ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2017/1470

od 2. veljače 2017.

o programima potpore SA.26763 2014/C (ex 2012/NN) koje je Francuska provodila za poduzeća javnog autobusnog prijevoza u regiji Île-de-France

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2017) 439)

(Vjerodostojan je samo tekst na francuskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. podstavak 1.,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da podnesu primjedbe u skladu s navedenim člancima ([1]) te uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Dopisom od 7. listopada 2008. primljenim 17. listopada 2008. podnositelj pritužbe koji želi ostati anoniman (dalje u tekstu: „podnositelj pritužbe") podnio je Komisiji pritužbu protiv regije Île-de-France (dalje u tekstu: „regija") u vezi s programom potpora i subvencija koje se od 1994. dodjeljuju nekim poduzećima koja pružaju uslugu javnog prijevoza u toj regiji.

(2) Dopisom od 25. studenoga 2008. Komisija je francuskim nadležnim tijelima poslala zahtjev za dostavljanje informacija koje se odnose na navedenu pritužbu.

(3) Dopisom od 13. siječnja 2009. francuska nadležna tijela od Komisije su zatražila odgodu roka kako bi odgovorila na njezina pitanja. Komisija je odobrila odgodu roka dopisom od 14. siječnja 2009. Rok za dostavu odgovora pomaknut je na 18. veljače 2009.

(4) Francuska nadležna tijela odgovorila su 26. veljače 2009. na zahtjev Komisije za dostavljanje informacija.

(5) Dopisima od 20. travnja, 2. rujna i 17. studenoga 2010. podnositelj pritužbe Komisiji je dostavio dodatne informacije o mjerama koje je odobrila regija.

(6) Budući da nisu zaprimila nikakav zahtjev za dodatne informacije, francuska nadležna tijela dopisom od 31. svibnja 2011. zatražila su od Komisije pismenu potvrdu zaključenja postupka prikupljanja informacija.

(7) Dopisom od 8. lipnja 2011. Komisija je od francuskih nadležnih tijela zatražila da dostave komentare o dodatnim informacijama koje je dostavio podnositelj pritužbe.

([1]) SL C 141, 9.5.2014. str. 38.

(8) Unatoč pismima opomene od 14. studenoga 2011. i 29. veljače 2012. te dopisima od 22. rujna i 8. prosinca 2011., Komisija na svoj zahtjev za informacije nije dobila odgovor.

(9) Novi zahtjev za dostavljanje informacija poslan je francuskim nadležnim tijelima 17. srpnja 2012.

(10) Budući da nije primila odgovor francuskih nadležnih tijela u dogovorenom roku, Komisija im je 25. rujna 2012. poslala pismo opomene. Na navedeno pismo opomene Komisija nije primila odgovor.

(11) Komisija je 14. prosinca 2012. donijela odluku o nalogu za dostavljanje informacija. Francuska je 22. siječnja 2013. podnijela nepotpun odgovor u kojem je navela da će Komisiji u najkraćem mogućem roku dostaviti iscrpne odgovore na pitanja postavljena u nalogu za dostavljanje informacija. Komisija nije zaprimila dodatne informacije do dana donošenja odluke o pokretanju postupka.

(12) Budući da tražene informacije nisu dostavljene, Komisija je 11. ožujka 2014. pokrenula službeni istražni postupak u skladu s člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske Unije (dalje u tekstu: „UFEU"). Ova je odluka (dalje u tekstu: „odluka o pokretanju postupka") objavljena u *Službenom listu Europske unije* ([2]) te se njome pozivaju treće strane na podnošenje primjedbi na navedene mjere.

(13) Francuska je primjedbe podnijela 30. travnja 2014. Komisija je zaprimila primjedbe još sedam zainteresiranih strana te ih proslijedila Francuskoj uz mogućnost dostavljanja komentara o podnesenim primjedbama. U dopisu od 3. rujna 2014. Francuska je izjavila da nema komentara.

(14) Nakon isteka dogovorenoga roka Komisija je 21. lipnja 2016. zaprimila zajedničku bilješku četiriju od sedam zainteresiranih strana. Svrha ove bilješke bila je razjašnjavanje položaja tih trećih strana nakon donošenja presude Suda u postupku *Europska Komisija protiv Jorgena Andersena* (dalje u tekstu: „presuda *Jorgen Andersen*") ([3]).

(15) Regija je naposljetku u dodatnoj bilješci od 9. studenoga 2016. dopunila svoje primjedbe.

2. **KONTEKST I PRIKAZ NAVEDENIH MJERA**

(16) S više od 12 milijuna stanovnika, u regiji Île-de-France živi 18,8 % ukupnog stanovništva Francuske, što je čini najnapučenijom i najgušće naseljenom regijom (996 st./km2). Prema Institutu za prostorno uređenje i urbanizam regije Île-de-France (fr. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France ([4])) pet dionica cestovne mreže te regije drži europski prometni rekord s prosječno više od 240 000 vozila dnevno: tri dionice perifernog bulevara, dionica autoceste A1 i dionica autoceste A4 koje nadaleko premašuju najprometnije dionice londonskih, berlinskih i milanskih autocesta. No, osim atipične situacije na određenim dionicama, cjelokupna glavna mreža ima izrazito visok intenzitet prometa. Svakom drugom stanicom mreže kojom upravlja Uprava cestovnog prometa regije Île-de-France (Direction des routes d'Île-de-France) po danu i po cesti prođe više od 18 000 vozila. Međutim, takav se intenzitet prometa u kontekstu velikih nacionalnih autocesta u ostatku Francuske smatra značajkom vrlo lošeg stanja.

(17) U regiji Île-de-France otprilike 23 milijuna putovanja obavlja se vozilima (odnosno dvije trećine ukupnih putovanja). Više od polovine putovanja odnosi se na privatne automobile (vozni park s više od četiri milijuna vozila) ili teretna vozila. Ostatak čine sredstva javnog prijevoza. Preopterećenje glavne mreže regije Île de France odražava se trajno gustom cirkulacijom prometa: protok prometa po satu često je najviši između 6 sati i 21 sat, a dnevni promet gotovo je stabilan tijekom cijele godine. Pri ovakvoj gustoći prometa već i manja variranja mogu dovesti do velikih odstupanja u brzini te stvoriti prometna zagušenja. Prisutne su i negativne posljedice takvih zagušenja: zagađenje zraka, gubitak vremena, porast broja nesreća, opadanje privlačnosti područja itd. U ovakvoj situaciji neophodno je razviti atraktivnu ponudu javnog prijevoza kako bi se postigla održiva mobilnost.

([2]) Vidjeti bilješku br. 1.
([3]) Presuda Suda od 6. listopada 2015., *Europska komisija protiv Jørgena Andersena*, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Izvješće Instituta za prostorno uređenje i urbanizam regije Île-de-France, objavljeno u ožujku 2013. i dostupno na francuskom jeziku na: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf

(18) Temeljita istraga Komisije usmjerena je na sustav potpora za ulaganja dodijeljenih poduzećima javnog cestovnog prijevoza koja su potpisala ugovor o pružanju javne usluge u regiji Île-de-France, čiju je specifičnost potrebno uzeti u obzir. Ovaj se sustav s vremenom mijenjao ovisno o organizaciji redovnog javnog cestovnog prijevoza u regiji Île-de-France, zbog čega Komisija razlikuje dva razdoblja:

(a) razdoblje od 1994. do 2008. tijekom kojeg je subvencije za ulaganja dodjeljivala regija nakon potpisivanja dopune ugovora prethodno sklopljenih između prijevoznog poduzeća i jedinice javne uprave;

(b) razdoblje od 2008. do 2016. tijekom kojeg je financijske potpore dodjeljivao sindikat prijevoznika regije Île-de-France (Syndicat des Transports d'Île-de-France, STIF) u okviru nove strukture javnog prijevoza koja prevladava u regiji od 2007. Ovo se razdoblje dijeli na dva podrazdoblja u kojima je STIF uveo dva tipa ugovora o javnim uslugama.

2.1. **Mjere koje je provodila regija**

(19) Regija je 20. listopada 1994. donijela odluku ([5]) o daljnjoj provedbi mjera uvedenih 1979. ([6]) u korist poduzeća koja su obavljala usluge javnog cestovnog prijevoza u regiji Île-de-France. Prije odluke iz 1994. dvjema prethodnim odlukama već je izmijenjena prvobitna mjera iz 1979.: odlukom iz 1984. (CR 84-07) i odlukom iz 1987. (CR 87-07). Uslijedile su još dvije odluke 1998. (CR 44-98) i 2001. (CR 47-01), sve dok mjera napokon nije ukinuta 2008.

(20) Provedbom ovih odluka regija je mogla dodijeliti financijsku potporu jedinicama javne uprave koje su ili sklopile ugovor s privatnim poduzećima o obavljanju prijevoza na redovnim autobusnim linijama ili su ga obavljale izravno preko javnog poduzeća. Jedinice javne uprave isplaćivale su tu potporu prijevoznom poduzeću kada je to poduzeće bilo vlasnik subvencioniranih ulaganja.

(21) Dodijeljene subvencije ponajprije su bile namijenjene nabavi novih vozila u cilju kvantitativnog poboljšanja ponude (povećanje frekvencije ili opsega prometa, produženje ili uspostavljanje novih linija), poboljšanja kvalitete usluge (potpisivanje povelje kvalitete, kupnja niskopodnih autobusa), ugradnje nove opreme u vozilima (uređaji za zvučno ili vizualno najavljivanje stanica), uvođenja sustava za izdavanje i provjeru prijevoznih karata, uređenja stajališta i signalizacije ili provođenja istraživanja.

(22) Jedinice javne uprave svoje su zahtjeve za subvencije morale podnijeti regiji.

(23) Stopa subvencije iznosila je između 25 % i 60 % troškova ne uključujući porez. Gornja granica iznosa subvencije bila je utvrđena ovisno o prirodi troškova.

(24) Korisnici potpore morali su se obvezati da će kvantitativno i kvalitativno poboljšati ponudu, vozila i opremu tijekom najmanje pet godina od početka njihova korištenja. Tijekom tih pet godina subvencionirana vozila morala su imati prioritet na predmetnim linijama i prometovati uglavnom na njima.

(25) Naposljetku, jedinice javne uprave nositeljice projekta i poduzeća morali su potpisati dopunu ugovoru o obavljanju prijevoza koju je potpisao i predsjednik Regionalnog vijeća, a kojom se regulira upotreba potpore i u kojoj su navedene protuusluge koje mora pružati poduzeće korisnik potpore u smislu kvantitativnog i kvalitativnog poboljšanja ponude.

(26) Prema tvrdnjama francuskih nadležnih tijela tu je mjeru u razdoblju od 1994. do 2008. koristilo 135 od ukupno 150 poduzeća u regiji Île-de-France.

2.1.1. *Postupak pred nacionalnim upravnim sudom*

(27) Neovisni sindikat putničkih prijevoznika (Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs, dalje u tekstu: SATV) zatražio je u svibnju 2004. od predsjednika Regionalnog vijeća ukidanje tri prethodno navedene odluke. Nakon što mu je 17. lipnja 2004. zahtjev odbijen, SATV se obratio Upravnom sudu u Parizu sa zahtjevom za poništenje odluke Regionalnog vijeća o odbijanju zahtjeva.

([5]) Odluka CR 34-94 regionalnog vijeća regije Île-de-France od 20. listopada 1994. o potpori za poboljšanje usluga javnog cestovnog prijevoza koji obavljaju privatna ili javna poduzeća.

([6]) Odluka CR 79-21 od 10. srpnja 1979.

(28) Presudom od 10. srpnja 2008. ([7]), Upravni sud prihvatio je zahtjev SATV-a za poništenje te naložio regiji da Regionalnom vijeću podnese novu odluku jer Europska komisija nije bila prethodno obaviještena o uvođenju mjera financijskih potpora. Nadalje, Upravni sud naložio je regiji da ukine te tri odluke.

(29) Regija je, pozvavši se na tu presudu, ukinula sporne odluke odlukom CR80-08 od 16. listopada 2008.

(30) Prizivni sud u Parizu potvrdio je presudu Upravnog suda 12. srpnja 2010. ([8]) Regija je francuskom Državnom vijeću podnijela kasacijsku žalbu na tu presudu. Državno vijeće žalbu je odbilo presudom od 23. srpnja 2012. ([9]).

(31) Nadalje, četiri zainteresirane strane uložile su žalbu treće strane protiv presude Prizivnog suda u Parizu. Nakon što je 27. studenoga 2015. Prizivni sud odbio njihovu žalbu, zainteresirane strane uložile su kasacijsku žalbu koja je još uvijek u postupku.

(32) Nakon novog zahtjeva koji je SATV podnio 27. listopada 2008. presudom od 4. lipnja 2013. ([10]) Upravni sud u Parizu naredio je regiji izdavanje naloga za izvršenje kojima bi se dodijeljena sredstva povratila na temelju odluka poništenih presudom br. 0417015 od 10. srpnja 2008. Regija je na ovu presudu uložila žalbu. Prizivni sud u Parizu odbio je žalbu regije 31. prosinca 2013. ([11]). Regija je francuskom Državnom vijeću podnijela kasacijsku žalbu na tu presudu. Ta je žalba još uvijek u postupku.

2.2. **Mjere koje je provodio STIF**

(33) STIF je javno upravno tijelo osnovano dekretom br. 2005-664 od 10. lipnja 2005. Zaduženo je za organizaciju, koordinaciju i financiranje javnog putničkog prijevoza u regiji Île-de-France koji osiguravaju javno poduzeće za pariški javni prijevoz (Régie Autonome des Transports Parisiens, dalje u tekstu: RATP), društvo francuskih nacionalnih željeznica (Société nationale des chemins de fer français, dalje u tekstu: SNCF), prigradske željeznice u vlasništvu STIF-a Transilien te privatna autobusna poduzeća okupljena u mrežu profesionalne organizacije prijevoza u regiji Île-de-France (Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France, dalje u tekstu: OPTILE).

(34) STIF je odlukom br. 2006/1161 od 13. prosinca 2006. definirao novi ugovorni okvir za sve redovne cestovne linije javnog prijevoza. Cilj odluke bio je pojačati njegovu ulogu kao tijela organizatora u području određivanja ponude i razine usluge te u području učinkovitosti prijevoznih poduzeća i financijske transparentnosti.

(35) Taj se novi okvir temelji na regionalnim specifikacijama čija su načela uključena u dva uzastopna ugovora zaključena na ukupno trajanje od deset godina:

(a) prvi, ugovor 1. tipa (dalje u tekstu „ugovor CT1") zaključen je na razdoblje od maksimalno četiri godine (2007. – 2010. ili 2011. za zadnje ugovore);

(b) drugi, ugovor 2. tipa (dalje u tekstu „ugovor CT2") zaključen je po završetku bilateralnih pregovora sa svakim zasebnim privatnim poduzećem za prometne mreže u području za preostalo razdoblje do 31. prosinca 2016.

(36) Svaki od ta dva tipa ugovora na svoj način uključuje načelo subvencioniranja ulaganja koja provode prijevozna poduzeća.

2.2.1. *Prikaz ugovora CT1*

(37) Ugovori CT1 zaključeni su 13. prosinca 2006. sa 75 privatnih prijevoznika i stupili su na snagu 1. siječnja 2007. Ti se ugovori nastavljaju na prethodne ugovore o obavljanju prijevoza te služe kao priprema za prijelaz na „ciljni" oblik ugovora, tj. ugovor CT2.

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

(38) Ugovor CT1 potpisan je sa svakim poduzećem za sve linije na kojima je određeno poduzeće obavljalo prijevoz. U skladu s člankom 2. stavkom 1. ugovora CT1 cilj ugovora bio je utvrditi „uvjete za poduzeće za obavljanje javne usluge redovnog prijevoza putnika u regiji Île-de-France". U ugovoru su bili definirani načini funkcioniranja odnosa između STIF-a i pružatelja usluga u smislu:

(a) stalnosti i obveza obavljanja usluge redovnog javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu, kako je navedena u Regionalnom prometnom planu i opisana u ugovoru;

(b) obveza u pogledu kvalitete usluga koje se odnose na ugovornu ponudu usluga u skladu s minimalnim razinama predviđenima u Regionalnim specifikacijama;

(c) sredstava i ulaganja;

(d) izračuna doprinosa STIF-a u skladu s načelima definiranima u Regionalnim specifikacijama;

(e) specifičnih načina funkcioniranja ugovornog odnosa između STIF-a i poduzeća u pogledu informacija, kontrole, revizije i isteka ugovora.

(39) STIF je odlukom svojeg vijeća od 2. listopada 2008., odnosno njezinom dopunom (dalje u tekstu: „Dopuna br. 3") izmijenio ugovor CT1 i uveo mehanizam subvencija za ulaganja u vozni park. Iznos tih subvencija bio je ograničen određivanjem maksimalnih cijena na koje se primjenjivala maksimalna stopa udjela STIF-a. Poduzeća korisnici bila su dužna subvencioniranu opremu upotrebljavati isključivo za obavljanje aktivnosti javne usluge navedenih u prometnom planu STIF-a i to tijekom minimalno osam godina.

(40) Tako je na temelju ugovora CT1 financirano 836 vozila, za koja su subvencije ukupno iznosile 61,5 milijuna EUR.

2.2.2. *Prikaz ugovora CT2*

(41) U ugovoru CT2 u velikoj su mjeri preuzete opće odredbe ugovora CT1, posebno kada je riječ o ciljevima ugovora i načinima funkcioniranja odnosa između STIF-a i pružatelja usluga.

(42) Isto je tako u ugovoru CT2 predviđen doprinos STIF-a „u okviru izvršenja obveza javne usluge koje je dužan obavljati". Taj doprinos uključuje dio nazvan C1, koji je povezan s troškovima poslovanja, i dio nazvan C2, koji je povezan s financiranjem ulaganja.

(43) Doprinos C2 iz ugovora CT2 ne može se smatrati klasičnom subvencijom, koja bi se kao kod sustava regije ili sustava iz ugovora CT1 temeljila na primjeni omjera maksimalna cijena/stopa subvencije. Naime, doprinosom C2 svake se godine u potpunosti pokrivaju troškovi ulaganja (iz kojih su isključeni učinci eventualnih drugih primljenih subvencija) koji proizlaze iz plana ulaganja koji je potvrdio STIF i upisane u procjenu poslovnih rezultata koju je izradilo prijevozno poduzeće i isto tako potvrdio STIF.

(44) Doprinosom C1 pokrivaju se troškovi poslovanja nastali izvršavanjem obveze obavljanja javne usluge umanjeni za prihode i uvećani za ugovorenu dobit. I ti su elementi upisani u procjenu poslovnih rezultata koju je izradilo prijevozno poduzeće i potvrdio STIF. Budući da doprinos C1 nije povezan s ulaganjima, Komisija ga nije uključila u opseg svoje temeljite istrage, kako je definiran u odluci o pokretanju postupka.

(45) U travnju 2012. sve su mreže prešle na ugovor CT2, odnosno zaključena su 143 ugovora. Ugovori dodijeljeni poduzećima organizacije OPTILE nisu bili predmet obavijesti o dodjeli ugovora niti su bili objavljeni u *Službenom listu Europske unije*. Obavijesti o dodjeli ugovora sklopljenih s društvima RATP i SNCF Mobilités objavljene su 3. prosinca 2015., odnosno nakon datuma dodjele ugovora.

(46) Na temelju ugovora CT2 i do datuma kada je STIF poslao svoje primjedbe financirano je 2 177 vozila u ukupnom iznosu od 796,9 milijuna EUR.

3. SAŽETAK SUMNJI IZRAŽENIH U ODLUCI O POKRETANJU POSTUPKA

3.1. **Postojanje potpore**

(47) Budući da francuska nadležna tijela tijekom preliminarne istrage nisu podnijela dovoljno potkrijepljen odgovor, Komisija je tek djelomično razumjela mjere koje su bile predmet pritužbe. Sumnje izražene u odluci od 11. ožujka 2014. uvelike su odraz manjkavih informacija.

(48) Komisija se prije svega pitala o pravilnoj kvalifikaciji mjera potpore za ulaganja koje su provodili regija i STIF, odnosno subvencija i naknada povezanih s izvršavanjem obveze javne usluge.

(49) Čak i da su francuska nadležna tijela uspjela dokazati da se mehanizmi mogu smatrati naknadom, ispunjavanje četiri kriterija navedena u presudi *Altmark* (dalje u tekstu: „kriteriji iz presude *Altmark*") ([12]) i dalje bi bilo upitno. Naime, činilo se da obveze javne usluge nisu bile jasno definirane. Komisija je izrazila i sumnje u objektivnost i transparentnost metode izračuna postotaka i gornjih granica subvencija za nabavu opreme i vozila te navela da joj se činjenica da su iznosi dodijeljeni jedinicama javne uprave bili određeni paušalno ne čini prikladnim načinom izbjegavanja dodjele prekomjernih naknada. Naposljetku, Komisija nije imala dovoljno elemenata da bi ocijenila je li ispunjen četvrti kriterij iz presude *Altmark* u vezi s analizom troškova.

3.2. **Spojivost**

(50) Komisija je navela da, zbog nepostojanja odgovora ili nepotpunih odgovora francuskih nadležnih tijela, pitanje pravne osnove, koja se koristi za analizu spojivosti mehanizama na koje se odnosi odluka o pokretanju postupka, nije bilo obrađeno. Osim toga, zbog sumnji u pogledu prirode dodijeljenih potpora (subvencije ili naknade), odabir pravne osnove činio se preuranjenim.

(51) Ako su se predmetne mjere trebale smatrati naknadama, Komisija je izrazila sumnje u pogledu njihove spojivosti s člancima 3., 4. i 6. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ([13]).

4. ODGOVOR FRANCUSKE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA

4.1. **Postojanje potpore**

4.1.1. *Mjere koje je provodila regija*

(52) Francuska tvrdi da kriteriji selektivnosti i utjecaja na trgovinu među državama članicama nisu ispunjeni.

4.1.1.1. Nepostojanje selektivnosti

(53) Francuska pojašnjava da su korisnici predmetnih mjera bili svi operatori redovnog javnog prijevoza u cestovnom prometu u regiji Île-de-France koji su podnijeli zahtjev (135 poduzeća od ukupno 150). Nadalje, mjere su bile odobrene u skladu s objektivnim uvjetima, koji su bili prethodno utvrđeni u odluci regije Île-de-France. Stoga javna tijela nisu imala diskrecijske ovlasti pri dodjeli mjera.

(54) Čak je i francusko tijelo za zaštitu tržišnog natjecanja izrazilo mišljenje da je tržište redovnog javnog prijevoza u cestovnom prometu u regiji Île-de-France specifično tržište zbog svojeg posebnog pravnog okvira. Osim toga oprema koja se koristila na tržištu izvanrednog autobusnog prijevoza nije bila ista kao oprema na tržištu redovnog prijevoza.

4.1.1.2. Nepostojanje utjecaja na trgovinu među državama članicama

(55) Francuska smatra da iz sudske prakse Suda izričito proizlazi da program potpora uveden na tržištu koje nije otvoreno konkurenciji nije obuhvaćen područjem primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a ([14]).

([12]) Presuda Suda od 24. srpnja 2003., *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg protiv Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1).

([14]) Presuda Općeg suda od 15. lipnja 2000., *Alzetta Maura protiv Komisije*, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) U tom su predmetu poduzeća korisnici predmetnih mjera bila u monopolskom položaju na svakoj od linija na kojoj su obavljala prijevoz.

(57) Stoga predmetne mjere, uzimajući u obzir zatvorenost tržišta i monopolski položaj poduzeća korisnika potpora, nisu mogle utjecati na trgovinu među državama članicama. Činjenica da je manji broj poduzeća korisnika poslovao na državnom području drugih država članica ne bi promijenio taj zaključak jer su ta poduzeća koristila regionalne isključivo za obavljanje javne usluge.

4.1.2. *Mjere koje je provodio STIF*

(58) Francuska smatra da se mjere koje je provodio STIF trebaju smatrati naknadama za obavljanje javne usluge. Budući da te naknade ispunjavaju četiri kriterija iz presude *Altmark*, one nisu državna potpora.

4.1.2.1. Prvi kriterij iz presude *Altmark*

(59) Obveze javne usluge povjerene operatorima jasno su određene u članku 4. stavku 2. ugovora CT1, posebno obveze u pogledu održavanja, poslovanja, prijevoza korisnika, određivanja tarifa, sigurnosti ili informiranja. Te su obveze dopunjene Dopunom br. 3, u kojoj je među ostalim određena i obveza da se vozila osam godina upotrebljavaju na ugovorenim linijama.

(60) Osim što su u ugovoru CT2 preuzete obveze javne usluge iz ugovora CT1 (članak 5. stavak 2.) i dodane odredbe kojima se uvode stroži zahtjevi u pogledu kvalitete voznog parka (članci 41. do 43.), u tom su ugovoru jasno definirane i obveze javne usluge koje moraju ispunjavati operatori. To su, na primjer, obveze ulaganja, održavanja ili popravljanja kako bi se osigurao određeni vijek trajanja opreme.

4.1.2.2. Drugi kriterij iz presude *Altmark*

(61) Kada je riječ o ugovoru CT1, u Dopuni br. 3 bilo je predviđeno da se naknada isplaćena za obnovu i proširenje voznog parka računa s pomoću prethodno određene stope maksimalnog udjela STIF-a za maksimalne cijene, koje su također bile određene u Dopuni br. 3.

(62) U članku 53. ugovora CT2 određene su dvije vrste doprinosa povezanih s obvezama javne usluge: doprinos „C1” (članak 53. stavak 2.) namijenjen pokrivanju troškova poslovanja i doprinos „C2” (članak 53. stavak 3.) namijenjen pokrivanju troškova ulaganja.

(63) Francuska stoga smatra da su naknade bile izračunane unaprijed na objektivan i transparentan način.

4.1.2.3. Treći kriterij iz presude *Altmark*

(64) U ugovorima o obavljanju javne usluge (ugovori CT1 i CT2) određeno je da se naknade za ulaganja dodjeljuju tek nakon kupnje vozila i opreme. S druge strane, STIF provodi kontrolu sukladnosti dokaza koji su joj dostavljeni kako bi mogao provjeriti odgovaraju li kupljena vozila prvobitnom zahtjevu koji mu je podnesen. STIF može u bilo kojem trenutku provoditi istrage, revizije ili kontrole. Poduzeća korisnici moraju podnositi godišnja izvješća o ulaganjima ostvarenima u odnosu na svoj predviđeni plan rada. Naposljetku, ugovori sadržavaju klauzule o povratu u slučaju neispunjavanja ugovornih obveza, a STIF može primijeniti i novčane kazne. Francuska smatra da se tim elementima može osigurati nepostojanje prekomjernih naknada.

4.1.2.4. Četvrti kriterij iz presude *Altmark*

(65) STIF-ove su službe na temelju baze podataka, u koju su uključeni svi operatori koji su sa STIF-om potpisali ugovor, razvile analitičke alate za usporedbu troškova. Time bi se trebalo osigurati da je iznos naknade određen na temelju analize troškova prosječnog poduzeća kojim se dobro upravlja.

4.2. **Spojivost**

4.2.1. *Mjere koje je provodila regija*

(66) Francuska naglašava da, ako bi Komisija mjere koje je provodila regija kvalificirala kao naknadu za obavljanje javne usluge, pravna osnova za ocjenu njihove spojivosti trebala bi biti Uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 ([15]) Francuska smatra da mjere, među ostalim, ispunjavaju uvjete iz u člancima 2. i 14. navedene Uredbe.

(67) Nadalje, Francuska smatra da je mehanizam koji je uspostavila regija ispunjavao kumulativne uvjete spojivosti državne potpore na temelju članka 107. stavka 3. UFEU-a, a to su: doprinos ostvarivanju ciljeva od zajedničkog interesa; nepotpunost tržišta; primjerenost odabira mjere kao instrument djelovanja; postojanje poticajnog učinka; ograničenje iznosa potpore na najniži potreban iznos; ograničeni negativni učinci; transparentnost dodjeljivanja potpora.

4.2.2. *Mjere koje je provodio STIF*

(68) Ako bi Komisija smatrala da su mjere koje je provodio STIF državna potpora, Francuska misli da može dokazati njihovu spojivost zbog njihove usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 1370/2007. Francuska smatra da mehanizam STIF-a odgovara zahtjevima te Uredbe, odnosno jasnoj definiciji obveze javne usluge, prethodnom objektivnom i transparentnom određivanju parametara izračuna naknade te definiciji načina raspodjele troškova povezanih s pružanjem usluga.

(69) Ugovor CT1 ispunjavao bi te zahtjeve zahvaljujući obvezama navedenima u uvodnoj izjavi 64. i mogućnosti koja je dana STIF-u da provodi nadzor uvjeta ispunjavanja tih obveza.

(70) Kada je riječ o ugovorima CT2, naknade predviđene na temelju tih obveza podijeljene su ovisno o svrsi (pokrivanje troškova poslovanja ili troškova ulaganja). U slučaju da vozni park nije obnovljen kako je predviđeno planom ulaganja, izvršava se povrat amortizacije i popratnih troškova STIF-u. Francuska naglašava da STIF u okviru ugovora CT2 ima i široko pravo provođenja revizije i kontrole. Prema tome, čini se da STIF može osigurati da njegova plaćanja budu namijenjena isključivo pokrivanju troškova koji proizlaze iz ugovora CT2 te da čine primjerenu naknadu za ispunjavanje obveza javne usluge i da je ta naknada spojiva s Uredbom (EZ) br. 1370/2007 i zajedničkim tržištem.

5. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH TREĆIH STRANA I KOMENTARI FRANCUSKE**

5.1. **Regija**

(71) Regija je izrazila svoja stajališta samo o mjerama koje je sama provodila u razdoblju od 1994. do 2008.

(72) Regija podsjeća da je za organizaciju prijevoza u regiji Île-de-France vrijedio sustav odstupanja od općih pravila, koji je bio opravdan njezinom specifičnom situacijom (porast stanovništva, širenje urbanih područja, izgradnja međunarodnih zračnih luka, brojne stanice).

(73) Korisnici ovog mehanizma bile su jedinice javne uprave koje su s privatnim ili javnim poduzećima sklopile ugovor o obavljanju prijevoza na tim linijama. Ti su korisnici poslovali na tržištu regije Île-de-France koje nije bilo liberalizirano.

5.1.1. *Postojanje potpore*

(74) Predmetne mjere nisu državna potpora. Naime, regija smatra da kriteriji selektivnosti i utjecaja na trgovinu među državama članicama nisu ispunjeni.

5.1.1.1. Selektivnost

(75) Odobrenje predmetnih mjera bilo je u skladu s objektivnim i utvrđenim uvjetima prema kojima su korisnici mjera mogla biti sva poduzeća koja su ispunjavala uvjete. Poduzeća koja nisu bila korisnici mjera ili nisu dostavila zahtjev ili nisu zadovoljavala uvjete.

([15]) Uredba (EEZ) br. 1191/69 Vijeća od 26. lipnja 1969. o aktivnostima država članica koje se odnose na obveze svojstvene konceptu javne usluge u željezničkom, cestovnom i prijevozu unutarnjim plovnim putovima (SL L 156, 28.6.1969., str. 1.).

(76) Osim toga, pravni sustav tržišta javnog putničkog prijevoza u regiji Île-de-France ima i specifične značajke koje priznaje francusko tijelo za zaštitu tržišnog natjecanja. Budući da nisu sva poduzeća u usporedivoj pravnoj i činjeničnoj situaciji, nije moguće zaključiti da su predmetne mjere bile selektivne.

(77) Osim toga, poduzeća koja obavljaju djelatnosti redovnog javnog prijevoza u cestovnom prometu i poduzeća koja obavljaju druge vrste prijevoza ne upotrebljavaju isti vozni park.

5.1.1.2. Utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

(78) Regija se u vezi s ovom točkom slaže s analizom Francuske.

5.1.2. *Spojivost*

(79) Budući da se mjere ne mogu smatrati potporama, regija ne analizira njihovu spojivost.

5.1.3. *Kvalifikacija mehanizma kao postojećeg programa potpora*

(80) Regija je u svoje zadnje primjedbe uključila tvrdnju prema kojoj bi se mehanizam koji je bio na snazi do 2008. trebao analizirati kao postojeći program potpora. Prema regiji taj je mehanizam uveden na temelju zakonodavnih tekstova iz 1949. i 1959., odnosno iz vremena (1949.) prije Rimskog ugovora ili, ako se uzme 1959., iz vremena u kojem tržište redovnog javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu u regiji Île-de-France nije bilo otvoreno konkurenciji.

5.2. **STIF**

(81) STIF se izjasnio samo o mjerama koje je on sam provodio: ugovori CT1 i CT2.

5.2.1. *Postojanje potpore*

(82) STIF smatra da se predmetne mjere ne mogu kvalificirati kao državne potpore jer ispunjavaju četiri kriterija iz presude *Altmark*.

5.2.1.1. Prvi kriterij iz presude *Altmark*

(83) STIF smatra da je prvi kriterij iz presude *Altmark* ispunjen jer su obveze javne usluge, povjerene prijevoznim poduzećima, jasno i detaljno opisane, uključujući one koje se odnose na troškove ulaganja. Cilj i učinak ovog mehanizma jest da se privatnim prijevoznim poduzećima nametnu obveze upravljanja i obavljanja prijevoza te tarifne obveze, koje su nužne za osiguravanje ponude obavljanja prijevoza, koju se može usporediti s obvezom javne usluge.

(84) Kada je riječ o ugovorima CT1, sve su obveze bile navedene u svakom ugovoru. Kada je riječ o ugovorima CT2, oni su nastavak na ugovore CT1, u kojima su obveze javne usluge već bile jasno definirane.

(85) Sposobnost ispunjavanja zadaće pružanja javne usluge i ispunjavanja njezinih obveza ovisi i o vozilima (kvaliteti, opremi, starosti itd.) te uključuje detaljne obveze povezane s vozilima, uključujući obvezu, na temelju ugovora CT2, da se izradi detaljan plan ulaganja.

5.2.1.2. Drugi kriterij iz presude *Altmark*

(86) Kada je riječ o ugovorima CT1, STIF smatra da su parametri na temelju kojih je izračunana naknada za obavljanje javne usluge bili objektivni i transparentni.

(87) Ugovori CT2 sadržavaju podatke za izračun naknade, što znači da su parametri unaprijed poznati i utvrđeni na objektivan i transparentan način. U ugovorima CT2 predviđen je financijski račun usluge ugovorene između STIF-a i poduzeća, kojim se izražava ekonomska ravnoteža ugovora i koji uključuje sve prihode i troškove poduzeća, uključujući doprinose STIF-a.

(88) Osim toga, oba tipa ugovora uključuju mehanizme kontrole naknada.

(89) Zbog toga STIF smatra da su parametri za naknadu dodijeljenu operatorima bili utvrđeni unaprijed na objektivan i transparentan način.

5.2.1.3. Treći kriterij iz presude *Altmark*

(90) STIF smatra da se metodom odabira i usporedbe ponuda te ciljane razrade ugovora prije njihova zaključivanja može izbjeći svaki rizik dodjele prekomjernih naknada.

(91) Naime, prije potpisivanja ugovora i dopuna provodi se iscrpna analiza troškova poslovanja koja se temelji na procjeni poslovnih rezultata koju izrađuje poduzeće kandidat i koja sadržava tehničke i gospodarske podatke. Ta analiza uzima u obzir sljedeće kriterije:

(a) opseg ponude po liniji, po razdoblju i po vremenskom odsječku po kojem je moguće odrediti potreban broj sati vožnje za obavljanje prijevoza na svakoj liniji ovisno o razdoblju godine;

(b) utvrđivanje primjerene veličine voznog parka za svaki dio mreže;

(c) visinu doprinosa koja ovisi o ishodu pregovora o troškovima poslovanja koji se temelje na detaljnom analitičkom prikazu kojeg izrađuje poduzeće i

(d) formulu prilagodbe koja se koristi za pretvaranje ugovornih iznosa u tekuće eure.

(92) Sprečavanje bilo kakve dodjele prekomjernih naknada moglo bi se osigurati i metodom koja se primjenjivala pri izvršavanju ugovora. Predviđeno je:

(a) u okviru ugovora CT1, kontrola uvjeta izvršenja obveza javne usluge, uključujući i obveza u vezi s naknadama isplaćenima za kupnju vozila;

(b) u okviru ugovora CT2, povrat iznosa amortizacije i financijskih troškova u slučaju da vozni park ne bude obnovljen kako je predviđeno planom ulaganja.

(93) U slučaju oba tipa ugovora STIF provjerava konkretnu upotrebu isplaćenih doprinosa.

5.2.1.4. Četvrti kriterij iz presude *Altmark*

(94) Zadaće obavljanja javne usluge nisu bile dodijeljene putem postupka javne nabave.

(95) Međutim, STIF smatra da iznos naknada proizlazi iz detaljne i iscrpne analize troškova koje bi imalo prosječno poduzeće kojim se dobro upravlja. Uzimajući u obzir broj ugovora i raznolikost operatora, STIF smatra da ima detaljnu i potpunu sliku stvarne situacije na tržištu, pogotovo jer se ugovor svakog operatora temelji na standardnom modelu i na detaljnim individualnim podacima.

(96) STIF raspolaže i razrađenim alatima za analizu. Zatražio je pomoć savjetodavnih agencija pri provedbi revizija i poboljšavanju internih tehničkih analiza i proveo usporedbe ponuda na tržištu regije Île-de-France te na tržištima putničkog prijevoza u provinciji, koje su bile odobrene u okviru raspisa javnih natječaja.

(97) STIF smatra da njegovi zahtjevi u pogledu kvalitete usluge zadovoljavaju kriterije usporedivosti s prosječnim dobro upravljanim poduzećem. Ugovori CT1 sadržavali su zajedničke ciljeve kako bi se uskladila kvaliteta unutar autobusne mreže, pokazatelje za mjerenje kvalitete usluge i sustav financijskih poticaja za napredovanje. Taj je sustav nadopunjen u ugovorima CT2.

(98) Posljedično je visina naknada određena na temelju analize troškova koje bi pri ispunjavanju obveza javne usluge imalo prosječno dobro upravljano poduzeće, koje je također dobro opremljeno prijevoznim sredstvima.

5.2.2. *Spojivost*

(99) Ako bi Komisija taj mehanizam svejedno smatrala državnom potporom, STIF zahtijeva da Komisija odredi pravnu osnovu na temelju koje namjerava ocijeniti spojivost. STIF nije siguran u mišljenje Komisije koje je ona izrazila u odluci o pokretanju postupka o tome da bi se ocjena spojivosti trebala temeljiti na Uredbi (EZ) br. 1370/2007. Budući da su predmetne mjere odobrene prije donošenja te Uredbe, STIF smatra da bi relevantnija pravna osnova bila Uredba (EEZ) br. 1191/69. Međutim, radi dosljednosti s odlukom Komisije o pokretanju postupka, STIF svoje primjedbe temelji na Uredbi (EZ) br. 1370/2007.

(100) STIF smatra da ugovori CT1 i CT2 ispunjavaju sve uvjete navedene u Uredbi (EZ) br. 1370/2007.

(101) Prvo, ugovori potpisani s privatnim operatorima jesu ugovori o obavljanju javne usluge u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007, pri čemu je STIF nadležno tijelo.

(102) Drugo, ispunjen je i uvjet prema kojem obveze javne usluge trebaju biti jasno definirane, pri čemu su jasno definirana predmetna zemljopisna područja.

(103) Treće, parametri za izračun naknade precizni su i unaprijed utvrđeni na objektivan i transparentan način.

(104) Četvrto, ugovori uključuju pojedinosti o troškovima koje snose poduzeće i STIF.

(105) Peto, na temelju argumenata iz uvodnih izjava 90. do 93. rizik od dodjele prekomjernih naknada trebao bi biti isključen.

5.3. **OPTILE**

(106) Organizacija OPTILE okuplja 70 poduzeća (podatak iz 2012.) koja obavljaju usluge redovnog prijevoza navedene u prometnom planu regije, ne uključujući SNCF i RATP. Primjedbe ove organizacije odnose se samo na mjere koje je provodila regija.

5.3.1. *Postojanje potpore*

(107) U suprotnosti s pretpostavkama Komisije u odluci o pokretanju postupka, OPTILE smatra da se te potpore ne pribrajaju naknadama koje su već isplatile jedinice javne uprave te da stoga ne predstavljaju dodatno plaćanje, već olakšicu naknada koje su isplatile jedinice javne uprave.

(108) Nadalje, isplata potpora bila je uvjetovana potpisivanjem dopuna postojećih ugovora o obavljanju javne usluge, kojima su operatoru bile nametnute nove obveze.

(109) OPTILE smatra da je ispunjen samo jedan od četiriju kriterija za kvalifikaciju državne potpore, a to je prisutnost javnih sredstava. Kriterij selektivnosti, postojanja gospodarske prednosti i utjecaja na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama nisu bili ispunjeni.

5.3.1.1. Gospodarska korist

(110) Potpore regije bile su namijenjene teritorijalnim jedinicama javne uprave, a ne prijevoznim poduzećima, jer im je cilj bio olakšati financijsko opterećenje koji su snosile jedinice.

(111) Da te potpore nisu bile isplaćene, ili bi se ugovori nastavili izvršavati bez izmjena, a razina ponude i uvjeti usluge definirani u prvotnom ugovoru ostali bi nepromijenjeni ili bi jedinice javne uprave u svojstvu organizatora morale isplaćivati veće naknade zbog povećanja deficita proizašlog iz nedostatnih tarifnih prihoda u pogledu troškova ponude usluga, koja je ponovno definirana u dopunama ugovora o obavljanju javne usluge.

(112) Iznosi stavljeni na raspolaganje poduzećima u trenutku kupnje vozila vraćeni su jedinicima organizatorima u amortizacijskom razdoblju opreme, a financijski teret poduzeća bio je isti kao da su uzela bankovni kredit. Ovdje je dakle bila riječ o prijenosu tereta među teritorijalnim jedinicama uprave.

(113) Nadalje, OPTILE smatra da su potpore regije usporedive s naknadama za obavljanje javne usluge. Budući da su četiri kriterija iz presude *Altmark* ispunjena, isključeno je postojanje gospodarske koristi.

(114) Kada je riječ o prvom kriteriju iz presude *Altmark* isplata potpora regije bila je uvjetovana zaključenjem dopune ugovora zaključenih između jedinica organizatora i poduzeća. Tom se dopunom ostvarilo povećanje ponude, a uključivala je obveze namijenjene poboljšanju kvalitete, čije se ispunjavanje kontroliralo.

(115) Kada je riječ o drugom kriteriju iz presude *Altmark*, parametri izračuna naknade bili su unaprijed utvrđeni na objektivan i transparentan način te su se temeljili na objektivnom određivanju troškova usluge. OPTILE navodi primjer stope udjela regije u financiranju vozila, koja je iznosila od 25 % do 60 % troškova nabave ovisno o karakteristikama vozila i mreže, koje su unaprijed određene, kao i maksimalne osnovne vrijednosti subvencija. Nadalje, metoda odbijanja subvencije od naknade isplaćene poduzeću koje obavlja uslugu bila je utvrđena u modelu dopune ugovora.

(116) Kada je riječ o trećem kriteriju iz presude *Altmark*, naknade koje snose jedinice javne uprave bile su utvrđene na temelju nacrta proračuna, koji je izrađen na temelju troškova obavljanja usluge. Ti su troškovi bili sniženi s obzirom na učinke subvencioniranja opreme regije i prihode utvrđene prema posljednjim podacima o broju putnika. Ugovorima je jedinici javne uprave bilo dodijeljeno pravo kontrole računa poduzeća.

(117) Kada je riječ o četvrtom kriteriju iz presude *Altmark*, jedinice javne uprave prije zaključenja ugovora proučile su strukturu troškova poduzeća. Troškovi povezani s nabavom voznog parka činili su samo dio troškova od otprilike 15 %.

5.3.1.2. Selektivnost

(118) Sve jedinice javne uprave organizatori mreže redovnog javnog prijevoza u cestovnom prometu regije Île-de-France imale su mogućnost biti korisnici tih potpora. Kriteriji dodjele potpora bili su unaprijed utvrđeni i objektivni. Potpore se nisu odnosile na poduzeća koja su obavljala isključivo uslugu povremenog prijevoza.

5.3.1.3. Utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

(119) S jedne strane, tržište redovnog javnog prijevoza u cestovnom prometu regije Île-de-France nije bilo otvoreno za konkurenciju. S druge strane, u vrijeme kada je 1979. mehanizam uspostavljen, za konkurenciju još nisu bila otvorena ni tržišta prijevoza u drugim državama članicama.

(120) Mogućnost, koju je predvidjela Komisija, da bi poduzeća regije Île-de-France upotrijebila subvencioniranu opremu da bi se prijavila na druge javne natječaje za dodjelu ugovora u području prijevoza otvorene za konkurenciju u Francuskoj i u Europi, nije ni materijalno ni ugovorno ostvariva. Naime, s jedne su strane ugovorne odredbe ograničavale upotrebu vozila koja je djelomično subvencionirala regija za druge djelatnosti te je njima bila isključena mogućnost iskorištavanja regionalnog mehanizma za poslovanje na drugom tržištu, dok se s druge strane vozni park, koji se upotrebljavao za obavljanje ugovorene usluge u regiji Île-de-France, u praksi nije mogao istodobno upotrebljavati za obavljanje slične usluge na drugim tržištima izvan regije Île-de-France.

(121) Nadalje, OPTILE smatra da se vozila namijenjena gradskom prijevozu putnika s pretežno stajaćim mjestima ne bi mogla upotrebljavati za povremeni prijevoz za koji su potrebni autobusi sa sjedaćim mjestima.

5.3.2. *Spojivost*

(122) Ako bi se ovaj mehanizam smatrao državnom potporom, zbog pravne sigurnosti i zaštite legitimnih očekivanja spojivost mehanizma trebalo bi ocijeniti na temelju odredaba Uredbe (EEZ) br. 1191/69, a ne Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

(123) U skladu s Uredbom (EEZ) br. 1191/69 zaključivanje ugovora o obavljanju javne usluge bilo je potrebno da bi se reagiralo na demografski razvoj i želju za pružanjem zadovoljavajuće usluge redovnog javnog prijevoza u cestovnom prometu, pri čemu troškove ne bi snosili korisnici prijevoza, istodobno uzimajući u obzir pitanja povezana sa standardima zaštite okoliša. Ti su ugovori među ostalim bili u skladu s člankom 14. Uredbe jer su obuhvaćali minimalne zahtijevane točke. Konačno, naknada isplaćena poduzećima nije prelazila iznos potreban za osiguravanje funkcioniranja javne usluge: bila je ograničena na iznos razlike između troškova obavljanja usluga definiranih ugovorom i ukupnog iznosa svih prihoda od tih usluga.

(124) Ako bi se taj mehanizam smatrao državnom potporom, trebalo bi ga proglasiti spojivim na temelju Uredbe (EEZ) br. 1191/69.

5.4. **Keolis**

(125) Keolis je grupa poduzeća koja posluju u prijevoznom sektoru, a posebno u sektoru redovnog javnog prijevoza u cestovnom prometu regije Île-de-France. Grupa je članica organizacije OPTILE. Njezine primjedbe odnose se samo na mjere koje je provodila regija.

5.4.1. *Postojanje državne potpore i usklađenost s Uredbom (EEZ) br. 1191/69*

(126) Regija je neupitno pomagala jedinicama javne uprave, ali grupa Keolis tvrdi da je operacija bila financijski neutralna za operatore. Bez potpora bi jedinice javne uprave bile prisiljena ili operatorima s kojima su zaključile ugovor o obavljanju javne usluge isplatiti odgovarajuću subvenciju ili pristati na smanjenje opsega usluge. Operatori stoga nisu imali dodatnu korist u usporedbi s javnim financiranjem bez mehanizma regije.

(127) Nadalje, predmetni mehanizam ne može se promatrati odvojeno od ugovora o obavljanju usluga zaključenih između prijevoznih poduzeća i jedinica javne uprave. On naime predstavlja samo jedan aspekt izvršavanja ugovora o obavljanju javne usluge od strane teritorijalnih jedinica uprave na temelju članka 14. Uredbe (EEZ) br. 1191/69, s čijim su odredbama, smatra Keolis, ti ugovori bili sukladni.

(128) Prema tome, sam mehanizam nije bio nositelj državne potpore jer operatori nisu od njega imali gospodarsku korist.

5.4.2. *Kvalifikacija mehanizma kao postojećeg programa potpora*

(129) Keolis smatra da je mehanizam koji je regija uvela 1994. bio već postojeći program potpora jer su se njime provodile odredbe članka 19. dekreta iz 1949. ([16]), donesenoga prije stupanja na snagu Rimskih ugovora. Stoga je predmetne mjere potrebno proučiti u okviru Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 ([17]), a samo bi Komisija, prema potrebi, mogla francuskim nadležnim tijelima predložiti mjere korisne za budućnost. Međutim, predmetni mehanizam nije potrebno proučiti s obzirom na to da je ukinut 2008.

(130) Čak i ako bi se za godinu uvođenja mehanizma regije uzela 1994., zaključak bi bio isti. Naime, 1994. dotični je gospodarski sektor bio zatvoren za konkurenciju, kao što je vidljivo iz odluka koje je Komisija donijela 1997. i 1998 ([18]). Dakle, kriterij utjecaja na trgovinu među državama članicama nije bio ispunjen.

(131) Činjenica je da je zajedničko tržište od 1994. doživjelo razvoj, pri čemu su se neke države članice jednostrano odlučile otvoriti svoja lokalna tržišta putničkog prijevoza za konkurenciju. Međutim, čak i kada bi taj razvoj bio dovoljan da se mehanizam koji je uvela regija danas može smatrati državnom potporom, taj bi mehanizam postao samo postojeći program potpora. Zbog razloga navedenog u uvodnoj izjavi 129. nije ga potrebno proučavati.

5.5. **RATP Dev**

(132) Poduzeće RATP Développement (dalje u tekstu: društvo RATP Dev) je društvo kći RATP-a, javno poduzeće čija je glavna djelatnost gradski i međugradski cestovni i željeznički prijevoz putnika. Primjedbe tog društva odnose se samo na mehanizam koji je uvela regija i ugovor CT1.

5.5.1. *Postojanje potpore*

5.5.1.1. Mjere koje je provodila regija

(133) RATP Dev smatra da se mjere koje je provodila regija ne mogu okarakterizirati kao državna potpora jer nisu ispunjena sljedeća dva kriterija: kriterij selektivnosti i kriterij gospodarske koristi.

([16]) Dekret br. 49-1473 od 14. studenoga 1949. o koordinaciji i usklađivanju željezničkog i cestovnog prijevoza.

([17]) Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. UFEU-a (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.) („postupovna uredba iz 1999.").

([18]) Odluka Komisije 98/693/EZ od 1. srpnja 1998. o španjolskom programu potpora za kupnju industrijskih vozila Plan Renove Industrial (kolovoz 1994. – prosinac 1996.) (SL L 329, 5.12.1998., str. 23); Odluka Komisije 98/182/EZ od 30. srpnja 1997. o potporama koje je regija Friuli-Venezia Giulia (Italija) dodijelila poduzećima cestovnog prijevoza robe u regiji (SL L 66, 6.3.1998., str. 18.).

(134) U pogledu kriterija selektivnosti tržište redovnog javnog cestovnog prijevoza u regiji Île-de-France zbog svojeg je specifičnog pravnog okvira zemljopisno zasebno tržište, kao što je to navelo Autorité de la concurrence française. U okviru tog tržišta mehanizam regije bio je opća nediskrecijska i nediskriminatorna mjera jer su je upotrebljavala sva poduzeća koja pružaju usluge redovnog javnog cestovnog prijevoza u regiji Île-de-France, a koja su potpisala ugovor o obavljanju usluga s jedinicom javne uprave.

(135) U svjetlu uvjeta zemljopisne ([19]) i materijalne selektivnosti ([20]), koji su definirani pravom Europske unije, mehanizam regije nije bio državna potpora, nego opća mjera.

(136) Kada je riječ o kriteriju gospodarske koristi, subvencije regije trebale bi se smatrati naknadama za obavljanje javne usluge. Budući da su te naknade bile u skladu s četirima kriterijima iz presude *Altmark*, one nisu donosile gospodarsku korist.

(137) U pogledu prvog kriterija iz presude *Altmark* koji zahtijeva jasnu definiciju obveza obavljanja javne usluge, RATP Dev naglašava da ako naknade povezane s ispunjavanjem tih obveza dolaze iz različitih državnih izvora, potrebno ih je analizirati u odnosu na sve obveze obavljanja javne usluge koje su uključene u ugovore o obavljanju javne usluge. Stoga, bilo bi netočno smatrati da su se subvencije regije odobravale samo kao naknada za dodatne obveze koje je nametnula regija. Naprotiv, to je među ostalim bio doprinos naknadi isplaćenoj prijevoznim poduzećima.

(138) Te obveze javne usluge bile su jasno definirane u ugovorima o obavljanju javne usluge zaključenima između lokalnih jedinica uprave i prijevoznih poduzeća, a tražene izmjene koje su bile uvjet za dodjelu subvencija regije bile su samo dodatak. Nadalje, Komisija je u smjernicama Zajednice o državnim potporama željezničkim poduzećima ([21]) shvatila obveze ulaganja u vozni park kao obveze obavljanja javne usluge za čije se izvršavanje može dobiti naknada.

(139) Kada je riječ o drugom kriteriju iz presude *Almark* stope subvencija bile su jasno utvrđene prema različitim ciljevima nabave vozila (od 25 % do 60 % ovisno o tome radi li se o proširenju voznog parka ili ulaganju u obnovu voznog parka), a maksimalni iznosi subvencija bili su unaprijed određeni. Mehanizam određivanja parametara za dodjelu naknada redovito je kontroliran uzimajući u obzir potrebu da se unaprijed i na transparentan način utvrdi iznos subvencija kako bi se izbjegla dodjela prekomjernih naknada.

(140) Kada je riječ o trećem i četvrtom kriteriju iz presude *Altmark* financijskim sustavom ugovora o obavljanju usluga bilo je predviđeno da prijevozna poduzeća svake godine moraju podnijeti strogo kontroliranu procjenu troškova obavljanja usluga u koju su bili uključeni prihodi od subvencija regije. Udio lokalne jedinice uprave kao druge ugovorne strane utvrđen je prema deficitu izraženom u procjeni troškova obavljanja usluga. Provođeni su i mehanizmi povrata naknada u cilju izbjegavanja dodjele prekomjernih naknada.

5.5.1.2. Mjere koje je provodio STIF u okviru ugovora CT1

(141) RATP Dev smatra da mehanizam koji je uveo STIF ne ispunjava kriterije selektivnosti i gospodarske koristi. Stoga se ne može smatrati državnom potporom.

(142) U pogledu kriterija selektivnosti primjenjuje se isto mišljenje kao ono navedeno u uvodnim izjavama 134. i 135.

(143) Kada je riječ o kriteriju gospodarske koristi, subvencije STIF-a srodne su naknadama za obavljanje javne usluge. RATP Dev smatra da su potpore ispunjavale sva četiri kriterija iz presude *Altmark*.

(144) U pogledu prvog kriterija iz presude *Altmark* RATP Dev napominje da Komisija u svojoj odluci o pokretanju postupka nije osporila činjenicu da su troškovi poslovanja trebali nadoknaditi izvršavanje jasno definiranih obveza obavljanja javne usluge.

(145) U pogledu drugog kriterija iz presude *Altmark* poduzeća koja su potpisala ugovor podnosila su STIF-u podatke za svaku upotrijebljenu liniju. Ti podaci bili su upotrijebljeni za procjenu potrebe za financijskom potporom prema detaljnoj financijskoj analizi.

([19]) Vidjeti npr. Presudu Suda od 6. rujna 2006., *Portugalska Republika protiv Komisije Europskih zajednica*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, točke 56.-58..
([20]) Vidjeti npr. Presudu Suda od 7. ožujka 2012., *British Aggregates protiv Komisije Europskih zajednica*, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110
([21]) SL C 184, 22.7.2008., str. 13.

(146) Konačno, u pogledu trećeg i četvrtog kriterija RATP Dev objašnjava da pravna analiza ugovora CT1 jasno pokazuje da su načela primjenjiva na naknade bila u skladu sa sudskog praksom u predmetu *Altmark*, a ugovori su uključivali i mehanizme kontrole kojima se osigurava povrat potpore.

5.5.2. *Kvalifikacija postojećih programa potpora*

(147) RATP Dev smatra da su mehanizmi regije i STIF-a postojeći režimi državne potpore u smislu postupovne uredbe iz 1999. zbog toga što su uvedeni prije stupanja na snagu UFEU-a te zbog toga što su u to vrijeme tržišta redovnog prijevoza još uvijek bila zatvorena.

(148) Naime, mehanizam regije temelji se na zakonskoj odredbi koja se nije mijenjala između 1949. i 2012., dok je mehanizam STIF-a nastavak programa uvedenog 1948.

(149) Mehanizam regije i STIF-a u trenutku uvođenja nisu smatrani državnim potporama sve dok nisu ometali trgovinu na unutarnjem tržištu. U vrijeme uspostave tih mehanizama predmetna su tržišta bila zatvorena što isključuje poštovanje četvrtog kriterija u definiranju mjere kao državne potpore.

(150) Komisija nema nikakve ovlasti tražiti povrat potpora isplaćenih u okviru postojećih programa. Može samo uputiti korektivne mjere za ubuduće.

5.5.3. *Spojivost*

(151) Ako je potrebno analizirati spojivost državnih potpora, RATP Dev smatra da bi je trebalo analizirati na temelju Uredbe (EEZ) br. 1191/69 za subvencije isplaćene prije 3. prosinca 2009., odnosno dana stupanja na snagu Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

(152) Ugovore koje su zaključila poduzeća grupacije RATP Dev mogu se smatrati ugovorima o obavljanju javne usluge u smislu Uredbe (EEZ) br. 1191/69. Zbog razloga navedenih u uvodnoj izjavi 140. tim se ugovorima jamčilo da niti jednom prijevoznom poduzeću neće biti dodijeljena prekomjerna naknada. Subvencije regije koje su bile dio isplaćenih naknada u okviru tih ugovora u skladu su s Uredbom (EEZ) br. 1191/69, a time i u skladu s unutarnjim tržištem. RATP Dev smatra da se isto može primijeniti i na naknade koje je STIF isplatio prije 3. prosinca 2009. u okviru ugovora CT1.

(153) RATP Dev smatra da je Uredbu (EZ) br. 1370/2007 potrebno primijeniti na subvencije isplaćene nakon 3. prosinca 2009. Tom se uredbom određuje da su naknade isplaćene u okviru ugovora o obavljanju javne usluge spojive s unutarnjim tržištem i izuzete od obavještavanja ako i. ugovori uključuju i obvezan sadržaj opisan u članku 4. Uredbe i ii. naknade neće rezultirati isplatom prekomjernih naknada. RATP Dev smatra da su ova dva uvjeta ispunjena te zaključuje da su mjere u skladu s unutarnjim tržištem.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) Transdev Île-de-France (Transdev) jest dio grupacije Transdev te posluje u sektoru putničkog prijevoza u regiji Île-de-France gdje upotrebljava cestovne mreže putničkog prijevoza izvan središnje zone u kojoj usluge pruža RATP.

(155) Primjedbe Transdeva odnose se samo na mjere koje je provodila regija, iako primjeri ugovora upotrijebljeni na temelju njegova mišljenja obuhvaćaju i dio razdoblja ugovora CT1 i CT2.

(156) Za početak, Transdev podsjeća da zbog specifičnih pravila regije Île-de-France, kojima se uređuje djelatnost redovnog javnog cestovnog prijevoza putnika, ovaj sektor odstupa od općeg pravila.

(157) Tijekom predmetnog razdoblja nadležno tijelo moglo je odabrati operatore mreže bez prethodnog natječaja upisom u prometni plan s obzirom na to da Uredba (EZ) br. 1370/2007 u to vrijeme još nije bila na snazi.

(158) Nadalje, Transdev navodi da je nadležno tijelo prouzročilo strukturne deficite administrativno utvrđujući tarife korisnika neovisno o stvarnim troškovima pružanja usluga. Ti su deficiti financijski potpuno nadoknađeni u okviru ugovora o pružanju javne usluge.

(159) Konačno, tržište redovnog javnog cestovnog prijevoza u regiji Île-de-France nije bilo otvoreno.

5.6.1. *Postojanje potpore*

(160) Transdev je za analizu triju ugovora i njihovih dopuna te povezanih financijskih tokova angažirao ured Microeconomix. Prikazuje glavne rezultate i navodi da se stručnim izvješćem jasno dokazuje neutralnost programa subvencija i nepostojanje dodjele prekomjernih naknada.

(161) Transdev smatra da je mehanizam obrade regionalnih subvencija potaknuo mišljenje da se ovdje ne radi o potporama za ulaganja. Naime, regionalne subvencije bile su na neki način vraćene jedinici javne uprave nositeljici projekta na razdoblje amortizacije dobara, što je povuklo negativnu pretpostavku da su jedinice javne uprave isplatile naknade.

(162) Dakle, predmetne mjere bile su samo savršeno neutralan način isplate naknada prijevoznicima koji su potpisali ugovor o obavljanju javne usluge.

(163) Zbog te neutralnosti nisu ispunjeni kriteriji postojanja državne potpore.

5.6.1.1. Državni resursi i pripisivost državnim resursima

(164) Transdev smatra da, s obzirom na to da su iznosi koje je regija isplatila na kraju vraćeni lokalnim jedinicama uprave, sredstva nisu nikada izašla iz javne sfere.

5.6.1.2. Gospodarska korist

(165) Budući da uvjeti ustupanja sredstava nisu bili povoljniji od uvjeta na bankarskom tržištu, operatori nisu imali nikakvu gospodarsku korist. Gospodarsku korist od regije imale su jedinice javne uprave, bez učinka na konkurenciju.

(166) Nadalje, Transdev negira da je oprema koju je sufinancirala regija mogla konkurirati opremi poduzeća koja nisu udovoljavala uvjetima za dodjelu subvencija.

5.6.1.3. Selektivnost

(167) Sva su poduzeća koja posluju na tržištu redovnog javnog cestovnog prometa u regiji Île-de-France bila uključena na isti način, tako da mjera u ovom referentnom okviru nije bila selektivne prirode.

5.6.1.4. Utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

(168) Budući da nije bilo ni gospodarske koristi ni selektivnosti, Transdev smatra da nije postojala mogućnost narušavanja tržišnog natjecanja, a time ni mogućnost utjecaja na trgovinu među državama članicama.

5.6.2. *Spojivost*

(169) Ako je Komisija zaključila da se ovdje radi o državnoj potpori, Transdev smatra da bi predmetni program potpora bio spojiv s unutarnjim tržištem zbog svoje usklađenosti s Uredbom (EEZ) br. 1191/69.

5.7. **Union internationale des transports publics (Međunarodno udruženje javnog prijevoza, UITP)**

(170) Union internationale des transports publics (UITP) međunarodna je organizacija javnog prijevoza koja obuhvaća sve vrste javnog prijevoza te okuplja više od 3 100 članova (operatora, nadležnih tijela i pružatelja usluga) diljem svijeta.

(171) UITP ne razrađuje detaljno mehanizme promatrane u odluci o pokretanju postupka. UITP upotrebljava ovu priliku da podsjeti na neka važna načela ovog sektora.

(172) Prvo, države članice imaju dovoljno prostora za različita tumačenja definicije obveza obavljanja javne usluge koje su uvjetovane potrebama korisnika u skladu s načelom utvrđenim u Uredbi (EZ) br. 1370/2007.

(173) Drugo, javni prijevoz u Europi karakterizira činjenica da se otprilike 50 % troškova poslovanja pokriva prihodom od prodaje karata (30 % u Parizu). Zato je vrlo važno da javna tijela pravilno nadoknade obveze obavljanja javne usluge.

(174) Konačno, suprotno od onoga što je navedeno u uvodnoj izjavi 43. odluke Komisije o pokretanju postupka, obveze obavljanja javne usluge nisu ograničene na troškove obavljanja usluga prijevoza: troškovi mogu služiti poboljšanju kvalitete usluge, infrastrukture i voznog parka. Mjere mogu biti spojive s unutarnjim tržištem ako ispunjavaju uvjete primjenjivih zakona, odnosno Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ili Uredbe (EEZ) br. 1191/69.

5.8. **Dodatne primjedbe grupacije RATP Dev, poduzeća Transdev, OPTILE-a i Keolisa podnesene 21. lipnja 2016.**

(175) Kao prvo, četiri zainteresirane strane koje su željele dopuniti primjedbe upozorile su Komisiju na njezinu odluku donesenu u okviru procjene spojivosti programa državnih potpora koje je uvela Republika Češka („odluka Autobus Porizeni") ([22]). Zainteresirane strane smatraju da su činjenice na kojima se ova odluka temeljila srodne mehanizmu regije (upotrijebljenom u ugovorima CT1). No, Komisija je razmotrila češki sustav subvencija za ulaganja uzimajući u obzir utjecaj subvencija na naknade za obavljanje usluga dodijeljene u okviru ugovora o obavljanju usluga te ga je proglasila spojivim na temelju Uredbe (EEZ) br. 1191/69.

(176) Nadalje, zainteresirane strane smatraju da je presudom u predmetu *Jorgen Andersen* zaključeno pitanje o uredbi koja se odnosi na javne usluge putničkog prijevoza koja se primjenjuje u ovom predmetu: radi se o Uredbi (EEZ) br. 1191/69, odnosno njezinoj izmijenjenoj verziji iz 1991., a ne o Uredbi (EZ) br. 1370/2007.

(177) Prije svega, zainteresirane strane tvrde da regionalne subvencije isplaćene u okviru mehanizma koji je uvela regija nisu državna potpora. Do tog su zaključka došli uzevši u obzir godišnju kamatnu stopu koja se u okviru ovog mehanizma primjenjivala na subvenciju za kupnju vozila.

(178) U pogledu pitanja primjenjive uredbe zainteresirane strane tvrde da su presudom u predmetu *Jorgen Andersen* utvrđena pravila primjene u vrijeme Uredbe (EEZ) br. 1191/69 i Uredbe (EZ) br. 1370/2007. Tom je presudom Sud presudio da se Uredba (EEZ) br. 1191/69 primjenjuje za provjeru:

(a) zakonitosti potpora isplaćenih prije 3. prosinca 2009. jer je Uredba (EEZ) br. 1191/69 uredba o izuzeću kojom se isplaćene naknade izuzimaju iz obveze obavještavanja u skladu s njezinom odredbama;

(b) zakonitost i spojivost naknada isplaćenih tijekom izvršavanja ugovora 3. prosinca 2009. koji su bili u tijeku i trajali u različitim razdobljima određenima člankom 8. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

(179) U skladu s presudom u predmetu *Jorgen Andersen*, koja je u ovom slučaju obvezujuća za Komisiju, Komisija bi trebala provjeriti naknade isplaćene prije 3. prosinca 2009. u okviru Uredbe (EEZ) br. 1191/69 uključujući i naknade isplaćene u obliku cijene u okviru programa ugovora o obavljanju javne usluge. Nadalje, metode izračuna naknada isplaćenih u obliku cijene određene su prema presudi u predmetu *Danske Bus* ([23]), u skladu s kojom se zahtijeva da te naknade „kao takve budu izravno i isključivo potrebne za obavljanje javne usluge prijevoza" ([24]).

(180) Ako Komisija zbog nekog razloga Uredbu (EEZ) br. 1191/69 ne smatra uredbom o izuzeću, trebala bi u skladu sa svojom praksom donošenja odluka zaključiti da su regionalne subvencije dodijeljene u okviru mehanizma regije bile spojive s tržištem.

(181) Ako Komisija odbije primijeniti načela izrečena u presudi u predmetu *Jorgen Andersen* primjenjujući Uredbu (EZ) br. 1370/2007, trebala bi zaključiti da su uvjeti primjene o provjeri spojivosti naknada jednaki onima navedenima u Uredbi (EEZ) br. 1191/69.

([22]) Odluka Komisije od 16. travnja 2008. o državnim potporama br. 350/2007 koje je Češka Republika dodijelila poduzeću Autobus Porizeni.
([23]) Presuda Suda od 16. ožujka 2004., *Danske Busvognmænd protiv Komisije, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76*.
([24]) *Ibidem*, točka 86.

(182) Konačno, zainteresirane strane završavaju svoj dopis o primjeni postojećeg programa potpora odlukom Komisije *Dublin Bus/Irish Bus* od 15. listopada 2014. ([25]). Naime, tom je odlukom Komisija utvrdila da je sustav subvencija za ulaganja, uveden 1985. i sličan mehanizmu koji je uvela regija zapravo postojeći program potpora.

6. **PROCJENA KOMISIJE U POGLEDU PREDMETNIH MJERA**

(183) Analizom Komisije obuhvaćena su tri mehanizma potpora za ulaganja navedenih u odluci o pokretanju postupka, a to su: i. mehanizam subvencija regije za ulaganja definiran u sukcesivnim odlukama CR 34-94, CR 44-98 i CR 47-01, ii. mehanizam koji je uslijedio uvođenjem Dopune br. 3 ugovoru CT1 te iii. doprinos C2 ugovoru CT2. Komisija navodi da je provjera ugovora CT2 ograničena na doprinos C2 povezan s problematikom ulaganja. Odluka o pokretanju postupka odnosi se samo na mjere koje mogu biti neki oblik potpore za ulaganja, što isključuje doprinose C1 i C2.

6.1. **Program potpora ili pojedinačne potpore**

(184) Tijekom godina više od stotinu privatnih ili javnih poduzeća koristilo je potpore koje je isprva isplaćivala regija, a potom i STIF. Prije procjene postojanja potpora i njihove eventualne spojivosti s unutarnjim tržištem trebalo bi provjeriti jesu li potpore dodijeljene pojedinačno, pri čemu bi Komisija trebala pojedinačno provjeravati dodijeljene potpore ili u okviru programa potpora u kojem bi provjera Komisije bila ograničena na provjeru ključnih parametara predmetnih programa.

(185) Uredbom Vijeća (EU) 2015/1589 ([26]) („Poslovnik”) program potpora definira se kao „svaki akt na temelju kojega se, bez potrebe za donošenjem daljnjih provedbenih mjera, pojedinačne potpore mogu dodjeljivati poduzetnicima određenima u okviru tog akta u općem i apstraktnom smislu, kao i svaki akt na temelju kojega se potpora koja nije povezana s određenim projektom može dodjeljivati jednom ili više poduzetnika tijekom neodređenog vremenskog razdoblja i/ili u neodređenom iznosu”. Iz ove definicije proizlazi da će Komisija, u cilju razlikovanja programa potpora od dodjele pojedinačnih potpora, procjenjivati diskrecijske ovlasti kojima, od slučaja do slučaja, raspolaže nadležno tijelo koje dodjeljuje potpore.

(186) Komisija je u pogledu mehanizma koji je uvela regija utvrdila da se u odluci Regionalnog Vijeća iz 1994. općenito i apstraktno definiraju poduzeća koja mogu tražiti dodjelu subvencija, a to su u ovom slučaju privatna ili javna poduzeća koja su s nekom od jedinica uprave regije Île-de-France zaključila ugovor o upotrebi redovnih javnih autobusnih linija. Nadalje, tom istom odlukom jasno i precizno definiraju se vrste dobara koja se mogu subvencionirati, najviše cijene tih dobara kao i stopa subvencije za svako od tih dobara. Uvjeti dodjele potpora isto su jasno određeni, posebno obveze jedinice javne uprave nositeljice projekta i obveze poduzeća da ponude kvalitativno i kvantitativno poboljšanje usluge prijevoza. Na taj je način diskrecijsko pravo regije da dodjeljuje subvencije bilo strogo ograničeno odredbama odluke iz 1994., a zatim i odlukama iz 1998. i 2001. koje su je zamijenile. Prema tome, Komisija smatra da te odluke čine pravnu osnovu programa potpora.

(187) Komisija primjećuje da su subvencije isplaćene u okviru ugovora CT1 obuhvaćene ugovornim modelom koji je STIF uspostavio i odobrio 2006. Pojedinačno zaključivanje tog ugovora ne smije odstupati od temeljnih načela i parametara tog modela, kako je navedeno u preambuli svakog ugovora CT1. „ovaj je ugovor dodijelilo i u skladu sa smjernicama i načelima navedenima u Regionalnim specifikacijama usvojilo Vijeće STIF-a na sjednici od 13. prosinca 2006. i u skladu je s modelom CT1 koji je također usvojilo Vijeće”. Ova primjedba posebno vrijedi za izmjene uvedene Dopunom br. 3 nakon odluke vijeća STIF-a od 2. listopada 2008. Na temelju te odluke svako prijevozno poduzeće koje je sa STIF-om potpisalo ugovor CT1 može zatražiti subvencije za ulaganja navedenu u Dopuni br. 3. Modelom Dopune br. 3 (posebno u njezinu dodatku I.) jasno se i precizno definiraju vrste dobara koja se mogu subvencionirati, najviše cijene tih dobara kao i stopa subvencije za svako od tih dobara. Na taj je način diskrecijsko pravo STIF-a na dodjelu subvencija uvedenih Dopunom br. 3 bilo strogo ograničeno modelom određenim odlukom iz 2008. Prema tome, Komisija smatra da ta odluka čini pravnu osnovu programa potpora.

([25]) Odluka Komisije (EU) 2015/635 od 15. listopada 2014. o državnoj potpori SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) koju je pružila Irska za autobusne prijevoznike u sklopu trgovačkog društva Córas Iompair Éireann Bus Companies (Dublin Bus i Irish Bus) (SL L 104, 23.4.2015., str. 17.)..

([26]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. UFEU-a (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

(188) Slično se mišljenje odnosi i na doprinos C2 ugovora CT2. Taj je doprinos izračunan metodama koje su strogo ograničene modelom ugovora CT2 koji je odobrilo vijeće STIF-a. Svako poduzeće koje je potpisalo ugovor CT2 može zatražiti naknadu C2 za svoje troškova ulaganja, pri čemu STIF u izračunu te naknade nema nikakvo diskrecijsko pravo.

(189) U svjetlu prethodno navedenoga Komisija smatra da nije potrebno pojedinačno provjeravati svaku dodijeljenu potporu kako bi utvrdila je li riječ o državnim potporama i jesu li one spojive s unutarnjim tržištem. Komisija u nastavku odluke donosi mišljenje prema općim parametrima u okviru pravne osnove svakog od tri predmetna programa potpora.

6.2. **Procjena postojanja državne potpore**

(190) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

(191) Iz ove odredbe proizlazi da se predmetne mjere smatraju državnim potporama ako te mjere: i. dodjeljuje država, tj. ako poduzeća upotrebljavaju državne resurse ili resurse koji se mogu pripisati državi, ii. korisnicima donose gospodarsku korist, iii. nisu opće nego selektivne i iv. mogu narušiti tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama.

6.2.1. *Državni resursi i pripisivost državnim resursima*

6.2.1.1. Mjere koje je provodila regija

(192) regija je subvencije dodijelila na temelju odluka Regionalnog vijeća i iz proračuna regije Île-de-France.

(193) Komisija prema tome zaključuje da mjere koje je provodila regija uključuju državna sredstva te da su pripisive francuskoj državi.

6.2.1.2. Mjere koje je provodio STIF

(194) Budući da je STIF javna institucija upravnog karaktera, njegove se odluke smatraju odlukama javnog tijela, a njegova se sredstva smatraju javnima.

(195) Komisija prema tome zaključuje da mjere koje je provodio STIF uključuju državna sredstva te da su pripisive francuskoj državi.

6.2.2. *Gospodarska korist*

(196) Komisija u uvodnoj napomeni ukazuje na to da se javna tijela koja upotrebljavaju mjere regije i STIF-a moraju smatrati poduzećima jer neovisno o njihovu pravnom statusu provode gospodarsku djelatnost, a to je u ovom slučaju obavljanje usluge cestovnog prijevoza. Prema tome svi korisnici tih mjera, neovisno o tome je li riječ o privatnim poduzećima ili javnim tijelima, provode gospodarsku djelatnost i moraju se smatrati poduzećima u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(197) U svojoj odluci o pokretanju postupka Komisija preispituje prirodu mjera financijske potpore za ulaganja koje su provodili prvo regija, a potom i STIF te radi li se ovdje o subvencijama za ulaganja ili naknadama za obavljanje javne usluge.

(198) Francuska nadležna tijela i zainteresirane strane odgovorili su da smatraju da su mjere koje su provodili regija i STIF bile naknade dodijeljene javnim tijelima i privatnim autobusnim prijevoznicima za obavljanje javne usluge, a s obzirom na to da su bile u skladu s kriterijima navedenima u presudi *Altmark*, te mjere nisu svojim korisnicima donijele gospodarsku korist.

(199) Naime, naknada troškova nastalih pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, pod uvjetom da su istodobno ispunjena četiri uvjeta ([27]). Prvo, poduzetniku koji prima naknadu moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javne usluge i te obveze moraju biti jasno određene. Drugo, parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti unaprijed određeni na objektivan i transparentan način. Treće, naknada ne smije premašiti iznos neophodan za pokrivanje svih ili dijela troškova koji su nastali pri izvršenju obveze javne usluge, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit. Četvrto, ako poduzetnik kojem je povjereno izvršenje obveze pružanja javne usluge nije izabran na temelju postupka javnog natječaja kojim bi se omogućio izbor ponuditelja koji bi takve usluge mogao pružiti po najpovoljnijim uvjetima za jedinicu javne uprave, visina potrebne naknade mora se odrediti na temelju analize troškova koje bi imao tipičan poduzetnik, kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća potrebna sredstva za izvršenje obveze obavljanja usluge, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit od izvršenja tih obveza. Komisija je izjavila da su ti uvjeti navedeni u Komunikaciji o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu koja se dodjeljuje za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa ([28]).

(200) Komisija će predmetne mjere analizirati kroz prizmu predmeta *Altmark*.

6.2.2.1. Subvencije regije za ulaganja

(201) Primjenom prvog kriterija iz presude *Altmark* utvrđuje se jesu li isplaćene potpore naknade dodijeljene za izvršenje jasno određenih obveza obavljanja javne usluge.

(202) U ovom slučaju Komisija zaključuje da su samo javna tijela i prijevoznici kojima je povjereno obavljanje javne usluge mogli tražiti subvencije od regije. Obveze obavljanja javne usluge određene su ugovorima o obavljanju usluga zaključenima između svakog prijevoznika i jedne ili više jedinica javne uprave nositeljica projekta. Tim je ugovorima o obavljanju usluga bila predviđena naknada za gubitak nastao obavljanjem javne usluge u neto iznosu mogućih prihoda i subvencija.

(203) Subvencije regije proizišle su iz tog ugovornog mehanizma kako bi potaknule ulaganja i kvantitativno i kvalitativno poboljšanje ponude prijevoza. Iznos subvencija bio je određen kao fiksan iznos primjenom postotka određenog za jednu kategoriju najviših troškova (na primjer, cijena autobusa bez poreza).

(204) Kako bi se mogle prijaviti za dodjelu subvencija, jedinice javne uprave nositeljice projekta trebale su povećati obveze obavljanja javne usluge koje su nametale prijevoznicima. Kao što se iz samog naziva odluke iz 1994. može zaključiti, cilj programa bio je „poboljšanje usluga javnog cestovnog prijevoza". To ne znači da su subvencije regije bile dodijeljene kao naknada za obavljanje javne usluge. Kao klasičnoj subvenciji, cilj joj je jednostavno bio olakšati ulaganja poduzeća i javnih tijela koja pružaju usluge prijevoza. Naprotiv, jedinice javne uprave nositeljice projekta i dalje su bile dužne prijevoznicima nadoknaditi cjelokupan manjak nastao izvršavanjem *svih* nametnutih obveza (uključujući i one obveze koje su pridodane kako bi mogli tražiti subvencije regije).

(205) Taj bi manjak bio zasigurno puno veći bez subvencija regije jer je izračunan odbijanjem prihoda i eventualnih subvencija od troškova. No, postoji razlika u pojmu sustava obveza obavljanja javne usluge i naknada za koje su bile zadužene jedinice javne uprave nositeljice projekta (i nisu predmet ovog postupka) s jedne strane i programa subvencija čiji je cilj u širem smislu ulaganje u poboljšanje usluga prijevoza s druge.

(206) Unatoč gospodarskoj povezanosti subvencije regije i izračuna naknade za obavljanje javne usluge, Komisija smatra da subvencije regije nisu bile dodijeljene kao naknada jasno određenih obveza obavljanja javne usluge. Prema tome, prvi kriterij iz presude *Altmark* nije ispunjen. Budući da se razmatraju sva četiri kriterija iz presude *Altmark* istodobno, uvjet nije ispunjen sve dok sva četiri kriterija nisu ispunjena. Prema tome, mehanizam regije mora se analizirati klasičnim putem kao program potpora kojim se dopušta dodjela subvencija za ulaganja.

(207) Preuzimajući dio troškova ulaganja koje inače snose prijevoznici, regija je korisnicima tih subvencija pružila mogućnost da vlastite resurse upotrebljavaju u druge svrhe. Time su korisnici subvencija dobili gospodarsku korist.

([27]) Presuda Suda od 24. srpnja 2003., *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točke 87. do 95.
([28]) SL C 8, 11.1.2012. str. 4.

(208) Neke su zainteresirane strane naglasile da je ta korist poništena činjenicom da su subvencije uvećane za troškove financiranja koje nije snosio operator bile amortizirane naknadom za obavljanje javne usluge koju je isplatila jedinica javne uprave nositeljica projekta.

(209) Kao odgovor na ovaj argument Komisija utvrđuje da sukcesivnim odlukama kojima je program uveden nisu bili definirani ključni parametri te amortizacije: trajanje, kamatna stopa. Na taj način ničime u pravnoj osnovi programa ne bi se moglo sa sigurnošću jamčiti da su subvencije bile ispravno amortizirane prema razdoblju upotrebe opreme i uzimajući u obzir izbjegnut trošak financiranja koji je jednak trošku financiranja na tržištu. Uzimanje u obzir subvencija u naknadama za obavljanje javne usluge koje dodjeljuju jedinice javne uprave nositeljice projekta analizira se kroz pojedinačne slučajeve navedenih naknada, a ne analizu subvencija. Ovaj postupak odnosi se samo na subvencije, a ne na naknade dodijeljene za obavljanje javne usluge.

(210) U svjetlu prethodno navedenoga Komisija potvrđuje da su subvencije regije, promatrane samostalno, donijele gospodarsku korist njihovim korisnicima.

6.2.2.2. Subvencije za ulaganja dodijeljene u okviru ugovora CT1

(211) Ugovor CT1 jest ugovor o obavljanju javne usluge kojim se operatoru izričito povjerava obveza jasno definiranih obveza obavljanja javne usluge. Člankom 4. stavkom 2. ugovora CT1 predviđeno je da „operator obavlja javne usluge putničkog prijevoza”. Time je poduzeću nametnuta obveza održavanja i upotrebe dodijeljenih linija te obveza prijevoza putnika prema uvjetima i cijenama koje određuje STIF. U članku 12. stavku 1. ugovora CT1 jasno se i nedvojbeno određuje: „Određivanje cijena u izričitoj je i neprenosivoj nadležnosti STIF-a”. Zauzvrat, tim ugovorima o obavljanju usluga bila je predviđena naknada operatoru za gubitak nastao obavljanjem javne usluge u neto iznosu eventualnih prihoda i subvencija.

(212) Subvencije uvedene Dopunom br. 3 ugovora CT1 ostvaruju se naknadama na isti način na koji se u prethodnom razdoblju sustav subvencija regije ostvario naknadama predviđenima ugovorom o obavljanju usluga. Glavna je razlika u tome što je isto tijelo (STIF) ujedno isplaćivalo i. naknadu za strogo rečeno obavljanje usluga koja je trebala pokriti deficit nastao obavljanjem javne usluge i ii. subvenciju za ulaganja određenu prema omjeru maksimalne cijene/maksimalne stope subvencije. Nadalje, kao i tijekom prethodnog razdoblja, pravna osnova na temelju koje su se dodjeljivale subvencije, tj. u ovom slučaju model Dopune br. 3 ugovora CT1, nije definirala ni ključne parametre amortizacije subvencija u naknadi za obavljanje javne usluge isplaćenoj iz drugog izvora.

(213) Uspoređujući te sličnosti koje je naglasila većina zainteresiranih strana, Komisija smatra da se isto razmatranje može primijeniti i na prethodno razdoblje. Subvencije isplaćene na temelju Dopune br. 3 ugovora CT1 zapravo su „klasične” subvencije za ulaganja te su svojim korisnicima donosile gospodarsku korist.

6.2.2.3. Doprinos C2 ugovora CT2

(214) Ugovor CT2 jest ugovor o obavljanju javne usluge kojim se prijevozniku izričito povjerava obveza jasno definiranih obveza obavljanja javne usluge upotrebe i ulaganja.

(215) Člankom 5. stavkom 2. ugovora CT2 određuju se opće obveze operatora:

— „obveze održavanja i upotrebe linija i infrastrukture koje su im povjerene na upotrebu, provođenje mjera u cilju pružanja usluge prijevoza koja odgovara standardima kontinuiteta, redovitosti, učestalosti, opsega, sigurnosti i kvalitete,

— obveza prijevoza koju poduzeće prihvaća, obveza obavljanja svake vrste putničkog prijevoza u skladu s javnim tarifama i uvjetima koje određuje STIF,

— obveza primjene tarifa prema kojoj je poduzeće obvezno prodavati i prihvaćati vozne karte prema općim uvjetima i upotrebe koje određuje STIF,

— ažuriranje integriranih sustava podataka, dostava voznih karata, rasporeda voženje i dionica puta,

— doprinos sigurnosti putnika”.

(216) Člankom 41. ugovora CT2 definiraju se, među ostalim, i obveze operatora u pogledu dobara, a to su ponajprije obveza upotrebe svih dobara, obveza održavanja i popravljanja imovine oštećene tijekom pružanja usluga javnog prijevoza te obveza izrade plana ulaganja u vozni park za cijelo razdoblje trajanja ugovora kojim će se zajamčiti da starost voznog parka ne bude veća od sedam godina, a u svrhe sigurnosti, pouzdanosti i raspoloživosti vozila te optimizacije troškova održavanja i popravaka.

(217) STIF ugovorima CT2 prekida obrazac prethodnih razdoblja uvodeći ugovor o obavljanju javne usluge koji od samog početka na integriran način obrađuje obveze upotrebe *i* ulaganja putem objedinjenog *„financijskog računa usluge*”. Doprinos C2 izričito je uveden kako bi se nadoknadili troškovi nastali izvršavanjem obveza ulaganja. Komisija na temelju toga zaključuje da je doprinos C2 naknada za jasno definirane obveze ulaganja u okviru obavljanja javne usluge te da je time ispunjen prvi uvjet iz presude *Altmark*.

(218) Budući da je uspostavljena usklađenost doprinosa C2 s prvim kriterijem iz presude *Altmark*, preostaje procijeniti njegovu usklađenost s drugim, trećim i četvrtim kriterijem iz presude *Altmark*. Budući da kriteriji moraju biti istodobno ispunjeni, Komisija će dokazati da četvrti kriterij nije ispunjen kako bi mogla zaključiti da taj doprinos donosi gospodarsku korist.

(219) Cilj četvrtog kriterija *Altmark* jest potvrditi da se, ako poduzetnik kojem je povjereno izvršenje obveze pružanja javne usluge nije izabran na temelju postupka javnog natječaja kojim bi se omogućio izbor ponuditelja koji bi takve usluge mogao pružiti o najmanjem trošku za jedinicu javne uprave, visina potrebne naknade mora odrediti na temelju analize troškova koje bi imao tipičan poduzetnik, kojim se dobro upravlja i koji ima odgovarajuća potrebna sredstva za izvršenje obveze obavljanja usluge, uzimajući u obzir predmetne prihode i razumnu dobit od izvršenja tih obveza.

(220) U tom pogledu potrebno je dodati da je STIF proveo komparativnu analizu troškova prije zaključivanja ugovora s operatorima. Ta se komparativna analiza temelji ujedno i. na preciznim brojčanim podacima svakog pojedinog ugovora, ii. na pravnim instrumentima kojima se jamči usporedivost troškova i opreme, iii. na iscrpnom znanju tržišta putničkog prijevoza u regiji Île-de-France i iv. na usporedbi općepriznatih poslovnih podataka i ugovora dodijeljenih nakon natječaja. Međutim, ta je iscrpna analiza ponajprije usmjerena na varijable poslovanja, poput komercijalne brzine autobusa ili broja sati vožnje po pojedinom vozilu. Iako analiza uvelike pomaže u ugovaranju troškova poslovanja i definiranju doprinosa C1, proučavanjem varijabli ne može se utvrditi hoće li troškovi ulaganja koje pokrivaju doprinosi C1 odgovarati troškovima tipičnog poduzeća kojim se dobro upravlja. Osim toga, ne može se dokazati da je uzorak koji je STIF upotrijebio zaista reprezentativan za poduzeća kojima se dobro upravlja. Iako je analiza koju je proveo STIF neporeciv napredak prema uravnoteženom upravljanju naknadama dodijeljenima operatorima javne usluge, ona sama nije dovoljna da bi se ispunio četvrti kriterij iz presude *Altmark* u pogledu doprinosa C2.

(221) Budući da četvrti kriterij iz presude *Altmark* nije ispunjen, Komisija zaključuje da doprinos C2 dodijeljen u okviru ugovora CT2 svojim korisnicima donosi gospodarsku dobit.

6.2.3. *Selektivnost*

(222) Na temelju nepromjenjive sudske prakse ([29]) proizlazi da se mjera smatra selektivnom ako od nje ne mogu imati koristi svi gospodarski sektori njezina okvira. Mjere koje je provodila regija i one koje je provodio STIF odnose se samo na javna i privatna poduzeća s kojima su dotične jedinice javne uprave ili STIF zaključili ugovor o obavljanju usluge prijevoza na određenoj liniji ili mreži u regiji Île-de-France. Prema tome, predmetne se mjere odnose samo na sektor redovnog javnog cestovnog prijevoza u regiji Île-de-France.

(223) Osim toga, Komisija napominje da je izbor poduzeća u tom sektoru proveden prije dodjele potpora tijekom odabira poduzeća za izvršavanje obveza obavljanja javne usluge.

([29]) Vidjeti npr. presudu Suda od 17. lipnja 1999., *Belgija protiv Komisije*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točka 32., ili presudu Suda od 8. studenoga 2001., *Adria-Wien Pipeline GmbH i Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH protiv Finanzlanddesdirektion fur Karnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, točka 48.

(224) Budući da se selektivnost promatra na razini sektora, ali i unutar samog sektora, nema potrebe dokazivati i zemljopisnu značajku selektivnosti, suprotno onome što sugerira RATP Dev upućujući na sudsku praksu u predmetu *Azores* ([30]). Prema tome, Komisija zaključuje da su mjere koje su u okviru ugovora 1. i CT2 provodili regija i STIF selektivne.

6.2.4. *Utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama*

(225) Potrebno je provjeriti mogu li mjere naštetiti tržišnom natjecanju i utjecati na trgovinu među državama članicama.

(226) Komisija je u pogledu mehanizma regije u dogovoru s Upravnim sudom u Parizu ([31]) utvrdila da „poduzeća koja posluju u sektoru redovnog putničkog prijevoza posluju i u sektoru povremenog putničkog prijevoza […] zbog toga se poduzeća redovnog putničkog prijevoza koja su dobila prethodno navedene subvencije mogu tržišno natjecati s poduzećima povremenog putničkog prijevoza koja nisu dobila subvencije jer su one bile namijenjene poduzećima koja posluju na redovnim linijama". Na taj je način ta oprema tijekom prvih pet godina izvan redovnog vremena upotrebe mogla biti upotrijebljena u druge svrhe, uključujući i tržište povremenog prijevoza. Nakon isteka petogodišnjeg razdoblja regija je ukinula obvezu o upotrebi subvencioniranih dobara. Nadalje, nijednom se odredbom i uvjetom subvencioniranim poduzećima koja su poslovala na redovnim linijama javnog cestovnog prijevoza u regiji Île-de-France nije zabranilo da se prijave za dodjelu ugovora na drugim otvorenim tržištima redovnog ili povremenog putničkog prijevoza u Francuskoj ili u Europi. Nacionalni sud primijetio je isto, što je i naveo u uvodnim izjavama 27. i 32., po čemu zaključuje da su subvencionirana poduzeća „mogla imati tržišnu prednost u odnosu na poduzeća koja nisu dobivala potporu zbog povlastica ostvarenih pri kupnji subvencioniranih vozila i opreme" te da je prema tome predmetni mehanizam „mogao utjecati na trgovinu među državama članicama i naštetiti tržišnom natjecanju" ([32]). Komisija podržava ovaj zaključak te potvrđuje da su, nakon stvaranja regionalnog mehanizma i *a fortiori* tijekom cijelog promatranog razdoblja, subvencije regije za ulaganja mogle naštetiti tržišnom natjecanju i utjecati na trgovinu među državama članicama.

(227) U narednom razdoblju dobra financirana subvencijom STIF-a na temelju Dopune br. 3 ugovora CT1 morala su se upotrebljavati isključivo za obavljanje aktivnosti javne usluge predviđenih prometnim planom STIF-a tijekom razdoblja od minimalno osam godina ([33]). Međutim, Komisija naglašava da mišljenje izraženo u uvodnoj izjavi 226. vrijedi i nakon osme godine usluge.

(228) Osim toga, čak i ako su gradski i međugradski autobusi koje je subvencionirao STIF služili samo za obavljanje javne usluge redovnog cestovnog prijevoza u regiji Île-de-France, to ne bi isključivalo mogućnost da predmetna mjera našteti tržišnom natjecanju i trgovini među državama članicama. Naime, ako javno tijelo na sebe preuzme troškove koje inače snosi poduzeće, to je poduzeće u povlaštenom položaju u odnosu na druge izravne konkurente na različitim tržištima na kojima to poduzeće može poslovati, a time šteti tržišnoj konkurenciji. Kako je navedeno u presudi iz presude *Altmark*, nakon 1995. nekoliko je država članica počelo otvarati svoja tržišta prijevoza poduzetnicima iz drugih država članica. U slučaju Francuske otvaranje prethodi 1995., odnosno dogodilo se 1993 ([34]). Svaka javna subvencija koju je Francuska dodijelila nekom poduzeću cestovnog prijevoza nakon 1993. mogla je utjecati na trgovinu među državama članicama.

(229) U svjetlu svega navedenoga Komisija zaključuje da je mehanizam subvencija uveden Dopunom br. 3 ugovora CT1 mogao naštetiti tržišnoj konkurenciji i utjecati na trgovinu među državama članicama.

(230) Argument naveden u uvodnoj izjavi 228. primjenjuje se i na razdoblje ugovora CT2 jer je pomoć dodijeljena putem doprinosa C2 i ugovora CT2 jednako tako mogla naštetiti tržišnoj konkurenciji i utjecati na trgovinu među državama članicama.

([30]) Vidjeti uvodnu izjavu 135. i bilješku 21. ove odluke.
([31]) Presuda br. 0417015 Upravnog suda u Parizu.
([32]) Presuda br. 08PA04753 Prizivnog suda u Parizu.
([33]) Primjedbe STIF-a, točka 40.
([34]) Zakon br. 93-122 od 29. siječnja 1993. o prevenciji korupcije i transparentnosti gospodarskih aktivnosti i javnih postupaka, odnosno „zakon Sapin".

6.2.5. *Zaključak o postojanju državne potpore*

(231) Komisija zaključuje da su subvencije za ulaganja i dodijeljene naknade za obavljanje javne usluge koje je dodjeljivala regija na temelju Dopune br. 3 ugovora CT1, a zatim i kroz doprinose C2 na temelju ugovora CT2 zapravo državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

6.2.6. *Zakonitost potpora*

(232) Komisija za početak želi odgovoriti na argumente koje su podnijele regija i druge zainteresirane strane o kvalifikaciji spornog mehanizma regije kao postojećeg programa potpora. Komisija navodi da se pitanje postojećih potpora odnosi samo na program regije jer datum pokretanja programa regije nije jasan kao datumi pokretanja narednih programa koje je provodio STIF. U pogledu programa koje je provodio STIF, jasno je da je program subvencija uveden 2008. Dopunom br. 3 ugovora CT1 i da se ne može smatrati nastavkom programa regije unatoč sličnostima obaju programa jer nadležno tijelo koje dodjeljuje subvencije nije isto u oba slučaja.

(233) U pogledu programa potpora regije strane u postupku koje su izjavile da se radi o postojećem programu potpora naglasile su da je pravna osnova na temelju koje je uveden mehanizam subvencija regije bio dekret br. 49-1473 od 14. studenoga 1949. o koordinaciji i harmonizaciji željezničkog i cestovnog prijevoza. Tim dekretom, ukinutim u rujnu 2012., bilo je predviđeno da „teritorijalna jedinica uprave može subvencionirati uslugu cestovnog prijevoza ako zaključi ugovor s poduzećem kojim će se odrediti obveze koje će morati ispunjavati poduzeće uz obveze koje proizlaze iz njegova pravilnika o poslovanju (članak 19. stavak 1.)". U tom bi slučaju trebalo zaključiti da je pravna osnova programa prethodila Rimskim ugovorima po čemu bi se mehanizam koji je uvela regija trebao smatrati postojećim programom potpora.

(234) Nadalje, ako Komisija smatra da nije dovoljna činjenica da je mehanizam koji je uvela regija proveden u općem okviru predviđenom dekretom iz 1949. po kojem se smatra postojećim programom potpora, te iste strane naglašavaju da bi trebalo uzeti u obzir datum na koji je Regionalno vijeće službeno uvelo mehanizam. Strane u postupku smatraju da bi trebalo uzeti u obzir datum objave odluke CR 84-07 od 14. veljače 1984. jer ga još uvijek smatraju datumom prvog uvođenja mehanizma koji je provođen do 2008. U drugom bi slučaju trebalo zaključiti da kriterij utjecaja na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama nije bio ispunjen na dan uvođenja programa jer u to vrijeme francusko tržište redovnog cestovnog prijevoza nije bilo otvoreno. To bi značilo da program potpora nije bio financijska potpora u vrijeme kada je uspostavljen.

(235) Komisija ove argumente smatra neutemeljenima.

(236) U pogledu glavnog argumenta Komisija primjećuje da dekretom iz 1949. nije precizno određen nijedan ključni parametar programa: trajanje, proračun, definicija korisnika, vrsta dobara za koje se može dodijeliti subvencija te stopa subvencije. Na temelju samog tog teksta ne nastaje nikakvo pravo na dodjelu subvencija. Prema tome, dekret iz 1949. ne može se smatrati pravnom osnovom onakvog mehanizma potpora koji je uvela regija, kakav proizlazi iz opisa sadržanog u ovoj odluci.

(237) Mišljenje koje su zainteresirane strane iznijele u pomoćnom argumentu pogrešno je. Naime, čak i kad bi se odluka iz 1984. smatrala pravnom osnovom na temelju koje je uveden mehanizam regije, Komisija podsjeća da je kriterij utjecaja na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama na taj datum već bio ispunjen prema mišljenju izraženom u uvodnoj izjavi 226. Bez obzira na to koji se datum između 1979. i 2008. smatra datumom uvođenja programa potpora, ne može se smatrati da program nije bila financijska potpora.

(238) Ako se smatra da je program potpora uveden jednom od odluka donesenih prije 1994., postavlja se pitanje propisivanja spornih mjera jer bi u tom slučaju njihova pravna osnova bila donesena više od deset godina prije no što je u svibnju 2004. prekinuto propisivanje mjera.

(239) Komisija po tom pitanju odgovara da, čak i u slučaju da je program uveden prije 1994. (npr. odlukom iz 1984.), na temelju primjenjivih pravila propisivanja mjera državnih potpora ne osporava se zaključak prema kojem su financijske potpore koje je regija dodijelila nakon 1994. zapravo nove financijske potpore. Naime, propisivanje

mjera odnosi se samo na isplate provedene prije datuma propisivanja mjera, a ne na program u cijelosti. Propisivanje mjera prekinuto je žalbom podnesenom nacionalnom sudu u svibnju 2004. Ovaj prekid propisivanja mjera vrijedi i za Komisiju jer je nacionalni sud dužan očuvati povlastice dodijeljene Komisiji člankom 108. stavkom 3. UFEU-a. Svaka potpora koju je regija isplatila nakon svibnja 1994. u okviru ovog postupka smatra se novom potporom, čak i ako je pravna osnova na temelju koje se dopušta dodjela tih potpora prethodila tom datumu.

(240) Budući da je razjašnjeno pitanje postojećih potpora i eventualnog propisivanja spornih mjera, sada se nameće pitanje zakonitosti predmetnih potpora.

(241) Komisija nije obaviještena o subvencijama za ulaganja koje je dodjeljivala regija, a potom i STIF na temelju Dopune br. 3 ugovoru CT1. Stoga se te potpore smatraju nezakonitima.

(242) U pogledu doprinosa C2 ugovora CT2 u članku 9. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 navodi se da se naknade dodijeljene u skladu s načelima Uredbe izuzimaju od obveze obavještavanja Komisije u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a. U okviru predmeta *Dilly's Wellnesshotel* ([35]) Sud Europske unije objasnio je da svi uvjeti uredbe o izuzeću, uključujući i one službene, moraju biti ispunjeni da bi se izuzeće od obavještavanja moglo primijeniti. U tom slučaju u odjeljku 6.3.2. ove odluke bit će dokazano da doprinos C2 ugovora 2.tipa ispunjava samostalne kriterije navedene u Uredbi (EZ) br. 1370/2007. S druge strane, Komisija zaključuje da STIF nije ispunio obvezu obavještavanja navedenu u članku 7. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 1370/2007. Naime, francuska nadležna tijela priznala su da obavijesti u slučaju dodjele potpora poduzećima organizacije OPTILE nisu mogle biti objavljene unatoč obvezi navedenoj u Uredbi (EZ) br. 1370/2007. U pogledu ugovora zaključenih s RATP-om i SNCF Mobilités Komisija primjećuje da su obavijesti o dodjeli potpora objavljene u francuskom biltenu javne nabave *Bulletin officiel des annonces de marché public* i *Službenom listu Europske unije* tek nakon dodjele ugovora, a ne kako je uvjetovano najmanje godinu dana prije izravne dodjele ugovora. Prema tome, odredbe članka 7. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 nisu poštovane, a financijske potpore STIF-a dodijeljene u okviru ugovora CT2 nisu izuzete od obveze obavještavanja Komisije predviđene člankom 9. te Uredbe. Budući da nije bila obaviještena o tim potporama, Komisija zaključuje da su te potpore nezakonite.

(243) Komisija podsjeća da nacionalna nadležna tijela snose sve posljedice nezakonitosti potpora, posebno one koje se odnose na naknade nezakonitih kamata koje su određene u presudi *CELF* ([36]).

6.3. **Procjena spojivosti mjera s primjenjivim pravilima o državnim potporama**

6.3.1. *Subvencije za ulaganja koje je dodjeljivala regija, a potom i STIF na temelju Dopune br. 3 ugovoru CT1*

(244) Uzimajući u obzir veliku sličnost između subvencija koje je STIF dodjeljivao na temelju Dopune br. 3 ugovoru CT1 i onih koje je u prethodnom razdoblju dodjeljivala regija, isto se mišljenje o spojivosti s unutarnjim tržištem primjenjuje na oba mehanizma.

(245) Te subvencije za ulaganja nisu odgovarale ni potrebama koordinacije prijevoza ni odšteti za obveze koje se mogu pripisati obavljanju javne usluge, kako je zaključeno u uvodnim izjavama 206. i 213. Stoga, pri procjeni spojivosti s unutarnjim tržištem Komisija odluku ne može temeljiti na članku 93. UFEU-a (ili pravu koje iz njega proizlazi).

(246) S druge strane, u skladu s člankom 107. stavkom 3. UFEU-a mogu se smatrati spojive s unutarnjim tržištem potpore namijenjene olakšavanju razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih regija ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno gospodarskom interesu. To može biti slučaj jer se radi o potporama za ulaganja kojima se poboljšava način na koji se predmetna gospodarska aktivnost obavlja. Francuska nadležna tijela pozivaju se na primjenjivost te odredbe na mehanizam potpora za ulaganja koji je provodila regija Île-de-France.

([35]) Presuda Suda od 21. srpnja 2016., *Dilly's Wellnesshotel GmbH contre Finanzamt Linz*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, točka 47.
([36]) Presuda Suda od 12. veljače 2008., *Centre d'exportation du livre français (CELF) i Ministre de la Culture et de la Communication protiv Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE)*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, točka 55.

(247) Provedba mehanizma potpore za ulaganja u opremu koja omogućuje kvantitativno i kvalitativno poboljšanje ponude redovnog javnog cestovnog prijevoza, koja premašuje razinu obveza na kojoj su prijevoznici morali pružati svoje usluge prije dodjele subvencija, povećala je privlačnost ponude u odnosu na alternativne načine individualnog prijevoza. Uzimajući u obzir to i specifičnu situaciju u regiji Île-de-France opisanu u uvodnim izjavama 16. i 17., predmetnim se mehanizmima pridonosilo postizanju cilja od zajedničkog interesa koji je određen u Bijeloj knjizi o jedinstvenom europskom prometnom prostoru iz 2011. ([37]), a riječ je o prijelazu s vozila pojedinačnog prijevoza na sredstva zajedničkog prijevoza. Bez tih subvencija prijevoznici ne bi mogli poboljšati usluge. Financirane linije bile su zapravo na gubitku i njihova je gospodarska ravnoteža već ovisila o dodijeljenim naknadama za javne usluge. Iz toga proizlazi da su predmetni mehanizmi imali poticajni učinak.

(248) Komisija zaključuje da su i iznos i stopa subvencija bili ograničeni jer je samo jedan dio troškova ulaganja izravno snosila najprije regija, a zatim STIF. Najviši iznos subvencija dosezao je 50 % za obične autobuse te 60 % za ekološke autobuse, odnosno za potpore srednjeg intenziteta. Tome treba pridodati činjenicu da je subvencionirana oprema, uglavnom autobusi, mogla biti upotrijebljena samo na onim linijama one za koje je subvencija prvotno dodijeljena, a ne na drugim linijama ili u druge svrhe. S jedne strane, upotreba opreme u druge svrhe osim za javni prijevoz putnika ograničena je ili čak zabranjena: u okviru ugovora CT1 te u regionalnim dopunama od 1999. nadalje zabranjena je svaka upotreba opreme u druge svrhe tijekom razdoblja amortizacije subvencije; prije 1999. ta je praksa bila ograničena na prvih pet godina. S druge strane, vozila namijenjena gradskom prijevozu putnika nisu pogodna za povremeni prijevoz za koji su primjereniji turistički autobusi opremljeni za sjedeći prijevoz putnika sa sigurnosnim pojasevima. Konačno, iako se ne može isključiti mogućnost utjecaja na trgovinu među državama članicama zbog razloga opisanih u uvodnim izjavama 226. i 228., ona je bila ograničena s obzirom na dimenziju predmetnih tržišta i težinu, odnosno nemogućnost da se ugovorno ili materijalno subvencionirana oprema ponovno financira u drugim zemljopisnim zonama (u Francuskoj ili u Europi).

(249) U svjetlu prethodno navedenoga Komisija zaključuje da nije bilo utjecaja na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu te da su dva predmetna mehanizma spojiva s unutarnjim tržištem jer su u skladu s člankom 107. stavkom 3. UFEU-a.

6.3.2. *Doprinos C2 ugovora CT2*

(250) Komisija je već u uvodnoj izjavi 217. zaključila da bi, za razliku od subvencija koje je dodjeljivala regija do 2008. ili STIF na temelju Dopune br. 3. ugovora CT1, doprinos C2 ugovora CT2 trebalo smatrati naknadom za obavljanje javne usluge.

(251) Procjena spojivosti s unutarnjim tržištem potpora dodijeljenih kao odšteta za obveze koje su svojstvene konceptu javne usluge provodi se na temelju članka 93. UFEU-a. U primjeni članka 93. UFEU-a Komisija se pridržava važnih načela određenih u pravnim dokumentima proizašlima iz članka 93. UFEU-a, a posebno Uredbe (EZ) br. 1370/2007, koja je snazi od 3. prosinca 2009. Komisija posebno provjerava jesu li poštovana načela navedena u člancima 3.,4. i 6. Uredbe.

(252) U članku 3. stavku 1. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 navodi se: „Ako nadležno tijelo odluči dodijeliti isključivo pravo i/ili naknadu bilo kakve naravi operatoru po svom izboru u zamjenu za ispunjavanje obveza obavljanja javne usluge, to čini u okviru ugovora o javnim uslugama".

(253) STIF je u skladu s dekretom br. 2005-664 od 10. lipnja 2005. subjekt koji organizira redoviti prijevoz putnika u regiji Île-de-France što ga čini nadležnim tijelom za dodjelu naknada za obavljanje javne usluge. Njegove naknade, bez obzira na to radi li se o doprinosima C1 ili C2, dodijeljene su na temelju ugovora CT2, odnosno ugovora o javnim uslugama. Promatra se usklađenost s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

(254) U članku 4. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 definira se obvezan sadržaj ugovora o javnim uslugama:

(a) primjenom stavka 1. navedenog članka ugovorima o javnim uslugama:

— jasno se određuju obveze obavljanja javne usluge kojih se operator javne usluge treba pridržavati, kao i predmetno zemljopisno područje,

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

— unaprijed se utvrđuju, na objektivan i transparentan način, parametri na temelju kojih se izračunava plaćanje naknade te priroda i doseg svih dodijeljenih isključivih prava na način koji onemogućuje prekomjernu naknadu,

— određuju se uvjeti raspodjele troškova povezanih s pružanjem usluga.

(b) Primjenom stavka 2. istog članka ugovorima o javnim uslugama određuju se načini raspoređivanja prihoda od prodaje karata.

(c) U stavku 3. istog članka navodi se da trajanje ugovora o javnim uslugama ne smije prelaziti deset godina za usluge autobusnog prijevoza.

(d) U stavku 6. istog članka navodi se da ako su operatorima nametnute obveze usklađenja s određenim standardima kvalitete, ti standardi moraju biti jasno izraženi u ugovoru.

(255) U pogledu ugovora CT2 Komisija zaključuje sljedeće:

(a) ugovor CT2 može se smatrati ugovorom o javnim uslugama ako se, kako je navedeno u uvodnim izjavama 214. i 216., operatoru povjerava upravljanje i obavljanje javne usluge putničkog prijevoza koje su obuhvaćene obvezama obavljanja javne usluge. Tim ugovorom predviđa se dodjela doprinosa C1 i C2 koji su na objektivan i transparentan način definirani u članku 53. ugovora CT2. Postojanje financijskog izvješća za usluge omogućuje preciznu raspodjelu troškova povezanih s pružanjem usluga. Zaključuje se da postoji usklađenost s člankom 4. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

(b) Mehanizmi raspodjele prihoda povezanih s prodajom prijevoznih karata vrlo su precizno opisani u članku 50. ugovora CT2. Time se potvrđuje usklađenost sa stavkom 2. istog članka.

(c) Ugovor 2. Tipa zamijenio je 2008. ugovor CT1 na trajanje do 31. prosinca 2016. Time se potvrđuje usklađenost sa stavkom 3. istog članka.

(d) Ugovor CT2 uključuje standarde kvalitete koji jasno definirani u ugovoru. Time se potvrđuje usklađenost sa stavkom 6. istog članka.

(256) Konačno, u članku 6. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i u njezinu Prilogu opisuju se glavna načela na temelju kojih se određuje naknada za javne usluge:

(a) način izračuna „*neto financijskog učinka*" obveze obavljanja javne usluge u pogledu troškova i prihoda operatora javne usluge;

(b) odvojeni računovodstveni prikaz djelatnosti u okviru obveza obavljanja javne usluge obavljanja i onih u komercijalnom poslovanju;

(c) definicija „*razumne dobiti*" koju operator može očekivati kroz isplatu naknade za javne usluge;

(d) promicanje očuvanja i razvoja učinkovitog upravljanja u cilju pružanja usluga po zadovoljavajuće visokim standardima.

(257) Procjena Komisije u ovoj se točki ograničava na doprinos C1 ugovora CT2 jer doprinos C1 nije obuhvaćen opsegom procjene definiranim u odluci o pokretanju postupka. Međutim, potrebno je objasniti povezanost doprinosa C1 i C2 kako bi se mogao donijeti zaključak o doprinosu C2.

(258) Cilj doprinosa C1 jest nadoknada deficita poslovanja izračunanog kao zbroj troškova poslovanja (osim elemenata povezanih s ulaganjem, poput amortizacije) uvećanog za ugovorenu maržu i umanjenog za sve prihode i subvencije povezane s obavljanjem usluge. S druge strane, doprinos C2 računa se kao zbroj amortizacije i pokriva samo troškove nastale obvezama ulaganja definiranima ugovorom. Metoda izračuna ovih dvaju doprinosa jasno je opisana u ugovoru CT2 i njegovim prilozima, u skladu s točkom (a) uvodne izjave 256.

(259) Prema podacima koje je podnio STIF sve linije koje su bile predmet ugovora CT2 imale su deficit u poslovanju (prije uračunavanja troškova ulaganja), dok je doprinos C1 uvijek pozitivan ([38]). Budući da prihodi i subvencije povezane s obavljanjem usluge nisu dovoljni za pokrivanje čak ni dijela godišnjih troškova ulaganja, doprinos C2 u stvarnosti je jednak iznosu amortizacije (uvećanom za troškove financiranja) navedenom u jedinstvenom financijskom izvješću.

([38]) Doprinos C1 predstavlja prosječno 61 % troškova poslovanja i ugovorne koristi. Prihodi od poslovanja predstavljaju prosječno 31 % troškova poslovanja i ugovorne koristi.

(260) Iz navedenoga proizlazi da se definicija „razumne dobiti" u skladu s člankom 6. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u potpunosti odnosi na doprinos C1, a ne na doprinos C2. Prema tome, točka (c) uvodne izjave 256. ne može se primijeniti na doprinos C2 koji se promatra zasebno. Naprotiv, može se ustanoviti da doprinos C2 ni na koji način nije prekomjerna naknada prijevozniku jer pokriva samo troškove ulaganja koji se u financijskom izvješću svake linije smatraju i koji su navedeni kao amortizacija.

(261) U pogledu točke (b) uvodne izjave 256. Komisija primjećuje da financijsko izvješće usluga, posebno izrađeno za svaku liniju koja je predmet ugovora o javnim uslugama, s jedne strane omogućuje računovodstveno odvajanje djelatnosti koje ne provodi operator, a s druge strane utvrđivanje svih troškova i prihoda povezanih s pružanjem javne usluge u skladu s načelima navedenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 1370/2007.

(262) U pogledu točke (d) uvodne izjave 256. ugovor CT2 predviđa člankom 49. da „osim naknade, poduzeće podliježe podjeli dobiti, bonusima ili kaznama povezanima s poslovanjem u pružanju predmetnih usluga". Naknada za obavljanje javne usluge, u koju pripada i doprinos C2, ostvaruje se kroz sustav inicijativa koji je dovoljno razvijen da bi se smatralo da je u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007.

(263) U svjetlu prethodno navedenoga Komisija zaključuje da je doprinos C2 ugovora CT2 spojiv s glavnim načelima definiranima Uredbom (EZ) br. 1370/2007 u pogledu izračuna naknada za obavljanje javne usluge te se stoga može smatrati i spojivim s unutarnjim tržištem na temelju članka 93. UFEU-a. Ovaj je zaključak ograničen na doprinos C2 te se ne odnosi na spojivost svih naknada ugovora CT2 (doprinos C1 ne ulazi u područje primjene ove odluke).

7. **ZAKLJUČAK**

(264) Subvencije za ulaganja koje je regija Île-de-France dodijelila na temelju uzastopnih odluka iz 1994., 1998. i 2001. smatraju se nezakonito provedenom državnom potporom koja krši članak 108. stavak 3. UFEU-a. Međutim, u pogledu njihove usklađenosti s člankom 107. stavkom 3. UFEU-a Komisija izjavljuje da su te potpore spojive s unutarnjim tržištem.

(265) Subvencije za ulaganja koje je STIF dodijelio na temelju Dopune br. 3 ugovora CT1 smatraju se nezakonito provedenom državnom potporom kojom se krši članak 108. stavak 3. UFEU-a. Međutim, u pogledu njihove usklađenosti s člankom 107. stavkom 3. UFEU-a Komisija izjavljuje da su te potpore spojive s unutarnjim tržištem.

(266) Naknade za obavljanje javne usluge koje je STIF dodijelio u obliku doprinosa C1 ugovora CT2 smatraju se državnim potporama koje ne ispunjavaju određene uvjete Uredbe (EZ) br. 1370/2007 te time nisu izuzete od obveze obavještavanja Komisije. Međutim,u pogledu njihove usklađenosti s člankom 93. UFEU-a Komisija izjavljuje da su te potpore spojive s unutarnjim tržištem,

DONIJELA JE SLJEDEĆU ODLUKU:

Članak 1.

Program potpora, koji je Francuska nezakonito provodila u razdoblju od 1994. do 2008. u obliku subvencija za ulaganja, koje je regija Île-de-France dodijelila u okviru odluka CR 34-94, CR 44-98 i CR 47-01, spojiv je s unutarnjim tržištem.

Članak 2.

Program potpora, koji je Francuska nezakonito provodila u razdoblju od 2008. u obliku subvencija za ulaganja, koje je STIF dodijelio u okviru Dopune br. 3 ugovora CT1, spojiv je s unutarnjim tržištem.

Članak 3.

Program potpora, koji je Francuska nezakonito provodila u obliku doprinosa C2, koje je STIF dodijelio u okviru ugovora CT2, spojiv je s unutarnjim tržištem.

Članak 4.

Ova je odluka upućena Francuskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu, 2. veljače 2017.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije