόσιας υπηρεσίας στους μεταφορείς που είχαν συνάψει σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(163) Λόγω αυτής της ουδετερότητας, τα κριτήρια για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης δεν πληρούνται.

5.6.1.1. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

(164) Κατά την άποψη της Transdev, τα καταβαλλόμενα από την Περιφέρεια ποσά επιστρέφονταν εντέλει στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και, ως εκ τούτου, δεν απομακρύνθηκαν ποτέ από τον δημόσιο τομέα.

5.6.1.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

(165) Δεδομένου ότι η διάθεση των ποσών δεν πραγματοποιήθηκε υπό όρους ευνοϊκότερους από τους όρους της τραπεζικής αγοράς, οι επιχειρήσεις δεν άντλησαν κανένα πλεονέκτημα. Το πλεονέκτημα χορηγήθηκε από την Περιφέρεια στους δημόσιους οργανισμούς, χωρίς επίπτωση στον ανταγωνισμό.

(166) Εξάλλου, η Transdev αρνείται ότι ο εξοπλισμός που συγχρηματοδοτήθηκε από την Περιφέρεια μπορούσε να ανταγωνιστεί τον εξοπλισμό επιχειρήσεων οι οποίες δεν ήταν επιλέξιμες για τη χορήγηση επιδοτήσεων.

5.6.1.3. Επιλεκτικότητα

(167) Όλες οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France καλύπτονταν με τον ίδιο τρόπο, γεγονός που σημαίνει ότι το μέτρο δεν ήταν επιλεκτικό σε αυτό το πλαίσιο αναφοράς.

5.6.1.4. Επηρεασμός του ανταγωνισμού και των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών

(168) Απουσία οικονομικού πλεονεκτήματος και επιλεκτικότητας, η Transdev θεωρεί ότι δεν υπήρχε καμία δυνατότητα προσβολής του ανταγωνισμού, ούτε επηρεασμός του μεταξύ των κρατών μελών εμπορίου.

5.6.2. *Συμβατότητα*

(169) Εάν η Επιτροπή διαπιστώνει, πάντως, την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, η Transdev θεωρεί ότι το επίμαχο καθεστώς είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά μέσω της συμμόρφωσής του προς τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

5.7. **Διεθνής Ένωση Δημοσίων Μεταφορών**

(170) Η Διεθνής Ένωση Δημοσίων Μεταφορών (UITP) είναι η διεθνής οργανισμός δημοσίων μεταφορών, ο οποίος καλύπτει όλα τα μέσα δημόσιων μεταφορών και συγκεντρώνει πάνω από 3 100 μέλη (φορείς εκμετάλλευσης, αρμόδιες αρχές και προμηθευτές) σε ολόκληρο τον κόσμο.

(171) Η UITP δεν υπεισέρχεται στις λεπτομέρειες των μηχανισμών που εξετάστηκαν στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Δράττεται της ευκαιρίας να υπενθυμίσει ορισμένες βασικές αρχές όσον αφορά τον συγκεκριμένο τομέα.

(172) Πρώτον, τα κράτη μέλη διαθέτουν σημαντικό περιθώριο ελιγμών και ερμηνείας όσον αφορά τον καθορισμό των ΥΔΥ, οι οποίες εξαρτώνται κυρίως από τις ανάγκες των χρηστών, σύμφωνα με την αρχή που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(173) Δεύτερον, οι δημόσιες μεταφορές στην Ευρώπη χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι οι λειτουργικές δαπάνες καλύπτονται κατά μέσο όρο σε ποσοστό περίπου 50 % από τα έσοδα των κομίστρων (30 % στο Παρίσι). Έχει επομένως πολύ μεγάλη σημασία οι ΥΔΥ να αποζημιώνονται ορθά από τις δημόσιες αρχές.

(174) Τέλος, σε αντίθεση με την αιτιολογική σκέψη 43 της απόφασης της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας, οι ΥΔΥ δεν καλύπτουν μόνο τις λειτουργικές δαπάνες των υπηρεσιών μεταφορών: μπορούν να στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών, των υποδομών και του τροχαίου υλικού. Τα μέτρα μπορούν να χαρακτηριστούν συμβατά με την εσωτερική αγορά εάν πληρούν τους όρους της εφαρμοστέας νομοθεσίας, δηλαδή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

5.8. **Συμπληρωματικές παρατηρήσεις των RATP Dev, Transdev, OPTILE και Kéolis οι οποίες διαβιβάστηκαν στις 21 Ιουνίου 2016**

(175) Πρώτον, οι τέσσερις ενδιαφερόμενοι τρίτοι που θέλησαν να συμπληρώσουν τις παρατηρήσεις τους εφιστούν την προσοχή της Επιτροπής σε απόφαση που έλαβε στο πλαίσιο της εξέτασης της συμβατότητας ενός καθεστώτος ενισχύσεων που εφάρμοσε η Τσεχική Δημοκρατία («η απόφαση Autobus Porizeni») ([22]). Τα πραγματικά στοιχεία στα οποία βασίζεται η εν λόγω απόφαση ήταν, σύμφωνα με τα τρίτα μέρη, σε μεγάλο βαθμό παρόμοια με εκείνα του συστήματος της περιφέρειας (περιλαμβάνονται στη σύμβαση CT1). Όμως, η Επιτροπή εξέτασε το τσεχικό σύστημα επιδοτήσεων επενδύσεων λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις των επιδοτήσεων στις αντισταθμίσεις που είχαν χορηγηθεί για την εκμετάλλευση στο πλαίσιο των συμβάσεων εκμετάλλευσης. Η Επιτροπή κήρυξε το σύστημα συμβατό βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(176) Οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι θεωρούν επίσης ότι η απόφαση Jorgen Andersen επέλυσε το ζήτημα σχετικά με τον κανονισμό για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών που έχει εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση: είναι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 όπως τροποποιήθηκε το 1991, και όχι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(177) Καταρχάς, οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι επικαλούνται το γεγονός ότι οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια στο πλαίσιο του συστήματος που αυτή εφάρμοσε δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις. Καταλήγουν σε αυτό το συμπέρασμα διότι το εν λόγω σύστημα προβλέπει την εφαρμογή ετήσιου επιτοκίου στην επιδότηση για την αγορά τροχαίου υλικού.

(178) Όσον αφορά το ζήτημα του εφαρμοστέου κανονισμού, οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι υποστηρίζουν ότι η απόφαση Jorgen Andersen καθόρισε τους κανόνες σχετικά με τον χρόνο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Με την απόφαση αυτή, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 εφαρμόζεται για την εξέταση:

α) της νομιμότητας των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, διότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 είναι κανονισμός ο οποίος εισάγει απαλλαγή από την υποχρέωση κοινοποίησης των αντισταθμίσεων που καταβλήθηκαν σύμφωνα με τις λόγω διατάξεις·

β) της νομιμότητας και της συμβατότητας των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο της εκτέλεσης των συμβάσεων που βρίσκονταν σε ισχύ στις 3 Δεκεμβρίου 2009 και παρατάθηκαν για διαφορετικά χρονικά διαστήματα τα οποία καθορίζονται δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(179) Σύμφωνα με την απόφαση Jorgen Andersen, η οποία δεσμεύει, εν προκειμένω, την Επιτροπή, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τις ενισχύσεις που καταβλήθηκαν πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009 βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, περιλαμβανομένων των αντισταθμίσεων που καταβλήθηκαν υπό μορφή τιμών βάσει καθεστώτος σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Εξάλλου, ο τρόπος υπολογισμού των αντισταθμίσεων που καταβάλλονται υπό μορφή τιμών καθορίστηκε από τη νομολογία Danske Bus ([23]) που απαιτεί οι εν λόγω αντισταθμίσεις να είναι «άμεσα και αποκλειστικά απαραίτητες για την εκπλήρωση της δημόσιας υπηρεσίας μεταφοράς καθαυτής» ([24]).

(180) Αν, κατ' εξαίρεση, η Επιτροπή αρνηθεί να θεωρήσει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ως κανονισμό απαλλαγής, θα πρέπει, σύμφωνα με την πρακτική της όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων, να χαρακτηρίσει συμβατές τις περιφερειακές ενισχύσεις που χορηγούνται μέσω του συστήματος της Περιφέρειας.

(181) Εάν η Επιτροπή αρνηθεί να εφαρμόσει τις αρχές που διατυπώνονται στην απόφαση Jorgen Andersen κατά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, θα πρέπει να καταλήξει στη διαπίστωση ότι οι προϋποθέσεις εφαρμογής όσον αφορά την εξέταση της συμβατότητας των αντισταθμίσεων που καταβλήθηκαν υπό μορφή τιμής είναι πανομοιότυπες με εκείνες του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

([22]) Απόφαση της Επιτροπής της 16ης Απριλίου 2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. 350/2007 που χορήγησε η Τσεχική Δημοκρατία υπέρ των Autobus Porizeni.

([23]) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 16ης Μαρτίου 2004, Danske Busvognmænd κατά Επιτροπής, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.

([24]) Όπ.π., σκέψη 86.

(182) Τέλος, οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι συμπληρώνουν επίσης τις γραπτές παρατηρήσεις τους σχετικά με την εφαρμογή του υφιστάμενου καθεστώτος ενισχύσεων σε συνέχεια της απόφασης Dublin Bus / Irish Bus της Επιτροπής της 15ης Οκτωβρίου 2014 ([25]). Συγκεκριμένα, με την απόφαση αυτή, η Επιτροπή έκρινε ότι ένα σύστημα επιδότησης επενδύσεων, το οποίο θεσπίστηκε το 1985 και είναι σε μεγάλο βαθμό παρόμοιο με το σύστημα που εφαρμόστηκε από την Περιφέρεια, συνιστά υφιστάμενο καθεστώς ενισχύσεων.

6. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΑΧΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

(183) Η ανάλυση της Επιτροπής καλύπτει τα τρία συστήματα στήριξης των επενδύσεων που αποτελούν αντικείμενο της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, συγκεκριμένα: i) το σύστημα επιδοτήσεων επενδύσεων της Περιφέρειας που καθορίζεται στις διαδοχικές αποφάσεις CR 34-94, CR 44-98 και CR 47-01, ii) το σύστημα που το διαδέχθηκε στο πλαίσιο της σύναψης του Τροποποιητικού συμφώνου αριθ. 3 της σύμβασης CT1 και, τέλος, iii) τη συνεισφορά C2 στο πλαίσιο της σύμβασης CT2. Όσον αφορά τη σύμβαση CT2, η Επιτροπή διευκρινίζει ότι η εξέτασή της σχετικά με τις προβληματικές επενδύσεις αφορά μόνο τη συνεισφορά C2. Η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας αφορά, πράγματι, μόνο τα μέτρα που μπορούν να αποτελέσουν μια μορφή στήριξης των επενδύσεων, γεγονός που αποκλείει εκ των πραγμάτων τη συνεισφορά C1 στο πλαίσιο της σύμβασης CT2.

6.1. **Καθεστώς ενισχύσεων ή ατομικές ενισχύσεις**

(184) Από τις επιδοτήσεις που κατέβαλαν διαδοχικά η Περιφέρεια και το STIF έχουν επωφεληθεί, με την πάροδο των ετών, πάνω από εκατό ιδιωτικές ή δημόσιες επιχειρήσεις. Προτού εξεταστεί η παρουσία ενισχύσεων και η ενδεχόμενη συμβατότητά τους με την εσωτερική αγορά, τίθεται το ζήτημα αν οι επιδοτήσεις αυτές χορηγήθηκαν ατομικώς, οπότε πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης σε ατομική βάση από την Επιτροπή, ή στο πλαίσιο καθεστώτων, οπότε η Επιτροπή μπορεί να περιοριστεί στην εξέταση των βασικών παραμέτρων των σχετικών καθεστώτων.

(185) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([26]) («ο διαδικαστικός κανονισμός») ορίζει ως καθεστώς ενισχύσεων «κάθε πράξη βάσει της οποίας, χωρίς να απαιτούνται περαιτέρω μέτρα εκτέλεσης, μπορούν να χορηγούνται ατομικές ενισχύσεις σε επιχειρήσεις οι οποίες ορίζονται στην εν λόγω πράξη κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο και κάθε πράξη βάσει της οποίας μπορεί να χορηγείται ενίσχυση μη συνδεόμενη με συγκεκριμένο σχέδιο σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις για αόριστο χρονικό διάστημα ή/και για απροσδιόριστο ποσό». Από τον ορισμό αυτόν προκύπτει ότι, για ένα διαφοροποιηθεί ένα καθεστώς ενισχύσεων από ένα σύνολο ατομικών ενισχύσεων, η Επιτροπή επιδιώκει, κυρίως, να αξιολογήσει τη διακριτική ευχέρεια που διαθέτει, κατά περίπτωση, η αρχή που χορηγεί τις ενισχύσεις.

(186) Όσον αφορά το σύστημα που εφάρμοσε η Περιφέρεια, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου του 1994 καθόριζε κατά γενικό και αφηρημένο τρόπο τις επιλέξιμες για επιδοτήσεις επιχειρήσεις, εν προκειμένω τις ιδιωτικές ή δημόσιες επιχειρήσεις που είχαν συνάψει με δημόσιο οργανισμό της περιφέρειας Île-de-France σύμβαση για την εκμετάλλευση τακτικών γραμμών λεωφορείων. Εξάλλου, η ίδια αυτή απόφαση καθόριζε με σαφήνεια και ακρίβεια το είδος των αγαθών που μπορούσαν να επιδοτηθούν, τις ανώτατες τιμές των αγαθών αυτών, καθώς και το ποσοστό επιδότησης για κάθε τύπο αγαθού. Καθορίζονταν επίσης οι όροι χορήγησης της ενίσχυσης, και κυρίως η υποχρέωση του δημόσιου οργανισμού που ήταν κύριος του έργου και της επιχείρησης, να προτείνουν ποσοτική ή ποιοτική βελτίωση της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, η άσκηση της διακριτικής ευχέρειας της Περιφέρειας για τη χορήγηση των επιδοτήσεων ρυθμιζόταν αυστηρά από τις διατάξεις της απόφασης του 1994 και, στη συνέχεια, από τις αποφάσεις που την αντικατέστησαν το 1998 και το 2001. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω αποφάσεις αποτελούν τη νομική βάση για το καθεστώς.

(187) Όσον αφορά τις επιδοτήσεις που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο της σύμβασης CT1, η Επιτροπή παρατηρεί ότι αυτές εντάσσονταν στο υπόδειγμα σύμβασης που καταρτίστηκε και εγκρίθηκε από το STIF το 2006. Οι επιμέρους παραλλαγές αυτής της σύμβασης δεν μπορούσαν να παρεκκλίνουν από τις βασικές αρχές και παραμέτρους που περιλαμβάνονται στο υπόδειγμα, όπως υπενθυμίζεται στο προοίμιο κάθε σύμβασης CT1: «η παρούσα σύμβαση συνάπτεται επίσης κατ' εφαρμογή και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές και αρχές που περιγράφονται στη συγγραφή υποχρεώσεων της Περιφέρειας, η οποία εγκρίθηκε από το Συμβούλιο του STIF κατά τη συνεδρίαση της 13ης Δεκεμβρίου 2006 και είναι σύμφωνη με το υπόδειγμα τύπου 1 που εγκρίθηκε επίσης από το Συμβούλιο». Η παρατήρηση αυτή ισχύει κυρίως για τις τροποποιήσεις που επέφερε το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3, κατόπιν της απόφασης του συμβουλίου του STIF της 2ας Οκτωβρίου 2008. Με βάση την απόφαση αυτή, κάθε δικαιούχος επιχείρηση μεταφορών η οποία είχε συνάψει με το STIF σύμβαση τύπου 1 ήταν επιλέξιμη για τις επιδοτήσεις επενδύσεων που προέβλεπε το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3. Το υπόδειγμα του Τροποποιητικού συμφώνου αριθ. 3 (ιδίως το παράρτημα Ι) καθόριζε με σαφήνεια και ακρίβεια τον τύπο των αγαθών που μπορούν να επιδοτηθούν, τις ανώτατες τιμές των αγαθών αυτών, καθώς και το ποσοστό επιδότησης για κάθε τύπο αγαθού. Κατά συνέπεια, η άσκηση της διακριτικής ευχέρειας του STIF για τη χορήγηση των επιδοτήσεων που θέσπισε το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 ρυθμιζόταν αυστηρά από το υπόδειγμα που προέβλεπε η απόφαση του 2008. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω απόφαση αποτελεί τη νομική βάση για το καθεστώς.

([25]) Απόφαση (ΕΕ) 2015/635 της Επιτροπής, της 15ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.20580 (C 31/07) (πρώην NN 17/07) που χορήγησε η Ιρλανδία στις εταιρείες λεωφορείων Córas Iompair Éireann (Dublin Bus και Irish Bus) (OJ L 104 της 23.4.2015, σ. 17).

([26]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

(188) Παρόμοια συλλογιστική ισχύει και για τη συνεισφορά C2 στο πλαίσιο της σύμβασης CT2. Η συνεισφορά αυτή υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες που ρυθμίζονται αυστηρά από το υπόδειγμα της σύμβασης CT2 που εγκρίθηκε από το συμβούλιο του STIF. Κάθε επιχείρηση που έχει συνάψει σύμβαση CT2 είναι επιλέξιμη για αντιστάθμιση C2 για τις επενδυτικές της δαπάνες, χωρίς το STIF να διαθέτει καμία διακριτική εξουσία κατά τον υπολογισμό της αντιστάθμιση αυτής.

(189) Υπό το πρίσμα των προαναφερθέντων, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν είναι αναγκαία η εξέταση κάθε επιδότησης σε ατομική βάση προκειμένου να αξιολογηθεί η ύπαρξη και η συμβατότητα τυχόν ενισχύσεων. Κατά συνέπεια, στη συνέχεια της απόφασης, η Επιτροπή επιχειρηματολογεί βάσει των γενικών παραμέτρων που περιλαμβάνει η νομική βάση καθενός από τα τρία επίμαχα καθεστώτα.

6.2. **Αξιολόγηση της ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης**

(190) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές».

(191) Από τη διάταξη αυτή συνάγεται ότι για να αναγνωριστούν ως κρατικές ενισχύσεις, τα επίμαχα μέτρα πρέπει i) να έχουν κρατική προέλευση, δηλαδή να δεσμεύουν κρατικούς πόρους και να μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος, ii) να παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στον δικαιούχο τους, iii) να είναι επιλεκτικά, κατ' αντιδιαστολή προς τα μέτρα γενικής εμβέλειας και iv) να είναι σε θέση να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6.2.1. *Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος*

6.2.1.1. Μέτρα που εφάρμοσε η Περιφέρεια

(192) Οι επιδοτήσεις της Περιφέρειας χορηγήθηκαν βάσει των αποφάσεων του Περιφερειακού Συμβουλίου και εκταμιεύτηκαν από τον προϋπολογισμό της περιφέρειας Île-de-France.

(193) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα που εφαρμόστηκαν από την Περιφέρεια περιλαμβάνουν κρατικούς πόρους και μπορούν να καταλογιστούν στο γαλλικό κράτος.

6.2.1.2. Μέτρα που εφάρμοσε το STIF

(194) Το STIF είναι δημόσιος διοικητικός οργανισμός, λαμβάνει αποφάσεις ως δημόσια αρχή και διαθέτει δημόσιους πόρους.

(195) Η Επιτροπή καταλήγει, επομένως, στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα που εφάρμοσε το STIF περιλαμβάνουν κρατικούς πόρους και μπορούν να καταλογιστούν στο γαλλικό κράτος.

6.2.2. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

(196) Καταρχάς, η Επιτροπή διευκρινίζει ότι οι δημόσιες επιχειρήσεις που ήταν δικαιούχοι των μέτρων τα οποία τέθηκαν σε εφαρμογή από την Περιφέρεια και το STIF πρέπει να θεωρηθούν επιχειρήσεις διότι, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς τους, ασκούν εν προκειμένω οικονομική δραστηριότητα, η οποία συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών οδικών μεταφορών. Συνεπώς, το σύνολο των δικαιούχων των μέτρων αυτών –ιδιωτικές ή δημόσιες επιχειρήσεις– ασκούν οικονομική δραστηριότητα και πρέπει να θεωρηθούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(197) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή διερωτήθηκε ως προς τη φύση των μέτρων στήριξης των επενδύσεων που εφαρμόστηκαν από την Περιφέρεια και μετέπειτα από το STIF, καθώς και ως προς αν επρόκειτο περί επιδοτήσεων επενδύσεων ή αντισταθμίσεων για παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(198) Απαντώντας στο ερώτημα αυτό, οι γαλλικές αρχές και οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι διατύπωσαν την άποψη ότι τα μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή από την Περιφέρεια και το STIF ήταν αντισταθμίσεις προς τις δημόσιες και τις ιδιωτικές επιχειρήσεις μεταφορών με λεωφορεία ως αντιπαροχή για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ότι, επιπλέον, πληρούν τα κριτήρια της νομολογίας Altmark και για τον λόγο αυτόν δεν παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στους αποδέκτες τους.

(199) Πράγματι, η αντιστάθμιση των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την παροχή υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος δεν συνιστά πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, εάν πληρούνται σωρευτικά τέσσερις προϋποθέσεις ([27]). Πρώτον, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση ΥΔΥ, ενώ οι υποχρεώσεις αυτές πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένες. Δεύτερον, οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί εκ των προτέρων αντικειμενικά και με διαφάνεια. Τρίτον, η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση των ΥΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους. Τέταρτον, όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η ΥΔΥ δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης για την επιλογή του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη για την ικανοποίηση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εκπληρώσει αυτές τις υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. Η Επιτροπή διευκρίνισε το νόημα που δίνει σε αυτές τις προϋποθέσεις, στην ανακοίνωσή της σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος ([28]).

(200) Επομένως, η Επιτροπή θα αναλύσει τα επίμαχα μέτρα υπό το πρίσμα της νομολογίας Altmark.

6.2.2.1. Επιδοτήσεις επενδύσεων της Περιφέρειας

(201) Η εφαρμογή του πρώτου κριτηρίου Altmark έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ότι οι πληρωμές συνιστούν αντισταθμίσεις που χορηγούνται ως αντιπαροχή για την εκπλήρωση ΥΔΥ οι οποίες είναι σαφώς καθορισμένες.

(202) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι επιλέξιμες για τις επιδοτήσεις της Περιφέρειας είναι μόνο οι δημόσιες και οι μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με ΥΔΥ. Οι ΥΔΥ είχαν καθοριστεί στις συμβάσεις εκμετάλλευσης που συνήφθησαν μεταξύ κάθε μεταφορέα και του ή των αντίστοιχων δημόσιων οργανισμών που ήταν κύριοι του έργου. Οι εν λόγω συμβάσεις εκμετάλλευσης προέβλεπαν αντιστάθμιση για τις ζημίες που προκύπτουν από την εκπλήρωση των ΥΔΥ, μείον τυχόν έσοδα και επιδοτήσεις.

(203) Οι επιδοτήσεις της Περιφέρειας προστίθενται σε αυτό το συμβατικό σύστημα προκειμένου να τονώσουν τις επενδύσεις και, με τον τρόπο αυτό, να προωθήσουν μια ποσοτική ή ποιοτική βελτίωση της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών. Το ποσό των επιδοτήσεων καθοριζόταν κατ' αποκοπή με την εφαρμογή συγκεκριμένου ποσοστού σε μια κατηγορία δαπανών με ανώτατο όριο (π.χ. στην τιμή άνευ φόρου ενός λεωφορείου).

(204) Για να είναι επιλέξιμοι για επιδότηση, οι δημόσιοι οργανισμοί που ήταν κύριοι του έργου έπρεπε να αναλάβουν τη δέσμευση να ενισχύσουν το περιεχόμενο των ΥΔΥ, το οποίο επέβαλλαν ακολούθως στους μεταφορείς. Όπως υποδεικνύει ο τίτλος της απόφασης του 1994, στόχος του καθεστώτος ήταν πράγματι «η βελτίωση των υπηρεσιών οδικών συγκοινωνιών». Αυτό δεν σημαίνει, ωστόσο, ότι οι επιδοτήσεις της Περιφέρειας είχαν χορηγηθεί ως αντιστάθμιση για τις ΥΔΥ. Όπως οι κλασικές επιδοτήσεις, αποσκοπούσαν απλώς στην ενίσχυση των επενδύσεων των ιδιωτικών και των δημόσιων επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονταν τις υπηρεσίες μεταφορών. Αντιθέτως, οι δημόσιοι οργανισμοί που ήταν κύριοι του έργου εξακολουθούσαν να έχουν υποχρέωση αντιστάθμισης του συνολικού ελλείμματος του μεταφορέα που προέκυπτε από το *σύνολο* των υποχρεώσεων που του επέβαλαν (συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων που προσετίθεντο ώστε να είναι επιλέξιμοι για τις επιδοτήσεις της Περιφέρειας).

(205) Το έλλειμμα αυτό θα ήταν αναμφισβήτητα μεγαλύτερο χωρίς τις επιδοτήσεις της Περιφέρειας, δεδομένου ότι είχε υπολογιστεί με αφαίρεση των εσόδων και τυχόν επιδοτήσεων από τα βάρη. Εξακολουθεί, ωστόσο να υφίσταται εννοιολογική διάκριση μεταξύ, αφενός, του συστήματος των ΥΔΥ και των αντισταθμίσεων τις οποίες είχαν επωμιστεί οι δημόσιοι φορείς που ήταν κύριοι του έργου (και οι οποίες δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας) και, αφετέρου, ενός συστήματος επιδοτήσεων που αποσκοπούσε γενικά σε επενδύσεις για τη βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών.

(206) Έτσι, παρά την οικονομική σχέση που ευλόγως συνέδεε τις επιδοτήσεις της Περιφέρειας με τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επιδοτήσεις της Περιφέρειας δεν χορηγούνταν ως αντιστάθμιση για ΥΔΥ οι οποίες ήταν σαφώς καθορισμένες. Συνεπώς, δεν ικανοποιείται το πρώτο κριτήριο Altmark. Δεδομένου ότι τα τέσσερα κριτήρια Altmark έχουν σωρευτικό χαρακτήρα, δεν πληρούται κανένα, εφόσον δεν πληρούται ένα εξ αυτών. Ως εκ τούτου, το σύστημα της Περιφέρειας πρέπει να αναλυθεί, κατά τρόπο πιο κλασικό, ως καθεστώς που επιτρέπει τη χορήγηση επιδοτήσεων επενδύσεων.

(207) Καλύπτοντας, όμως, μέρος των επενδυτικών δαπανών που βαρύνουν κανονικά τις επιχειρήσεις μεταφορών, η Περιφέρεια παρέσχε περιθώρια οικονομικών ελιγμών στους δικαιούχους των επιδοτήσεων αυτών, οι οποίοι μπόρεσαν να χρησιμοποιήσουν τους ίδιους πόρους για άλλους σκοπούς. Ως προς το σημείο αυτό, οι δικαιούχοι των επιδοτήσεων έλαβαν οικονομικό πλεονέκτημα.

([27]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, σκέψεις 87 έως 95.
([28]) ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4.

(208) Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι τρίτοι ισχυρίστηκαν ότι το συγκεκριμένο πλεονέκτημα ακυρώθηκε από το γεγονός ότι οι επιδοτήσεις συν το κόστος χρηματοδότησης που εξοικονόμησε ο φορέας εκμετάλλευσης αποσβέστηκαν στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε επιπλέον από τον δημόσιο οργανισμό που ήταν κύριος του έργου.

(209) Σε απάντηση στο επιχείρημα αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι διαδοχικές αποφάσεις για την οργάνωση του επίμαχου καθεστώτος δεν καθόριζαν τις βασικές παραμέτρους αυτής της απόσβεσης: τη διάρκεια, το επιτόκιο. Ως εκ τούτου, κανένα στοιχείο της νομικής βάσης του καθεστώτος δεν εγγυόταν με βεβαιότητα ότι οι επιδοτήσεις αποσβέστηκαν ορθώς, κατά τη διάρκεια χρονικής περιόδου ανάλογης της χρήσης του εξοπλισμού και λαμβανομένου υπόψη ενός εξοικονομηθέντος κόστους χρηματοδότησης που ευθυγραμμιζόταν με το κόστος χρηματοδότησης που παρατηρείται στην αγορά. Επομένως, το κατά πόσον είναι η ορθή η συνεκτίμηση των επιδοτήσεων στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε από τους δημόσιους οργανισμούς οι οποίοι ήταν κύριου του έργου προκύπτει από την ανάλυση, κατά περίπτωση, των εν λόγω αντισταθμίσεων, και όχι από την ανάλυση των επιδοτήσεων. Ωστόσο, η παρούσα διαδικασία αφορά αποκλειστικά και μόνο τις επιδοτήσεις, και όχι τις αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται από άλλη πηγή.

(210) Υπό το πρίσμα των προαναφερθέντων, η Επιτροπή επιβεβαιώνει, κατόπιν εξέτασης σε ατομική βάση, ότι οι επιδοτήσεις της Περιφέρειας παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στους δικαιούχους τους.

6.2.2.2. Επιδοτήσεις επενδύσεων που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο των συμβάσεων CT1

(211) Η CT1 ήταν σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία ανέθετε ρητώς στον φορέα εκμετάλλευσης σαφώς καθορισμένες ΥΔΥ. Το άρθρο 4-2 της σύμβασης CT1 προέβλεπε ότι «ο φορέας εκμετάλλευσης εκμεταλλεύεται μια δημόσια υπηρεσία επιβατικών μεταφορών». Στο πλαίσιο αυτό, η επιχείρηση ανέλαβε την υποχρέωση να συντηρεί και να εκμεταλλεύεται τις γραμμές των οποίων η εκμετάλλευση της είχε ανατεθεί, και να μεταφέρει επιβάτες υπό όρους μεταφορών και με τα κόμιστρα που καθορίζονταν από το STIF. Το άρθρο 12-1 της σύμβασης CT1 διευκρίνιζε χωρίς καμία αμφιβολία το εξής: «η τιμολόγηση αποτελεί αποκλειστική και μη μεταβιβάσιμη αρμοδιότητα του STIF». Ο φορέας εκμετάλλευσης λάμβανε, ως αντιπαροχή, αντιστάθμιση για τις ζημίες που προέκυπταν από την εκπλήρωση των ΥΔΥ, μείον τυχόν έσοδα και επιδοτήσεις.

(212) Οι επιδοτήσεις που θεσπίστηκαν με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 της σύμβασης CT1 συνδέονταν με αυτές τις αντισταθμίσεις με τον ίδιο τρόπο που συνδεόταν, κατά τη διάρκεια της προηγούμενης περιόδου, το σύστημα επιδοτήσεων της Περιφέρειας με τις αντισταθμίσεις που προβλέπονταν από τις συμβάσεις εκμετάλλευσης. Η κύρια διαφορά ενέκειτο στο γεγονός ότι η ίδια οντότητα (το STIF) κατέβαλλε ταυτόχρονα i) την αντιστάθμιση για παροχή της δημόσιας υπηρεσίας καθαυτής, η μέθοδος υπολογισμού της οποίας είχε ως στόχο την κάλυψη του ελλείμματος που συνδεόταν με την εκπλήρωση των ΥΔΥ, και ii) την επιδότηση επενδύσεων, η οποία καθοριζόταν βάσει ενός συνδυασμού ανώτατης τιμής/μέγιστου ποσοστού επιδότησης. Επιπλέον, όπως και κατά την προηγούμενη περίοδο, η νομική βάση για τη χορήγηση των επιδοτήσεων, δηλαδή εν προκειμένω το υπόδειγμα του Τροποποιητικού συμφώνου αριθ. 3 της σύμβασης CT1, δεν καθόριζε τις βασικές παραμέτρους απόσβεσης των επιδοτήσεων στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε από άλλη πηγή.

(213) Βάσει αυτών των ομοιοτήτων, οι οποίες επισημάνθηκαν, εξάλλου, στην πλειονότητα τους από τους τρίτους ενδιαφερόμενους, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ίδια συλλογιστική πρέπει να εφαρμοστεί και για την προηγούμενη περίοδο. Συνεπώς, οι επιδοτήσεις που καταβλήθηκαν βάσει του Τροποποιητικού συμφώνου αριθ. 3 της σύμβασης CT1 έχουν χαρακτήρα «κλασικών» επιδοτήσεων επενδύσεων και παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στους δικαιούχους τους.

6.2.2.3. Η συνεισφορά C2 στο πλαίσιο των συμβάσεων CT2

(214) Η CT2 είναι σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία αναθέτει ρητώς στον μεταφορέα σαφώς καθορισμένες ΥΔΥ, τόσο όσον αφορά την εκμετάλλευση όσο και την επένδυση.

(215) Το άρθρο 5-2 της σύμβασης CT2 καθορίζει τις γενικές υποχρεώσεις που αναλαμβάνει ο φορέας εκμετάλλευσης, ως εξής:

— «συντήρηση και εκμετάλλευση, υπό την έννοια της υποχρέωσης της επιχείρησης να λαμβάνει, για τις γραμμές και τις εγκαταστάσεις των οποίων έχει αναλάβει την εκμετάλλευση, κάθε μέτρο που εξασφαλίζει ότι μια υπηρεσία μεταφορών ανταποκρίνεται στα πρότυπα συνέχειας, κανονικότητας, συχνότητας, εύρους, ασφάλειας και ποιότητας·

— μεταφορά, υπό την έννοια της υποχρέωσης της επιχείρησης να αποδέχεται και να διενεργεί κάθε μεταφορά επιβατών με τα κόμιστρα και υπό τους όρους μεταφοράς που καθορίζει το STIF·

— εφαρμογή τιμολόγησης, υπό την έννοια της υποχρέωσης της επιχείρησης να πωλεί και να δέχεται τα προϊόντα τιμολόγησης σύμφωνα με τους γενικούς όρους πώλησης και χρήσης που αποφασίζει το STIF·

— συμμετοχή σε ολοκληρωμένα συστήματα σε σχέση με την ενημέρωση, την έκδοση των εισιτηρίων, τα ωράρια και τη χρήση σημείων ανταπόκρισης·

— συμβολή στην ασφάλεια και την ακεραιότητα των επιβατών».

(216) Το άρθρο 41 της σύμβασης CT2 καθορίζει επίσης τις υποχρεώσεις του φορέα εκμετάλλευσης όσον αφορά τα αγαθά, οι οποίες διακρίνονται κυρίως στην υποχρέωση χρήσης του συνόλου των αγαθών, στην υποχρέωση εκτέλεσης των εργασιών διατήρησης και συντήρησης των περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιούνται για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και στην υποχρέωση κατάρτισης σχεδίου επενδύσεων του στόλου οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, το οποίο εξασφαλίζει, ιδίως για λόγους ασφάλειας, αξιοπιστίας, διαθεσιμότητας των οχημάτων και βελτιστοποιήσεως του κόστους διατήρησης και συντήρησης, μέση ηλικία του στόλου η οποία δεν υπερβαίνει τα 7 έτη.

(217) Με τη σύμβαση CT2, το STIF εγκαταλείπει την πρακτική των προηγούμενων ετών, θεσπίζοντας μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία πλαισιώνει εξαρχής και με ολοκληρωμένο τρόπο τις υποχρεώσεις εκμετάλλευσης και επενδύσεων, μέσω, ιδίως, ενός ενοποιημένου «χρηματοοικονομικού λογαριασμού της υπηρεσίας». Η συνεισφορά C2 προορίζεται αποκλειστικά για την αντιστάθμιση των δαπανών οι οποίες προκύπτουν από τις υποχρεώσεις που σχετίζονται με την επένδυση. Η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι η συνεισφορά C2 αποτελεί αντιπαροχή έναντι σαφώς καθορισμένων ΥΔΥ όσον αφορά τις επενδύσεις, και ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark.

(218) Δεδομένης της συμμόρφωσης της συνεισφοράς C2 προς το πρώτο κριτήριο Altmark, απομένει να αξιολογηθεί η συμμόρφωσή προς το δεύτερο, το τρίτο και το τέταρτο κριτήριο Altmark. Καθόσον τα κριτήρια έχουν σωρευτικό χαρακτήρα, η Επιτροπή θα περιοριστεί στο να αποδείξει ότι δεν ικανοποιείται το τέταρτο κριτήριο, προκειμένου να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η συνεισφορά αυτή παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα.

(219) Το τέταρτο κριτήριο Altmark έχει ως σκοπό να εξασφαλίσει ότι, όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση ΥΔΥ δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης για την επιλογή του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

(220) Συναφώς, πρέπει να αναγνωριστεί ότι το STIF καθιέρωσε μια συγκριτική ανάλυση των δαπανών πριν από τη σύναψη των συμβάσεων με τους φορείς εκμετάλλευσης. Αυτή η συγκριτική ανάλυση βασίζεται ταυτόχρονα σε i) επακριβή αριθμητικά στοιχεία ανά σύμβαση, ii) νομικές πράξεις που εγγυώνται τη συγκρισιμότητα των δαπανών και του εξοπλισμού, iii) διεξοδική γνώση της αγοράς επιβατικών μεταφορών στην περιφέρεια Île-de-France και iv) σε σύγκριση τόσο με τα επιχειρηματικά δεδομένα που είναι κοινώς αποδεκτά στον τομέα όσο και με τις συμβάσεις που ανατίθενται κατόπιν διαγωνισμού. Ωστόσο, αυτή η διεξοδική ανάλυση επικεντρώνεται στις μεταβλητές της εκμετάλλευσης, όπως η εμπορική ταχύτητα των λεωφορείων ή ο αριθμός των ωρών οδήγησης ανά όχημα. Η εξέταση αυτών των μεταβλητών, η οποία ήταν άκρως χρήσιμη για τη διαπραγμάτευση των λειτουργικών δαπανών και τον καθορισμό της συνεισφοράς C1, δεν εξασφαλίζει ότι οι δαπάνες της επένδυσης, οι οποίες καλύπτονται από τη συνεισφορά C2, αντιστοιχούν στις δαπάνες μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διαχείριση. Επιπλέον, δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι το δείγμα που επιλέχθηκε από το STIF είναι αντιπροσωπευτικό επιχειρήσεων με χρηστή διαχείριση. Αν και είναι, επομένως, βέβαιο ότι η ανάλυση που εφαρμόστηκε από το STIF αποτελεί αναμφισβήτητα πρόοδο προς την ορθή διαχείριση των αντισταθμίσεων που χορηγήθηκαν στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, η ανάλυση αυτή δεν αρκεί για την ικανοποίηση του τέταρτου κριτηρίου Altmark όσον αφορά τη συνεισφορά C2.

(221) Δεδομένου ότι το τέταρτο κριτήριο Altmark δεν πληρούται, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συνεισφορά C2 που χορηγήθηκε στο πλαίσιο της σύμβασης CT2 παρέχει στους δικαιούχους της οικονομικό πλεονέκτημα.

6.2.3. *Επιλεκτικότητα*

(222) Από πάγια νομολογία ([29]) προκύπτει ότι ένα μέτρο θεωρείται επιλεκτικό αν μπορούν να επωφεληθούν από αυτό ορισμένοι μόνο οικονομικοί τομείς του σχετικού πλαισίου. Τα μέτρα, είτε τέθηκαν σε εφαρμογή από την Περιφέρεια είτε από το STIF, αφορούν μόνο τις δημόσιες επιχειρήσεις των δημόσιων οργανισμών και τις ιδιωτικές εταιρείες με τις οποίες οι οργανισμοί αυτοί ή το STIF ή έχουν συνάψει σύμβαση εκμετάλλευσης γραμμής ή δικτύου μεταφορών στην περιφέρεια Île-de-France. Επομένως, τα επίμαχα μέτρα αφορούν μόνο τον τομέα των τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France.

(223) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η επιλογή μεταξύ των επιχειρήσεων του τομέα αυτού πραγματοποιήθηκε πριν από τη χορήγηση των επιδοτήσεων, κατά την επιλογή των επιχειρήσεων για την εκπλήρωση των ΥΔΥ.

([29]) Βλέπε, για παράδειγμα, την απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, σκέψη 32, ή την απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Νοεμβρίου 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH και Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH κατά Finanzlandesdirektion für Kärnten, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, σκέψη 48.

(224) Δεδομένου ότι διαπιστώνεται η ύπαρξη επιλεκτικότητας τόσο σε τομεακό επίπεδο όσο και στο εσωτερικό του τομέα, δεν είναι απαραίτητο να αποδειχθεί επιπλέον ο γεωγραφικός χαρακτήρας αυτής της επιλεκτικότητας, αντιθέτως προς ό,τι υπονοεί η RATP Dev παραπέμποντας στη νομολογία Αζόρες ([30]). Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα που εφαρμόστηκαν από την περιφέρεια και το STIF στο πλαίσιο των συμβάσεων CT1 και CT2 είναι επιλεκτικά.

6.2.4. *Επηρεασμός του ανταγωνισμού και των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών*

(225) Είναι αναγκαίο να εξεταστεί αν τα μέτρα μπορούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό, σε βαθμό που μπορούν να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(226) Όσον αφορά το σύστημα της Περιφέρειας, η Επιτροπή διαπιστώνει, σύμφωνα με το Tribunal administratif του Παρισιού ([31]), ότι «οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των τακτικών επιβατικών μεταφορών δραστηριοποιούνται επίσης στον τομέα των έκτακτων επιβατικών μεταφορών […] κατά συνέπεια, επιχειρήσεις τακτικών επιβατικών μεταφορών που έχουν λάβει τις προαναφερθείσες επιδοτήσεις μπορούν να έχουν ανταγωνιστική σχέση με επιχειρήσεις έκτακτων επιβατικών μεταφορών που δεν μπόρεσαν να επωφεληθούν από τις εν λόγω επιδοτήσεις οι οποίες προορίζονταν αποκλειστικά, όπως αναφέρθηκε, για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε τακτικές γραμμές». Έτσι, κατά τα πέντε πρώτα έτη, ο εξοπλισμός αυτός μπορούσε να χρησιμοποιηθεί, εκτός των συνήθων περιόδων χρήσης, για άλλες χρήσεις, μεταξύ άλλων στην αγορά έκτακτων μεταφορών. Μετά το πέμπτο έτος, η Περιφέρεια δεν επέβαλλε υποχρεώσεις όσον αφορά τη χρήση των επιδοτούμενων αγαθών. Εξάλλου, καμία διάταξη ή όρος δεν απαγόρευε στις επιδοτούμενες επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονταν τακτικές γραμμές οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France να συμμετάσχουν σε διαγωνισμούς για την ανάθεση άλλων συμβάσεων τακτικών ή έκτακτων επιβατικών μεταφορών, ανοικτών στον ανταγωνισμό στη Γαλλία ή στην Ευρώπη. Στην ίδια διαπίστωση κατέληξε και το εθνικό δικαστήριο που έκρινε τη διοικητική διαφορά που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 27 έως 32, συνάγοντας το συμπέρασμα ότι οι επιδοτούμενες επιχειρήσεις «μπορούσαν να επωφεληθούν, χάρη στους πόρους που εξοικονόμησαν με την απόκτηση των επιδοτούμενων οχημάτων και εξοπλισμού, από ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των επιχειρήσεων που δεν ενισχύθηκαν» και ότι, ως εκ τούτου, το επίμαχο σύστημα «μπορούσε να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να νοθεύσει ή να απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό» ([32]). Η Επιτροπή συμφωνεί με το συμπέρασμα αυτό και επιβεβαιώνει ότι, μετά τη δημιουργία του συστήματος της Περιφέρειας και, κατά μείζονα λόγο, καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, οι επιδοτήσεις επενδύσεων της Περιφέρειας μπορούσαν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(227) Στην περίοδο που ακολούθησε, τα αγαθά που είχαν αποτελέσει αντικείμενο επιδότησης του STIF σύμφωνα με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 της σύμβασης CT1, έπρεπε να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνονταν στο σχέδιο μεταφορών του STIF, για περίοδο τουλάχιστον 8 ετών ([33]). Η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι η συλλογιστική που αναπτύχθηκε στην αιτιολογική σκέψη 226 εξακολουθεί να ισχύει μετά το όγδοο έτος υπηρεσίας.

(228) Επιπλέον, ακόμη και αν υποτεθεί ότι τα αστικά και τα υπεραστικά λεωφορεία που επιδοτήθηκαν από το STIF χρησιμοποιούνταν μόνο για την εκτέλεση καθηκόντων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην αγορά τακτικών οδικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια Île-de-France, κάτι τέτοιο δεν θα αρκούσε για να αποκλειστεί κάθε ενδεχόμενο νόθευσης του ανταγωνισμού και επηρεασμού των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών από το επίμαχο μέτρο. Πράγματι, η κάλυψη εκ μέρους δημόσιας αρχής δαπανών που βαρύνουν κανονικά μια επιχείρηση παρέχει στην επιχείρηση πλεονέκτημα σε σχέση με τους άμεσους ανταγωνιστές της στις διάφορες αγορές όπου μπορεί να δραστηριοποιηθεί και, κατά συνέπεια, νοθεύει τον ανταγωνισμό. Όπως επισημάνθηκε στην απόφαση Altmark, από το 1995, πολλά κράτη μέλη άρχισαν να ανοίγουν ορισμένες αγορές μεταφορών στον ανταγωνισμό επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη. Στην περίπτωση της Γαλλίας, το άνοιγμα αυτό έγινε πριν από το 1995 και ανάγεται χρονικώς στο έτος 1993 ([34]). Επομένως, κάθε δημόσια ενίσχυση που χορήγησε η Γαλλία σε επιχείρηση οδικών μεταφορών μετά το 1993 μπορούσε να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(229) Υπό το πρίσμα των προαναφερθέντων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το σύστημα επιδοτήσεων που θεσπίστηκε με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 της σύμβασης CT1 μπορούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(230) Το επιχείρημα στην αιτιολογική σκέψη 228 ισχύει ομοίως και για την περίοδο ισχύος της σύμβασης CT2, οπότε η ενίσχυση που χορηγήθηκε μέσω της συνεισφοράς C2 της σύμβασης CT2 μπορεί επίσης να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

([30]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 135 και υποσημείωση 21 της παρούσας απόφασης.
([31]) Απόφαση αριθ. 0417015 του Tribunal Administratif του Παρισιού.
([32]) Απόφαση αριθ. 08PA04753 του Cour Administrative d'Appel του Παρισιού.
([33]) Παρατηρήσεις του STIF, σκέψη 40.
([34]) Νόμος 93-122 της 29ης Ιανουαρίου 1993 περί καταστολής της διαφθοράς και περί διαφάνειας των οικονομικών δραστηριοτήτων και των δημοσίων διαδικασιών, γνωστός ως «νόμος Sapin».

6.2.5. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης*

(231) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επιδοτήσεις επενδύσεων και οι αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες χορηγήθηκαν, διαδοχικώς, από την Περιφέρεια και, μετέπειτα, με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 της σύμβασης CT1 και, τέλος, μέσω της συνεισφοράς C2 της σύμβασης CT2, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

6.2.6. *Νομιμότητα των ενισχύσεων*

(232) Καταρχάς, η Επιτροπή επιθυμεί να απαντήσει στα επιχειρήματα που προέβαλε η Περιφέρεια και ορισμένοι άλλοι ενδιαφερόμενοι τρίτοι όσον αφορά τον ενδεχόμενο χαρακτηρισμό του επίμαχου συστήματος της Περιφέρειας ως υφιστάμενου καθεστώτος ενισχύσεων. Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι το ζήτημα των υφιστάμενων ενισχύσεων τίθεται μόνο για το καθεστώς της Περιφέρειας, καθώς η ημερομηνία δημιουργίας του δεν είναι τόσο σαφής όσο η ημερομηνία δημιουργίας των μεταγενέστερων καθεστώτων που εφάρμοσε το STIF. Όσον αφορά τα καθεστώτα αυτά, είναι σαφές ότι το καθεστώς επιδοτήσεων που θεσπίστηκε με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 της σύμβασης CT1 καθιερώθηκε το 2008 και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως απλή συνέχιση του καθεστώτος της Περιφέρειας, παρά τις ομοιότητες ως προς το πνεύμα των δύο αυτών καθεστώτων, αν μη τι άλλο διότι στα δύο αυτά καθεστώτα η αρχή που χορηγεί τις επιδοτήσεις δεν είναι η ίδια.

(233) Όσον αφορά, κυρίως, το καθεστώς της Περιφέρειας, οι συμμετέχοντες στη διαδικασία οι οποίοι προέβαλαν τον ισχυρισμό περί ύπαρξης υφιστάμενων καθεστώτων ενίσχυσης υποστήριξαν ότι η νομική βάση του συστήματος επιδοτήσεων της Περιφέρειας ήταν το διάταγμα αριθ. 49-1473 της 14ης Νοεμβρίου 1949 για τον συντονισμό και την εναρμόνιση των σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών. Το διάταγμα αυτό, το οποίο καταργήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2012, προέβλεπε ότι «ένας οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης μπορεί να επιδοτεί μια υπηρεσία οδικών μεταφορών συνάπτοντας με μια επιχείρηση σύμβαση η οποία καθορίζει τις υποχρεώσεις που αυτή υπέχει επιπροσθέτως των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό λειτουργίας» (άρθρο 19, πρώτο εδάφιο). Στην περίπτωση αυτή, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η νομική βάση του καθεστώτος ήταν προγενέστερη της Συνθήκης της Ρώμης, γεγονός το οποίο συνεπάγεται ότι το σύστημα που εφάρμοσε η Περιφέρεια πρέπει να θεωρηθεί υφιστάμενο καθεστώς ενισχύσεων.

(234) Επικουρικώς, τα ίδια ενδιαφερόμενα μέρη προέβαλαν το επιχείρημα ότι, αν η Επιτροπή θεωρεί ότι για να χαρακτηριστεί ως υφιστάμενο καθεστώς ενισχύσεων το σύστημα που εφάρμοσε η Περιφέρεια δεν αρκεί η συμπερίληψή του στο γενικό πλαίσιο που προβλέπει το διάταγμα του 1949, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η ημερομηνία κατά την οποία θεσπίστηκε επισήμως το σύστημα από το Περιφερειακό Συμβούλιο. Η ημερομηνία που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η ημερομηνία δημοσίευσης της απόφασης CR 84-07 της 14ης Φεβρουαρίου 1984, με την οποία, σύμφωνα πάντα με τα μέρη που συμμετέχουν στη διαδικασία, θεσπίστηκε για πρώτη φορά το σύστημα με τη μορφή στην οποία αυτό λειτούργησε έως το 2008. Στη δεύτερη αυτήν περίπτωση, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το κριτήριο του επηρεασμού του ανταγωνισμού και των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών δεν επληρούτο κατά τον χρόνο θέσπισης του καθεστώτος, καθόσον η γαλλική αγορά τακτικών οδικών συγκοινωνιών δεν είχε ανοίξει στον ανταγωνισμό. Αυτό θα είχε ως συνέπεια ότι το καθεστώς δεν συνιστούσε ενίσχυση κατά τη δημιουργία του.

(235) Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί αυτά τα δύο επιχειρήματα.

(236) Όσον αφορά το κύριο επιχείρημα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το διάταγμα του 1949 δεν καθόριζε καμία από τις βασικές παραμέτρους του καθεστώτος με ακρίβεια: διάρκεια, προϋπολογισμός, ορισμός των δικαιούχων, φύση των επιλέξιμων για επιδότηση περιουσιακών στοιχείων, ποσοστό επιδότησης. Από το κείμενο αυτό και μόνο δεν απορρέει κανένα δικαίωμα λήψης επιδοτήσεων. Ως εκ τούτου, το διάταγμα του 1949 δεν μπορεί να θεωρηθεί ως η νομική βάση του συστήματος ενισχύσεων που εφάρμοσε η Περιφέρεια, όπως προκύπτει από την περιγραφή που περιλαμβάνεται στην παρούσα απόφαση.

(237) Όσον αφορά το επικουρικό επιχείρημα, διαπιστώνεται ότι η συλλογιστική που ανέπτυξαν τα ενδιαφερόμενα μέρη είναι εσφαλμένη. Πράγματι, ακόμη και αν η απόφαση του 1984 έπρεπε να επιλεγεί ως η νομική βάση θέσπισης του συστήματος της Περιφέρειας, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το κριτήριο του επηρεασμού του ανταγωνισμού και των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών είχε ήδη εκπληρωθεί κατά την ημερομηνία αυτή, σύμφωνα με τη συλλογιστική που εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 226. Συνεπώς, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το καθεστώς της Περιφέρειας δεν συνιστούσε ενίσχυση κατά τον χρόνο της δημιουργίας του, όποια και αν είναι η θεωρούμενη ημερομηνία θέσπισής του μεταξύ του 1979 και του 2008.

(238) Αν θεωρηθεί ότι η θέσπιση του καθεστώτος της Περιφέρειας ανάγεται σε μία από τις αποφάσεις προ του 1994, θα μπορούσε αντιθέτως να τεθεί το ζήτημα παραγραφής των επίμαχων μέτρων με την αιτιολογία ότι η νομική τους βάση θα πρέπει να είναι προγενέστερη, κατά τουλάχιστον δέκα έτη, της διακοπής της παραγραφής που επήλθε τον Μάιο 2004.

(239) Όσον αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα, η Επιτροπή απαντά ότι, ακόμα και σε περίπτωση που το καθεστώς θεσπίστηκε πριν από το 1994 (π.χ. με την απόφαση του 1984), οι κανόνες παραγραφής που ισχύουν για τις κρατικές ενισχύσεις δεν

θέτουν υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις που χορηγούσε η Περιφέρεια από το 1994 συνιστούν νέες ενισχύσεις. Συγκεκριμένα, η παραγραφή αφορά μόνο τις πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν πριν από την ημερομηνία παραγραφής, και όχι το καθεστώς στο σύνολό του. Όμως, η παραγραφή διακόπηκε με την προσφυγή που κατατέθηκε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου τον Μάιο του 2004. Η διακοπή της παραγραφής ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου ισχύει επίσης για την Επιτροπή, καθώς σκοπός των εξουσιών του εθνικού δικαστηρίου είναι να διατηρηθούν τα προνόμια που χορηγούνται στην Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Συνεπώς, κάθε ενίσχυση που καταβλήθηκε από την Περιφέρεια μετά τον Μάιο του 1994 πρέπει να θεωρηθεί ως νέα ενίσχυση στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, ακόμη και εάν η νομική βάση για τη χορήγηση των ενισχύσεων αυτών έπρεπε να θεωρηθεί προγενέστερη της εν λόγω ημερομηνίας.

(240) Αφού διευκρινίστηκαν τα ζητήματα των υφιστάμενων ενισχύσεων και της ενδεχόμενης παραγραφής των επίμαχων μέτρων, τίθεται το ζήτημα της νομιμότητας των επίμαχων ενισχύσεων.

(241) Οι επιδοτήσεις επενδύσεων που χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια και, μετέπειτα, από το STIF σύμφωνα με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 της σύμβασης CT1, δεν κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή. Επομένως, συνιστούν παράνομες ενισχύσεις.

(242) Όσον αφορά τη συνεισφορά C2 στο πλαίσιο της σύμβασης CT2, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προβλέπει στο άρθρο 9 ότι οι αντισταθμίσεις που χορηγούνται σύμφωνα με τις αρχές του απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Στη νομολογία Dilly's Wellnesshotel ([35]), το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι, για να ισχύει η απαλλαγή από την υποχρέωση κοινοποίησης, πρέπει να πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις ενός κανονισμού απαλλαγής, συμπεριλαμβανομένων των τυπικών προϋποθέσεων. Εν προκειμένω, θα αποδειχθεί στο τμήμα 6.3.2 της παρούσας απόφασης ότι η συνεισφορά C2 στο πλαίσιο της σύμβασης CT2 πληροί τα βασικά κριτήρια που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Αντίθετα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το STIF δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις δημοσιοποίησης που ορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Οι γαλλικές αρχές αναγνώρισαν, πράγματι, ότι όσον αφορά τις επιχειρήσεις του δικτύου OPTILE, δεν δημοσιεύτηκαν γνωστοποιήσεις ανάθεσης, παρά την υποχρέωση που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Όσον αφορά τις συμβάσεις που συνήφθησαν με τη RATP και τη SNCF Mobilités, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι γνωστοποιήσεις ανάθεσης δημοσιεύτηκαν στο Bulletin officiel des annonces de marché public (Επίσημο δελτίο των ανακοινώσεων των δημοσίων συμβάσεων) και στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετά την ανάθεση των συμβάσεων και όχι, όπως απαιτείται, τουλάχιστον ένα έτος πριν από την ημερομηνία απευθείας ανάθεσης. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 δεν τηρήθηκαν και οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από το STIF στο πλαίσιο της σύμβασης CT2 δεν καλύπτονται από την απαλλαγή κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 9 του κανονισμού. Δεδομένου ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν κοινοποιήθηκαν, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι είναι παράνομες.

(243) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι εναπόκειται στις εθνικές αρχές να συναγάγουν όλες τις συνέπειες που απορρέουν από τον παράνομο χαρακτήρα της ενίσχυσης, ιδίως όσον αφορά την ανάκτηση των τόκων για το χρονικό διάστημα της παρανομίας, όπως ορίζονται στην απόφαση CELF ([36]).

6.3. **Αξιολόγηση της συμμόρφωσης των μέτρων προς τους ισχύοντες κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις**

6.3.1. *Επιδοτήσεις επενδύσεων που χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια, και μετέπειτα από το STIF σύμφωνα με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 της σύμβασης CT1*

(244) Λαμβανομένης υπόψη της μεγάλης ομοιότητας μεταξύ των επιδοτήσεων που χορηγήθηκαν από το STIF σύμφωνα με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 της σύμβασης CT1, και εκείνων που χορηγήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο από την Περιφέρεια, για αμφότερα τα συστήματα εφαρμόζεται η ίδια συλλογιστική όσον αφορά τη συμβατότητα με την εσωτερική αγορά.

(245) Οι εν λόγω επιδοτήσεις επενδύσεων δεν ανταποκρίνονταν ούτε στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ούτε στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, όπως εκτέθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 206 και 213. Η Επιτροπή δεν δύναται, επομένως, να βασιστεί στο άρθρο 93 της ΣΛΕΕ (ή στο παράγωγο δίκαιο) προκειμένου να εκτιμήσει τη συμβατότητα με την εσωτερική αγορά.

(246) Αντιθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Αυτό μπορεί να ισχύει ιδίως στην περίπτωση ενισχύσεων επενδύσεων που βελτιώνουν τον τρόπο με τον οποίο ασκείται η οικονομική δραστηριότητα. Οι γαλλικές αρχές επικαλούνται την εφαρμογή αυτής της διάταξης στο σύστημα των ενισχύσεων επενδύσεων που εφάρμοσε η περιφέρεια Île-de-France.

([35]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Ιουλίου 2016, Dilly's Wellnesshotel GmbH κατά Finanzamt Linz, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, σκέψη 47.

([36]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Φεβρουαρίου 2008, Centre d'exportation du livre français (CELF) και Ministre de la Culture et de la Communication κατά Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE), C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, σκέψη 55.

(247) Η εφαρμογή ενός συστήματος ενίσχυσης επενδύσεων σε εξοπλισμό, το οποίο καθιστά δυνατή μια ποσοτική ή ποιοτική βελτίωση της προσφοράς τακτικών οδικών συγκοινωνιών, άνω του επιπέδου των υποχρεώσεων στο οποίο ήταν οι δικαιούχοι υποχρεωμένοι να παρέχουν τις υπηρεσίες τους πριν από τη χορήγηση των επιδοτήσεων, μπορούσε να καταστήσει ελκυστικότερη την προσφορά σε σχέση με εναλλακτικές λύσεις μετακίνησης με ιδιωτικό όχημα. Ως προς αυτό, και λαμβανομένου υπόψη του ειδικού πλαισίου της περιφέρειας Île-de-France, το οποίο υπενθυμίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 16 και 17, τα επίμαχα συστήματα συνέβαλλαν στην επίτευξη του στόχου κοινού συμφέροντος, όπως ορίζεται στη Λευκή Βίβλο του 2011 για τον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών ([37]), ο οποίος συνίσταται στη μετάβαση του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών από το ιδιωτικό όχημα στα μέσα συγκοινωνιών. Χωρίς τις επιδοτήσεις, οι μεταφορείς δεν θα είχαν μπορέσει να εφαρμόσουν τις εν λόγω βελτιώσεις. Οι γραμμές που επωφελήθηκαν ήταν πράγματι ελλειμματικές και η οικονομική τους ισορροπία εξαρτιόταν ήδη από τις αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνταν από άλλη πηγή. Τα επίμαχα συστήματα λειτούργησαν, επομένως, ως κίνητρο.

(248) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι για τη βάση και το ποσοστό των επιδοτήσεων προβλεπόταν ανώτατο όριο, οπότε η Περιφέρεια και, μετέπειτα, το STIF κάλυπταν άμεσα μέρος μόνο των δαπανών επενδύσεων. Τα μέγιστα ποσοστά επιδότησης ανέρχονταν σε 50 % για τα συμβατικά λεωφορεία και σε 60 % για τα οικολογικά λεωφορεία, δηλαδή σε ενισχύσεις μέτριας έντασης. Σε αυτό προστίθεται το ότι ο επιδοτούμενος εξοπλισμός, δηλαδή κατά κύριο λόγο τα λεωφορεία, μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στο περιθώριο μόνο άλλων χρήσεων ή γραμμών άλλων από εκείνες για τις οποίες είχε χορηγηθεί αρχικά η επιδότηση. Αφενός, η χρήση για άλλους σκοπούς πλην της δημόσιας υπηρεσίας επιβατών ρυθμιζόταν, συγκεκριμένα απαγορευόταν: στο πλαίσιο της σύμβασης CT1 και των περιφερειακών τροποποιητικών συμφώνων, αρχής γενομένης από το 1999, απαγορευόταν κάθε επαναχρησιμοποίηση κατά τη διάρκεια της περιόδου απόσβεσης της επιδότησης· πριν από το 1999, η πρακτική αυτή περιοριζόταν κατά τα 5 πρώτα έτη. Αφετέρου, τα οχήματα που προορίζονται για τις αστικές μεταφορές όρθιων ως επί το πλείστον επιβατών δεν είναι εύκολο να χρησιμοποιηθούν για έκτακτες μεταφορές οι οποίες απαιτούν τη χρήση υπεραστικών τουριστικών λεωφορείων για τη μεταφορά καθήμενων επιβατών με χρήση ζώνης ασφαλείας. Τέλος, εάν το ενδεχόμενο επηρεασμού των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών δεν μπορεί να αποκλειστεί για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 226 και 228, ο επηρεασμός αυτός ήταν κατά πάσα πιθανότητα περιορισμένος λαμβανομένης υπόψη της τοπικής διάστασης των επίμαχων αγορών, καθώς και της δυσκολίας ή της αδυναμίας συμβατικής ή πραγματικής επαναχρησιμοποίησης του επιδοτούμενου εξοπλισμού και σε άλλες γεωγραφικές περιοχές (στη Γαλλία ή στην Ευρώπη).

(249) Υπό το πρίσμα των προαναφερθέντων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι όροι των συναλλαγών δεν θίχτηκαν σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον, και ότι τα δύο συστήματα είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά λόγω της συμμόρφωσής τους προς το άρθρο 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

6.3.2. *Συνεισφορά C2 στο πλαίσιο της σύμβασης CT2*

(250) Η Επιτροπή έχει ήδη συμπεράνει στην αιτιολογική σκέψη 217 ότι, σε αντίθεση με τις επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια μέχρι το 2008 ή από το STIF σύμφωνα με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 της σύμβασης CT1, η συνεισφορά C2 στο πλαίσιο της σύμβασης CT2 έπρεπε να αναλυθεί ως αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(251) Η εξέταση της συμβατότητας, με την εσωτερική αγορά, των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν για την αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας πραγματοποιείται βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ. Για την εφαρμογή του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή ακολουθεί τις βασικές αρχές που ορίζονται στο παράγωγο δίκαιο που απορρέει από το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ, και συγκεκριμένα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ο οποίος βρίσκεται σε ισχύ από την 3η Δεκεμβρίου 2009. Η Επιτροπή εξετάζει κυρίως εάν τηρούνται οι αρχές που καθορίζονται στα άρθρα 3, 4 και 6 του κανονισμού.

(252) Η παράγραφος 1 άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προβλέπει ότι: «Εφόσον μια αρμόδια αρχή αποφασίζει να χορηγήσει σε φορέα της επιλογής της αποκλειστικό δικαίωμα ή/και αποζημίωση παντός είδους, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να το πράττει στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

(253) Το STIF είναι, βάσει του διατάγματος αριθ. 2005-664 της 10ης Ιουνίου 2005, ο φορέας οργάνωσης των τακτικών επιβατικών μεταφορών στην περιφέρεια Île-de-France, γεγονός που τον καθιστά την αρμόδια αρχή για τη χορήγηση αντισταθμίσεων για παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Οι εν λόγω αντισταθμίσεις, είτε πρόκειται για το σκέλος C1 είτε πρόκειται για το σκέλος C2, χορηγούνται στο πλαίσιο της σύμβασης CT2, η οποία αποτελεί σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Διαπιστώνεται, επομένως, συμμόρφωση προς το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(254) Το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 περιγράφει το υποχρεωτικό περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας:

α) Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας:

— καθορίζουν με σαφήνεια τις ΥΔΥ που πρέπει να εκπληρώνει ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τις καλυπτόμενες γεωγραφικές περιοχές·

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

— καθορίζουν εκ των προτέρων, με αντικειμενικότητα και διαφάνεια, τις παραμέτρους με βάση τις οποίες πρέπει να υπολογίζεται η αντιστάθμιση, και τη φύση και την έκταση των τυχόν χορηγούμενων αποκλειστικών δικαιωμάτων έτσι ώστε να αποφεύγεται τυχόν υπεραντιστάθμιση·

— καθορίζουν τους τρόπους κατανομής των δαπανών που συνδέονται με την παροχή των υπηρεσιών.

β) Κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζουν τους τρόπους κατανομής των εσόδων από την πώληση των εισιτηρίων.

γ) Η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι η διάρκεια συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για μεταφορές με αστικά λεωφορεία δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δέκα έτη.

δ) Η παράγραφος 6 του ίδιου άρθρου ορίζει ότι, αν στους φορείς επιβάλλονται πρότυπα ποιότητας, αυτά πρέπει να αναφέρονται σαφώς στη σύμβαση.

(255) Όσον αφορά τη σύμβαση CT2, η Επιτροπή διαπιστώνει τα ακόλουθα:

α) Η σύμβαση CT2 μπορεί να χαρακτηριστεί ως σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας, στο μέτρο που, όπως αποδείχθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 214 έως 216, αναθέτει σε κάποιον φορέα τη διαχείριση και την εκμετάλλευση υπηρεσιών δημοσίων επιβατικών μεταφορών υποκειμένων σε ΥΔΥ. Η σύμβαση αυτή προβλέπει μια συνεισφορά C1 και μια συνεισφορά C2, οι οποίες ορίζονται, με διαφανή και αντικειμενικό τρόπο, στο άρθρο 53 της σύμβασης CT2. Η ύπαρξη ενός ενοποιημένου χρηματοοικονομικού λογαριασμού της υπηρεσίας επιτρέπει τη λεπτομερή κατανομή των δαπανών που συνδέονται με την παροχή των υπηρεσιών. Συνεπώς, διαπιστώνεται συμμόρφωση προς την παράγραφο 1 του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

β) Οι μηχανισμοί κατανομής των εσόδων από την πώληση εισιτηρίων περιγράφονται με μεγάλη ακρίβεια στο άρθρο 50 της σύμβασης CT2. Εξακριβώνεται, επομένως, η συμμόρφωση προς την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου.

γ) Η σύμβαση CT2 συνήφθη προς αντικατάσταση της σύμβασης CT1, αρχής γενομένης από το 2008, για την εναπομείνασα διάρκεια μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2016. Κατά συνέπεια, τηρείται η συμμόρφωση προς την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου.

δ) Η σύμβαση CT2 περιλαμβάνει και καθορίζει με σαφήνεια προδιαγραφές ποιότητας. Διαπιστώνεται, επομένως, συμμόρφωση προς την παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου.

(256) Τέλος, το άρθρο 6 και το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 περιγράφουν τις βασικές αρχές που διέπουν τον καθορισμό των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας:

α) ο τρόπος υπολογισμού του «*καθαρού οικονομικού αποτελέσματος*» που επιφέρει η τήρηση της ΥΔΥ επί του κόστους και των εσόδων του φορέα δημοσίων υπηρεσιών·

β) ο λογιστικός διαχωρισμός των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις ΥΔΥ και εκείνων που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης·

γ) ο ορισμός του«*εύλογου κέρδους*» στο οποίο θα μπορούσε να προσβλέπει ο φορέας μέσω της καταβολής αντιστάθμισης για παροχή δημόσιας υπηρεσίας·

δ) κίνητρα για τη διατήρηση ή την ανάπτυξη αποτελεσματικής διαχείρισης ώστε να είναι εφικτή η παροχή υπηρεσιών ποιότητας.

(257) Η εξέταση της Επιτροπής περιορίζεται ως προς το σημείο αυτό στη συνεισφορά C2 στο πλαίσιο της σύμβασης CT2, δεδομένου ότι η συνεισφορά C1 δεν εμπίπτει στο πεδίο εξέτασης που καθορίστηκε από την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Για να ληφθεί, ωστόσο, απόφαση επί της συνεισφοράς C2, πρέπει να εξηγηθεί η σχέση μεταξύ των συμβάσεων C1 και C2.

(258) Η συνεισφορά C1 αποσκοπεί στο να αντισταθμίσει το λειτουργικό έλλειμμα, το οποίο υπολογίζεται ως το άθροισμα των λειτουργικών δαπανών (εκτός στοιχείων που σχετίζονται με την επένδυση, όπως οι δαπάνες αποσβέσεων), επαυξημένο κατά ένα περιθώριο που αποτελεί αντικείμενο συμβατικής διαπραγμάτευσης, μείον όλα τα έσοδα και τις επιδοτήσεις λειτουργίας. Αντιθέτως, η συνεισφορά C2 υπολογίζεται ως το άθροισμα των δαπανών αποσβέσεων και, συνεπώς, αποσκοπεί στην κάλυψη μόνο των δαπανών τις οποίες συνεπάγονται οι υποχρεώσεις επενδύσεων που ορίζονται στη σύμβαση. Ο τρόπος υπολογισμού των δύο αυτών συνεισφορών παρουσιάζεται με σαφήνεια στη σύμβαση CT2 και στα παραρτήματά της, σύμφωνα με το στοιχείο α) της αιτιολογικής σκέψης 256.

(259) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβίβασε το STIF, όλες οι γραμμές που αποτελούν αντικείμενο μιας σύμβασης CT2 εμφανίζουν λειτουργικό έλλειμμα (προτού ακόμη συνυπολογιστούν οι δαπάνες που συνδέονται με την επένδυση), οπότε η συνεισφορά C1 είναι πάντα θετική ([38]). Δεδομένου ότι τα έσοδα και οι επιδοτήσεις λειτουργίας δεν επαρκούν για να καλύψουν έστω και ένα τμήμα των δαπανών επενδύσεων σε ετήσια βάση, η συνεισφορά C2 ισούται στην πραγματικότητα με το άθροισμα των δαπανών αποσβέσεων (συν τις δαπάνες χρηματοδότησης) που περιλαμβάνονται στον ενοποιημένο χρηματοοικονομικό λογαριασμό.

([38]) Η συνεισφορά C1 αντιστοιχεί κατά μέσο όρο στο 61 % των λειτουργικών δαπανών και του συμβατικού κέρδους. Τα λειτουργικά έσοδα αντιστοιχούν κατά μέσο όρο στο 31 % των λειτουργικών δαπανών και του συμβατικού κέρδους.

(260) Από τον διαχωρισμό αυτόν προκύπτει ότι ο ορισμός του «*εύλογου κέρδους*», σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, αφορά αποκλειστικά τη συνεισφορά C1 και όχι τη συνεισφορά C2. Επομένως, το στοιχείο γ) της αιτιολογικής σκέψης 256 δεν μπορεί να εφαρμοστεί χωριστά για τη συνεισφορά C2. Αντιθέτως, μπορεί να αποδειχθεί ότι η συνεισφορά C2 δεν μπορεί επ' ουδενί να υπεραποζημιώσει τον μεταφορέα, διότι αποσκοπεί απλώς στο να καλύψει τις πραγματικές δαπάνες επένδυσης που συμπεριλαμβάνονται υπό μορφή δαπανών αποσβέσεων στον χρηματοοικονομικό λογαριασμό κάθε γραμμής.

(261) Όσον αφορά το στοιχείο β) της αιτιολογικής σκέψης 256, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η ύπαρξη αυτού του χρηματοοικονομικού λογαριασμού της υπηρεσίας, ο οποίος είναι ειδικός για κάθε γραμμή που αποτελεί αντικείμενο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, επιτρέπει, αφενός, να διασφαλιστεί ο λογιστικός διαχωρισμός από τυχόν άλλες δραστηριότητες του φορέα και, αφετέρου, να καταγραφούν όλες οι δαπάνες και τα έσοδα που συνδέονται με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(262) Όσον αφορά, τέλος, το στοιχείο δ) της αιτιολογικής σκέψης 256η σύμβαση CT2 προβλέπει στο άρθρο 49 ότι «εκτός από την αμοιβή της, η επιχείρηση έχει δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη και δικαίωμα επιδοτήσεων ή υπόκειται σε κυρώσεις που συνδέονται με την [λειτουργική] απόδοσή της κατά την παροχή της υπηρεσίας αναφοράς». Επομένως, η αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας, μέρος της οποίας αποτελεί η συνεισφορά C2, συνδέεται με ένα σύστημα παροχής κινήτρων το οποίο είναι επαρκώς ανεπτυγμένο ώστε να θεωρείται ότι τηρείται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(263) Υπό το πρίσμα των προαναφερθέντων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συνεισφορά C2 στο πλαίσιο της σύμβασης CT2 συμμορφώνεται προς τις βασικές αρχές που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τον υπολογισμό των αντισταθμίσεων για παροχή δημόσιας υπηρεσίας και ότι μπορεί, ως εκ τούτου, να κηρυχθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ. Το συμπέρασμα αυτό, το οποίο αφορά αποκλειστικά τη συνεισφορά C2, δεν θίγει τη συμβατότητα καμίας εκ των αντισταθμίσεων της σύμβασης CT2 (η συνεισφορά C1 δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης).

7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(264) Οι επιδοτήσεις επενδύσεων που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια Île-de-France στο πλαίσιο των διαδοχικών αποφάσεων των ετών 1994, 1998 και 2001 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις που τέθηκαν σε εφαρμογή παράνομα, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Όσον αφορά, ωστόσο, τη συμμόρφωσή τους προς το άρθρο 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή κηρύσσει τις εν λόγω ενισχύσεις συμβατές με την εσωτερική αγορά.

(265) Οι επιδοτήσεις επενδύσεων που χορηγήθηκαν από το STIF σύμφωνα με το Τροποποιητικό σύμφωνο αριθ. 3 της σύμβασης CT1 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις που τέθηκαν σε εφαρμογή παράνομα, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Όσον αφορά, ωστόσο, τη συμμόρφωσή τους προς το άρθρο 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή κηρύσσει τις εν λόγω ενισχύσεις συμβατές με την εσωτερική αγορά.

(266) Οι αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκαν από το STIF υπό τη μορφή της συνεισφοράς C2 στο πλαίσιο της σύμβασης CT2 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις οι οποίες δεν πληρούν ορισμένα από τα τυπικά κριτήρια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και, ως εκ τούτου, δεν καλύπτονται από την απαλλαγή κοινοποίησης που παρέχει ο κανονισμός αυτός. Όσον αφορά, ωστόσο, τη συμμόρφωσή τους προς το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή κηρύσσει τις εν λόγω ενισχύσεις συμβατές με την εσωτερική αγορά.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το καθεστώς ενισχύσεων που εφαρμόστηκε παράνομα από τη Γαλλία μεταξύ του 1994 και του 2008, υπό μορφή επιδοτήσεων επενδύσεων οι οποίες χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια Île-de-France στο πλαίσιο των αποφάσεων CR 34-94, CR 44-98 και CR 47-01, είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

Το καθεστώς ενισχύσεων που εφαρμόστηκε παράνομα από τη Γαλλία αρχής γενομένης από το 2008, υπό μορφή επιδοτήσεων επενδύσεων οι οποίες χορηγήθηκαν από το STIF στο πλαίσιο του Τροποποιητικού συμφώνου αριθ. 3 της σύμβασης CT1, είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 3

Το καθεστώς ενισχύσεων που εφαρμόστηκε παράνομα από τη Γαλλία υπό τη μορφή των συνεισφορών C2 οι οποίες χορηγήθηκαν από το STIF στο πλαίσιο της σύμβασης CT2, είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 2 Φεβρουαρίου 2017.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής