HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/1470 HATÁROZATA

(2017. február 2.)

a Franciaország által az Île-de-France régióban az autóbusz-vállalkozásoknak nyújtott SA.26763 2014/C (korábbi 2012/NN) számú támogatási programokról

(az értesítés a C(2017) 439. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az érdekelt feleket az említett rendelkezéseknek ([1]) megfelelően felkérte észrevételeik megtételére, valamint ezen észrevételekre tekintettel,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2008. október 7-én kelt, 2008. október 17-én beérkezett levelében egy névtelenségét megőrizni kívánó panaszos (a továbbiakban: a panaszos) panaszt nyújtott be a Bizottsághoz az Île-de-France régió (a továbbiakban: a Régió) ellen amiatt, hogy ez utóbbi 1994-ben támogatási programot vezetett be az ebben a régióban működő egyes közlekedési vállalkozások számára.

(2) 2008. november 25-én kelt levelében a Bizottság információkérést küldött a francia hatóságoknak e panaszra vonatkozóan.

(3) 2009. január 13-án kelt levelükben a francia hatóságok további haladékot kértek a Bizottságtól, hogy válaszoljanak a Bizottság kérdéseire. A Bizottság ezt 2009. január 14-én kelt levelében elfogadta. A válaszadás határidejét ekkor 2009. február 18-ig meghosszabbították.

(4) A francia hatóságok 2009. február 26-án válaszoltak a Bizottság információkérésére.

(5) 2010. április 20-án, szeptember 2-án és november 17-én kelt leveleiben a panaszos további információkat küldött meg a Bizottság részére a Régió által hozott intézkedésekről.

(6) mivel további információkérést nem kaptak, a francia hatóságok 2011. május 31-én kelt levelükben arra kérték a Bizottságot, hogy írásban erősítse meg a vizsgálati eljárás lezárását.

(7) 2011. június 8-án kelt levelében a Bizottság felkérte a francia hatóságokat, hogy tegyenek észrevételeket a panaszos által megküldött további információkkal kapcsolatban.

([1]) HL C 141., 2014.5.9., 38. o.

(8) A 2011. november 14-én és 2012. február 29-én kelt felszólító levelek, valamint a 2011. szeptember 22-én és december 8-án kelt e-mailek ellenére a Bizottság információkérésére nem érkezett válasz.

(9) 2012. július 17-én újabb információkérést küldtek a francia hatóságoknak.

(10) mivel a francia hatóságok nem válaszoltak a megjelölt határidőre, 2012. szeptember 25-én felszólító levelet küldtek részükre. Erre szintén nem érkezett válasz.

(11) A Bizottság 2012. december 14-én információnyújtási rendelkezést fogadott el. Franciaország 2013. január 22-én hiányos választ adott és ugyanebben a válaszban kötelezettséget vállalt arra, hogy a lehető legrövidebb időn belül visszatér a Bizottsághoz, hogy az információnyújtási rendelkezésben feltett kérdésekre kimerítően válaszoljon. Az eljárás megindításáról szóló határozat időpontjáig a Bizottság nem kapott további tájékoztatást.

(12) A Bizottság tehát 2014. március 11-én, anélkül, hogy a fent említett információkat megkapta volna, megindította az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott hivatalos vizsgálati eljárást. Ezt a határozatot (a továbbiakban: az eljárást megindító határozat) közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([2]), és a határozatban felkérték a feleket, hogy a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatban nyújtsák be észrevételeiket.

(13) Franciaország 2014. április 30-án nyújtotta be észrevételeit. A Bizottság hét érdekelt féltől is kapott észrevételeket. Ezeket a Bizottság továbbította Franciaországnak, és egyben lehetőséget biztosított számára arra, hogy ezekkel kapcsolatban észrevételeket tegyen. 2014. szeptember 3-án kelt levelében Franciaország jelezte, hogy nem tesz észrevételeket.

(14) A Bizottság határidőn túl, 2016. június 21-én közös feljegyzést kapott a hét érdekelt fél közül négytől. E feljegyzés célja többek között az volt, hogy pontosítsa ezen érdekelt felek álláspontját azt követően, hogy a Bíróság meghozta ítéletét az *Európai Bizottság kontra Jorgen Andersen* ügyben (a továbbiakban: a *Jorgen Andersen* ítélet) ([3]).

(15) A Régió végül egy 2016. november 9-én megküldött kiegészítő feljegyzéssel kívánta kiegészíteni észrevételeit.

2. A HÁTTÉR ÉS A SZÓBAN FORGÓ INTÉZKEDÉSEK BEMUTATÁSA

(16) Több mint 12 millió lakosával az Île-de-France régió önmagában Franciaország lakosságának 18,8 %-át teszi ki, minek következtében ez az ország legnépesebb és legnagyobb népsűrűségű régiója (996 lakos/km^2). Az Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France ([4]) (Île-de-France terület- és városrendezési intézete) szerint Európában az Île-de-France régióban a legnagyobb a közlekedési forgalom, ami 2010-ben átlagban napi több mint 240 000 gépjárművet jelentett a régió útszakaszai közül ötön: a körgyűrű három szakaszán, illetve az A1-es és az A4-es út egy-egy szakaszán, messze meghaladva a londoni, berlini vagy milánói autópályák legforgalmasabb szakaszainak forgalmát. Azonban az egész főhálózat az egyes szakaszok kivételes helyzetétől függetlenül is rendkívül nagy forgalmat visel. A Direction des routes d'Île-de-France (Île-de-France Útigazgatósága) által üzemeltetett hálózat minden második állomásának napi sávonkénti forgalma meghaladja a 18 000 gépjárművet, míg Franciaország többi részében a nagy országos autópályákon az ilyen szintű forgalmat a rendkívül rossz helyzet jellemzőjének tekintik.

(17) Az Île-de-France területén körülbelül huszonhárom millió gépesített helyváltoztatás történik (azaz a helyváltoztatások kétharmada). Ezek több mint felét teszik ki a magángépjárművek (a gépjárműállomány több mint négy millió gépkocsit számlál) vagy a haszongépjárművek. A fennmaradó részt a tömegközlekedési eszközök biztosítják. Az Île-de-France főhálózatának túlzott igénybevétele abban is megnyilvánul, hogy folyamatosan egyre sűrűbb a közlekedés: az óránkénti áthaladó forgalom gyakran 6 órától 21 óráig a maximumon van, és a napi forgalom egész évben majdnem stabil. Ilyen szintű terhelés mellett a legkisebb forgalomingadozás is nagyon nagy sebességkülönbségeket idézhet elő és a haladás gyorsan torlódásba fordulhat át. Az ilyen torlódási szintekkel összefüggő negatív külső hatások nyilvánvalóak: légszennyezés, időveszteség, a balesetek számának növekedése, a terület vonzerejének csökkenése stb. Ilyen helyzetben a vonzó tömegközlekedési kínálat kialakítása elengedhetetlen a fenntartható mobilitás eléréséhez.

([2]) Lásd az 1. lábjegyzetet.
([3]) A Bíróság C-303/13P. sz., *Európai Bizottság kontra Jørgen Andersen* ügyben 2015. október 6-án hozott ítélete (ECLI:EU:C:2015:647).
([4]) Az Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (Île-de-France régió terület- és városrendezési intézete) 2013. márciusi jelentése, amely online is elérhető: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf

(18) A Bizottság által végzett mélyreható vizsgálat azon menetrendszerű közúti tömegközlekedési vállalkozások beruházási támogatási rendszerére vonatkozott, amelyek közszolgáltatási szerződést teljesítenek az Île-de-France régiót jellemző rendkívüli körülmények között, amelyeket figyelembe kell venni. Ez a rendszer mind az idők folyamán, mind pedig az Île-de-France területén végzett menetrendszerű közúti tömegközlekedés szervezésének módozatai függvényében változott, ezért a Bizottság két időszakot különböztet meg:

a) az 1998 és 2008 közötti időszakot, amely során a Régió beruházási támogatásokat nyújtott a közlekedési vállalkozások és az önkormányzatok között már létrejött üzemeltetési megállapodásokat módosító záradékok aláírása ellenében;

b) a 2008 és 2016 közötti időszakot, amely során a Syndicat des Transports d'Île-de-France (Île-de-France régió közlekedési szövetsége, a továbbiakban: STIF) nyújtott támogatást az Île-de-France területén 2007 óta fennálló új közlekedésszervezés keretében. Ez utóbbi időszak is további két időszakra osztható az STIF által egymás után bevezetett kétfajta közszolgáltatási szerződés szerint.

2.1. **A Régió által végrehajtott intézkedések**

(19) A Régió 1994. október 20-án határozatot ([5]) fogadott el azoknak az 1979-ben ([6]) bevezetett intézkedéseknek a meghosszabbítása érdekében, amelyek az Île-de-France régióban menetrendszerű közúti tömegközlekedési szolgáltatásokat működtető vállalkozások támogatására vonatkoztak. Az 1994-es határozat előtt már két határozat módosította az 1979-es eredeti rendszert: az egyik 1984-ben (CR 84-07. sz.), a másik pedig 1987-ben (CR 87-07. sz.). Ezt két további határozat követte 1998-ban (CR 44-98. sz.) és 2001-ben (CR 47-01. sz.) azt megelőzően, hogy a rendszert 2008-ban véglegesen megszüntették.

(20) E határozatok értelmében a Régió pénzügyi támogatást nyújthatott azon önkormányzatok részére, amelyek vagy magánvállalkozásokkal kötöttek szerződést menetrendszerű autóbuszjáratok üzemeltetésére, vagy azokat állami vállalaton keresztül közvetlenül üzemeltették. Ezt a támogatást az önkormányzatok akkor fizették ki a közlekedési vállalkozásnak, ha ez utóbbi a támogatott beruházások tulajdonosa volt.

(21) Az odaítélt támogatásokat elsősorban az újjármű-beszerzések elősegítésére szánták a kínálat mennyiségi javítása (a járatsűrűség vagy a kiterjedés növelése, vonalak meghosszabbítása vagy új vonalak létrehozása), a szolgáltatás minőségének javítása (minőségi charta aláírása, mélypadlós autóbusz), a járművekbe új fedélzeti felszerelések beszerelése (a megállókat jelző hangosbemondó vagy kijelző berendezések), jegykiadó és jegyérvényesítő rendszerek kivitelezése, megállóhelyek kialakítása és megálló táblák felszerelése, vagy tanulmányok készítése ellenében.

(22) Támogatás iránti kérelmeiket az önkormányzatoknak a Régióhoz kellett benyújtaniuk.

(23) A támogatás mértéke a hozzáadottérték-adó nélküli kiadások 25–60 %-a között mozgott. A támogatás összege a kiadások fajtájától függően maximalizált volt.

(24) A támogatás kedvezményezettjeinek kötelezettséget kellett vállalniuk arra, hogy az üzembe helyezésüktől számított legalább öt évig fenntartják a kínálat mennyiségi és minőségi javításait, illetve megtartják a járműveket és a felszereléseket. Ezen öt éves időtartam alatt a támogatásban részesülő járműveknek elsősorban és túlnyomórészt az érintett vonalakon kellett közlekedniük.

(25) Végül a beruházó önkormányzatok és a vállalkozások kötelesek voltak az üzemeltetési megállapodásukat módosító záradékot kötni, amelyet a Regionális Tanács elnöke ellenjegyzett, és amely meghatározta a támogatás felhasználásának szabályait és felsorolta a kínálat mennyiségi és minőségi javításai tekintetében a kedvezményezett vállalkozástól elvárt ellenszolgáltatásokat.

(26) A francia hatóságok szerint 1994 és 2008 között az Île-de-France régióban működő összesen 150 vállalkozás közül 135 részesült támogatásban ezen intézkedés keretében.

2.1.1. *A nemzeti közigazgatási bíróság előtti eljárás*

(27) 2004 májusában a személyszállítók autonóm szakszervezete (syndicat autonome des transporteurs de voyageurs, a továbbiakban: SATV) a fent említett három határozat hatályon kívül helyezésére kérte a Regionális Tanács elnökét. Miután az elnök 2004. június 17-én elutasította kérelmét, az SATV az elutasító határozat megsemmisítése iránti keresetet nyújtott be a Párizsi Közigazgatási Bírósághoz.

([5]) 1994. október 20-i CR 34-94. számú határozat a magán- vagy állami vállalkozások által üzemeltetett közúti tömegközlekedési szolgáltatások javításához nyújtott támogatásról.
([6]) 1979. július 10-i CR 79-21. számú határozat.

(28) 2008. július 10-i ítéletében ([7]) a Közigazgatási Bíróság helyt adott az SATV megsemmisítés iránti kérelmének és – azzal az indokkal, hogy e támogatási rendszer bevezetését előzetesen nem jelentették be az Európai Bizottságnak – a Régiót arra utasította, hogy terjesszen új határozatot a Regionális Tanács elé. A Közigazgatási Bíróság másrészt a három határozat hatályon kívül helyezésére utasította a Régiót.

(29) A Régió – miközben fellebbezést nyújtott be ezen ítélet ellen – a 2008. október 16-án hozott CR80-08. számú határozattal hatályon kívül helyezte a vitatott határozatokat.

(30) A Párizsi Közigazgatási Fellebbviteli Bíróság (a továbbiakban: CAA) 2010. július 12-én ([8]) megerősítette a Közigazgatási Bíróság ítéletét. Ezen ítélet ellen a Régió felülvizsgálati kérelmet nyújtott be az Államtanácshoz. Az Államtanács 2012. július 23-i ítéletében ([9]) elutasította ezt a kérelmet.

(31) Emellett az érdekelt felek közül négy fél harmadik személyként jogorvoslati kérelmet nyújtott be a párizsi CAA ítélete ellen. Miután a CAA ezt a kérelmet 2015. november 27-én elutasította, az érdekelt felek felülvizsgálati kérelmet nyújtottak be, amely jelenleg is függőben van.

(32) Az SATV által 2008. október 27-én benyújtott újabb keresetlevelet követően a Párizsi Közigazgatási Bíróság 2013. június 4-i ítéletében ([10]) a 2008. július 10-i 0417015. számú ítélettel megsemmisített határozatok alapján folyósított támogatások visszatéríttetését lehetővé tevő végrehajtható okiratok kibocsátására utasította a Régiót. A Régió fellebbezett ezen ítélet ellen. A párizsi CAA 2013. december 31-én elutasította a keresetet ([11]). Ezen ítélet ellen a Régió felülvizsgálati kérelmet nyújtott be az Államtanácshoz. A kérelem jelenleg még mindig függőben van.

2.2. **Az STIF által végrehajtott intézkedések**

(33) Az STIF közigazgatási közintézmény, melynek működését a 2005. június 10-i 2005-664. számú rendelet szabályozza. Az STIF szervezi, koordinálja és finanszírozza az Île-de-France személyszállítási tömegközlekedését, melynek ellátását a Régie autonome des transports parisiens (a párizsi közlekedési vállalat, a továbbiakban: RATP), a Société nationale des chemins de fer français (a francia államvasútak, a továbbiakban: SNCF) a Transilien és az Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (Île-de-France közlekedési szakmai szervezete, a továbbiakban: OPTILE) hálózatába tömörült magán buszvállalkozások biztosítják.

(34) 2006. december 13-i 2006/1161. számú határozatával az STIF az összes menetrendszerű közúti tömegközlekedési vonalra vonatkozóan új szerződéses konstrukciót határozott meg. Ennek célja az volt, hogy a szolgáltatáskínálat és a szolgáltatás szintje, valamint a közlekedési vállalatok teljesítménye és pénzügyi átláthatósága terén megerősítse a szervező hatóságként betöltött szerepét.

(35) Ezen új konstrukció alapját egy regionális feltételfüzet képezi, amelynek alapelvei két egymás után kötött, összesen tíz éves időtartamra szóló szerződésben szerepelnek:

a) az elsőt, az 1. típusú szerződést (a továbbiakban: CT1 szerződés) legfeljebb négy évre kötötték meg (2007-től 2010-ig, illetve az utolsó szerződések esetében 2011-ig);

b) a másodikat, a 2. típusú szerződést (a továbbiakban: CT2 szerződés) az egyes magánvállalkozásokkal folytatott kétoldalú tárgyalás után kötötték meg a terület közlekedési hálózatára vonatkozóan a 2016. december 31-ig fennmaradó időre.

(36) Különböző módokon, de mindkét fajta szerződésben szerepel a közlekedési vállalkozások által végrehajtott beruházások támogatásának elve.

2.2.1. *A CT1 szerződések bemutatása*

(37) A CT1 szerződéseket 2006. december 13-án kötötték meg 75 közlekedési magánvállalkozással, és azok 2007. január 1-jén léptek hatályba. Ezek a szerződések váltották fel a korábbi üzemeltetési megállapodásokat, emellett előkészítették a CT2 szerződésekben testet öltő „megcélzott" szerződéses formára való áttérést.

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

(38) A CT1 szerződést mindegyik vállalkozással az általa működtetett összes vonalra vonatkozóan kötötték meg. A CT1 szerződés 2-1. pontja értelmében a szerződés célja az volt, hogy meghatározza *„a vállalkozás számára az általa az Île-de-France régióban működtetett menetrendszerű személyszállítási tömegközlekedési közszolgáltatás végrehajtásának feltételeit”*. Meghatározta az STIF és a szolgáltató közötti kapcsolatok működési szabályait a következők tekintetében:

a) a Regionális Közlekedési Tervben szereplő és a szerződésben meghatározottak szerinti menetrendszerű közúti tömegközlekedési szolgáltatás tartalma és a végrehajtására vonatkozó kötelezettségvállalások;

b) a Regionális Feltételfüzetben meghatározott minimális alapszabályok tiszteletben tartása mellett a szerződéses szolgáltatáskínálatra alkalmazandó szolgáltatásminőségi kötelezettségek;

c) eszközök és beruházások;

d) az STIF hozzájárulásaira vonatkozó számítás a Regionális Feltételfüzetben meghatározott elvek tiszteletben tartása mellett;

e) az STIF és a vállalkozás közötti szerződéses kapcsolatok működésére vonatkozó különleges szabályok a tájékoztatás, az ellenőrzés, a felülvizsgálat és a szerződés megszűnése tekintetében;

(39) Az STIF a 2008. október 2-án kelt igazgatótanácsi határozatban módosító záradékkal (a továbbiakban: 3. sz. módosító záradék) módosította a CT1 szerződéseket, és gördülőállomány-beruházási támogatási mechanizmust vezetett be. E támogatások összegét úgy szabályozták, hogy meghatározták azokat a felső árhatárokat, amelyekre az STIF legnagyobb mértékű hozzájárulása vonatkozott. A támogatott felszereléseket a kedvezményezett vállalkozások kötelesek voltak legalább 8 évig a kizárólag az STIF közlekedési tervében szereplő közszolgáltatási tevékenységek végzésére használni.

(40) Ennek megfelelően a CT1 szerződés keretében 836 járművet finanszíroztak, és a folyósított támogatások összege összesen 61,5 millió euro volt.

2.2.2. *A CT2 szerződések bemutatása*

(41) A CT2 szerződés nagyrészt átveszi a CT1 szerződés általános rendelkezéseit, különösen a szerződés céljait, illetve az STIF és a szolgáltató közötti kapcsolatok működési szabályait illetően.

(42) Hasonlóan az előzőhöz, a CT2 szerződés *„az előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése címén”* nyújtott hozzájárulást határoz meg az STIF részéről. Ez a hozzájárulás tartalmaz egy ún. C1 részt, amely az üzemeltetési költségekhez, és egy ún. C2 részt, amely a beruházások finanszírozásához kapcsolódik.

(43) A CT2 szerződések C2 hozzájárulása nem hasonlít egy klasszikus támogatásra, amely – csakúgy, mint a Régió rendszere és a CT1 szerződések esetében – egy maximális ár/támogatási ráta páros alkalmazásán alapul. A C2 hozzájárulás valójában minden évben az STIF által jóváhagyott beruházási tervből eredő, valamint a közlekedési vállalkozás által készített és az STIF által szintén jóváhagyott előzetes üzemi elszámolásban feltüntetett összes beruházási költséget fedezi (a máshonnan kapott esetleges támogatások hatása nélkül).

(44) A C1 hozzájárulás a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtásából eredő, a bevételekkel csökkentett és a szerződésben kialkudott nyereséggel növelt üzemeltetési költségeket fedezi. Ezek az elemek szintén szerepelnek a közlekedési vállalkozás által készített és az STIF által jóváhagyott előzetes üzemi elszámolásban. Mivel a C1 hozzájárulás nem tartozott a beruházás problémaköréhez, a Bizottság azt nem vette bele az eljárást megindító határozatban meghatározott mélyreható vizsgálatának körébe.

(45) 2012. április óta az összes hálózat áttért a CT2 szerződésre, ami 143 megkötött szerződést jelent. Az OPTILE-hez tartozó vállalkozásoknak odaítélt szerződésekről nem adtak ki a szerződés odaítéléséről szóló hirdetményt és azokat nem tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. Az RATP-vel és az SNCF Mobilités-vel kötött szerződésekre vonatkozó, a szerződés odaítéléséről szóló hirdetményeket 2015. december 3-án, azaz az odaítélés időpontjánál későbbi időpontban tették közzé.

(46) Az STIF által tett észrevételek feladásának időpontjáig 2 177 járművet finanszíroztak a CT2 szerződések keretében, összesen 796,9 millió euro összegben.

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATBAN MEGFOGALMAZOTT KÉTSÉGEK ÖSSZEFOGLALÁSA

3.1. A támogatás megléte

(47) mivel az előzetes vizsgálat idején a francia hatóságok részéről nem érkezett kellően alátámasztott válasz, a Bizottság csak nagyon részlegesen értette meg a panasz tárgyát képező intézkedéseket. A 2014. március 11-i határozatban kifejezett kétségek nagyrészt ezt a hiányos tájékozottságot tükrözik.

(48) A Bizottság először is a Régió, majd az STIF által végrehajtott beruházás-támogatási intézkedések helyes minősítését vitatta, vagyis azt, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtásával kapcsolatos támogatásokról vagy ellentételezésekről van-e szó.

(49) Abban az esetben, ha a francia hatóságok be tudják bizonyítani, hogy a rendszerek ellentételezésre hasonlítanak, az *Altmark*-ítéletben kifejtett négy kritérium (a továbbiakban: *Altmark*-kritériumok) ([12]) teljesülése válik bizonytalanná. Úgy tűnt ugyanis, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket nem határozták meg egyértelműen. A Bizottság kétségeinek adott hangot az eszköz- és járműbeszerzési támogatás százalékos arányainak és felső határainak kiszámításához használt módszer objektivitásával és átláthatóságával kapcsolatban is, és kiemelte, hogy a túlkompenzáció elkerülése szempontjából nem tartja helyesnek azt, hogy az önkormányzatoknak odaítélt összegeket átalányalapon rögzítették. Végül a Bizottság nem rendelkezett elegendő információval ahhoz, hogy megítélhesse a költségelemzésre vonatkozó negyedik *Altmark*-kritérium teljesülését.

3.2. Összeegyeztethetőség

(50) A Bizottság jelezte, hogy mivel a francia hatóságok nem adtak választ vagy hiányos válaszokat adtak, az eljárást megindító határozatban szereplő rendszerek összeegyeztethetőségének elemzésére alkalmazandó jogalap kérdésére nem tért ki. Másrészt az odaítélt támogatások jellegével (támogatás vagy ellentételezés) kapcsolatos kétségek miatt a jogalap megválasztása korainak tűnt.

(51) Amennyiben a szóban forgó intézkedéseket ellentételezésnek kell tekinteni, a Bizottságnak kétségei merültek fel azzal kapcsolatban, hogy azok összeegyeztethetőek-e az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([13]) 3., 4. és 6. cikkével.

4. FRANCIAORSZÁG VÁLASZA AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATRA

4.1. A támogatás megléte

4.1.1. *A Régió által végrehajtott intézkedések*

(52) Franciaország arra hivatkozik, hogy a szelektivitás és a tagállamok közötti kereskedelem érintettségének kritériumai nem teljesülnek.

4.1.1.1. A szelektivitás hiánya

(53) Franciaország kifejti, hogy az Île-de-France régió összes olyan menetrendszerű közúti tömegközlekedési szolgáltatója, amely erre vonatkozóan kérelmet nyújtott be, részesült a szóban forgó intézkedések biztosította kedvezményből (az összesen 150 vállalkozásból 135). Másrészt az intézkedések odaítélése megfelelt az Île-de-France régió által hozott határozatban objektív módon és előzetesen meghatározott feltételeknek. Tehát ezen intézkedések odaítéléséhez az állami hatóságok nem gyakorolták mérlegelési jogkörüket.

(54) Maga a Francia Versenyhatóság is úgy ítélte meg, hogy különleges jogi kerete miatt az Île-de-France régió menetrendszerű közúti tömegközlekedési piaca sajátos piacnak minősül. Ezenfelül az autóbuszos szállítási piacon használt eszközök nem azonosak a menetrendszerű szállítási piacon használtakkal.

4.1.1.2. A tagállamok közötti kereskedelem érintettségének hiánya

(55) Franciaország szerint a Bíróság ítélkezési gyakorlatából egyértelműen az következik, hogy a versenyre nem nyitott piacon bevezetett támogatási program nem tartozik az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének ([14]) hatálya alá.

([12]) A Bíróság C-280/00. sz., *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkersgesellschaft Altmark GmbH* ügyben 2003. július 24-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2003:415).

([13]) Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

([14]) A Törvényszék T-298/97. sz., *Alzetta Maura kontra Bizottság* ügyben 2000. június 15-én hozott ítélete (ECLI:EU:T:2000:151).

(56) A jelen ügyben a szóban forgó intézkedések kedvezményezett vállalkozásai a kiszolgált vonalak mindegyikén monopolhelyzetbe kerültek.

(57) Ezért a piac zárt jellegét és a kedvezményezett vállalkozások monopolhelyzetét figyelembe véve a szóban forgó intézkedések nem érinthették a tagállamok közötti kereskedelmet. Az, hogy a kedvezményezett vállalkozások egy kisebb része más tagállamok területén is végzett tevékenységet, nem módosítja ezt a megállapítást, mivel e vállalkozások kizárólag közszolgálati feladataikra használták fel a regionális támogatásokat.

4.1.2. *Az STIF által végrehajtott intézkedések*

(58) Franciaország véleménye szerint az STIF által végrehajtott intézkedéseket közszolgáltatási ellentételezéseknek kell minősíteni. Mivel ezek az ellentételezések megfelelnek a négy *Altmark*-kritériumnak, nem minősülnek állami támogatásnak.

4.1.2.1. Első *Altmark*-kritérium

(59) A szolgáltatókra háruló közszolgáltatási kötelezettségeket egyértelműen meghatározták a CT1 szerződés 4-2. pontjában, többek között a karbantartásra, az üzemeltetésre, az utasszállításra, a díjszabásra, a biztonságra vagy a tájékoztatásra vonatkozó kötelezettségeket illetően. Ezeket a kötelezettségeket egészítette ki a 3. sz. módosító záradék, amely többek között meghatározza, hogy a járműveket 8 évig kötelezően a szerződésben szereplő vonalakon kell használni.

(60) mivel a CT2 szerződés átveszi a CT1 szerződésben szereplő közszolgáltatási kötelezettségeket (5-2. pont) és azokat a járműparkra vonatkozó minőségi követelményeket növelő rendelkezésekkel egészíti ki (41–43. pont), a szolgáltatókra háruló közszolgáltatási kötelezettségek itt is egyértelműen meghatározásra kerültek. Ezek például az eszköz bizonyos élettartamát biztosító beruházási, karbantartási vagy fenntartási kötelezettségeket jelentik.

4.1.2.2. Második *Altmark*-kritérium

(61) A CT1 szerződés esetében a 3. sz. módosító záradékban előírtak szerint a járműpark megújításához és bővítéséhez folyósított ellentételezést úgy számították ki, hogy az STIF maximális hozzájárulásának előre meghatározott mértékét alkalmazták a szintén a módosító záradékban rögzített maximális árakra.

(62) A CT2 szerződés 53. pontja kétfajta hozzájárulást ír elő a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatban: a C1 hozzájárulást (53-2. pont), amely az üzemeltetési költségeket, illetve a C2 hozzájárulást (53-3. pont), amely a beruházási költségeket hivatott fedezni.

(63) Ezért Franciaország szerint az ellentételezéseket előzetesen, objektív és átlátható módon számították ki.

4.1.2.3. Harmadik *Altmark*-kritérium

(64) A közszolgáltatási szerződések (CT1 és CT2) előírják, hogy a beruházási ellentételezéseket kizárólag a járművek és felszerelések beszerzését követően ítélik oda. Másrészt az STIF koherencia-ellenőrzéseknek veti alá a kapott okmányokat, hogy meggyőződjön arról, hogy a vásárolt jármű valóban megfelel az STIF-hez benyújtott eredeti kérelemnek. Az STIF bármikor végezhet vizsgálatokat, auditálásokat vagy ellenőrzéseket. A kedvezményezett vállalkozások kötelesek éves jelentéseket benyújtani, amelyekben számot kell adniuk az előzetes ütemezés alapján elvégzett beruházásokról. Végül a szerződések visszafizetési záradékokat tartalmaznak a szerződéses kötelezettségek nem teljesítése esetére, és az STIF bírságokat szabhat ki. Franciaország véleménye szerint ezek az elemek lehetővé teszik a túlkompenzáció elkerülésének biztosítását.

4.1.2.4. Negyedik *Altmark*-kritérium

(65) Az STIF szolgálatai elemzési eszközöket dolgoztak ki arra, hogy az STIF-fel leszerződött összes szolgáltató által összeállított adatbázis alapján költségösszehasonlításokat végezzenek. Ez biztosítja, hogy az ellentételezések mértékét egy átlagos, jól vezetett vállalkozás költségeinek elemzése alapján határozták meg.

4.2. **Összeegyeztethetőség**

4.2.1. *A Régió által végrehajtott intézkedések*

(66) Franciaország kiemeli, hogy abban az esetben, ha a Bizottság a közszolgáltatási ellentételezés minősítést fogadná el, az 1191/69/EGK tanácsi rendelet ([15]) lenne a jogalap a régió által végrehajtott intézkedések összeegyeztethetőségének értékeléséhez. Franciaország szerint az intézkedések eleget tesznek a többek között az e rendelet 2. és 14. cikkében felsorolt feltételeknek.

(67) Másrészt Franciaország véleménye szerint a Régió által bevezetett rendszer az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése alapján megfelelt az állami támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozó együttes feltételeknek, melyek a következők: hozzájárulás a közös érdekű célok eléréséhez; a piac hiányossága; az intézkedés szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága; az ösztönző hatás megléte; a támogatás szükséges minimumra korlátozása; korlátozott kedvezőtlen hatások; a támogatás odaítélésének átláthatósága.

4.2.2. *Az STIF által végrehajtott intézkedések*

(68) Ha a Bizottság úgy tekinti, hogy az STIF által végrehajtott intézkedések állami támogatásnak minősülnek, Franciaország úgy véli, hogy bizonyítani tudja azok összeegyeztethetőségét, mivel megfelelnek az 1370/2007/EK rendeletnek. Franciaország szerint az STIF rendszere megfelel e rendelet követelményeinek, azaz a közszolgáltatási kötelezettségek egyértelmű meghatározásának, az ellentételezés kiszámításához alapul vett paraméterek objektív és átlátható módon történő meghatározásának, és a szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó költségek megosztására vonatkozó szabályok meghatározásának.

(69) A CT1 szerződés a (64) preambulumbekezdésben felsorolt kötelezettségek, valamint annak révén felel meg ezeknek a követelményeknek, hogy az STIF számára lehetőséget biztosít arra, hogy e kötelezettségek végrehajtási feltételeit illetően ellenőrzéseket végezzen.

(70) A CT2 szerződések esetében az ezen kötelezettségek címén előírt ellentételezéseket az alapján bontják tovább, hogy mire vonatkoznak (az üzemeltetési költségek vagy a beruházási költségek fedezése). Abban az esetben, ha a járműveket nem újítják meg a járműpark-beruházási tervben előírtaknak megfelelően, az értékcsökkenési leírások és a vonatkozó pénzügyi költségek összegét vissza kell fizetni az STIF-nek. Franciaország hangsúlyozza, hogy az STIF kiterjesztett auditálási és ellenőrzési jogkörrel is rendelkezik a CT2 szerződések keretében. Ezért úgy tűnik, hogy az STIF meg tud győződni arról, hogy az általa folyósított összegeket kizárólag a CT2 szerződéssel összefüggő saját költségek fedezésére fordítják, és hogy ezek az összegek a közszolgáltatási kötelezettségek igazságos, az 1370/2007/EK rendelettel és a közös piaccal összeegyeztethető ellentételezésének minősülnek.

5. **AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI ÉS FRANCIAORSZÁG MEGJEGYZÉSEI**

5.1. **Régió**

(71) A Régió csak azokról az intézkedésekről nyilatkozott, amelyeket 1994 és 2008 között saját maga hajtott végre.

(72) A Régió emlékeztet arra, hogy az Île-de-France közlekedésének megszervezése az általános jogtól eltérő rendszer hatálya alá tartozott, amit különleges helyzete tett indokolttá (gyors népességnövekedés, a város terjeszkedése, nemzetközi repülőterek letelepedése, számos pályaudvar).

(73) A rendszer kedvezményezettjei azok az önkormányzatok voltak, amelyek magánvállalkozásokkal kötöttek szerződést a vonalak üzemeltetésére vonatkozóan, vagy e vonalakat állami kezelésben maguk működtették. E kedvezményezettek az Île-de-France piacán végezték tevékenységüket, amely nem volt liberalizált piac.

5.1.1. *A támogatás megléte*

(74) A szóban forgó intézkedések nem minősülnek állami támogatásoknak. A Régió szerint ugyanis a szelektivitás és a tagállamok közötti kereskedelem érintettségének kritériumai nem teljesülnek.

5.1.1.1. Szelektivitás

(75) A szóban forgó intézkedések odaítélése objektív és meghatározott feltételek szerint történt, amelyek a feltételeket teljesítő valamennyi vállalkozás számára lehetővé tették, hogy részesüljenek az ezen intézkedések biztosította kedvezményekben. Azok a vállalkozások, amelyek nem részesültek ezekből az intézkedésekből vagy nem nyújtottak be arra irányuló kérelmet, vagy nem voltak jogosultak a támogatásra.

([15]) A vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettség terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet (HL L 156., 1969.6.28., 1. o.).

(76) Ezenfelül az Île-de-France személyszállítási tömegközlekedési piacára vonatkozó jogi szabályozás sajátos, a Francia Versenyhatóság által elismert jellemzőkkel bír. Mivel a vállalkozások ennélfogva nincsenek hasonló jogi és ténybeli helyzetben, nem vonható le az a következtetés, hogy a szóban forgó intézkedések szelektív jellegűek.

(77) Másfelől a menetrendszerű közúti tömegközlekedési tevékenységeket folytató vállalkozások és a más típusú szállítási tevékenységeket folytató vállalkozások nem ugyanolyan járműveket használnak.

5.1.1.2. A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

(78) A Régió egyetért Franciaország ezzel kapcsolatos elemzésével.

5.1.2. *Összeegyeztethetőség*

(79) mivel az intézkedések nem minősíthetők támogatásnak, a Régió nem elemzi azok összeegyeztethetőségét.

5.1.3. *Létező támogatási programmá minősítés*

(80) Utolsó észrevételeiben a Régió azt az érvet hozza fel, hogy a 2008-ig hatályban lévő rendszert létező támogatási programként kellene elemezni. A Régió szerint ezt a rendszert 1949-ben és 1959-ben, vagyis a Római Szerződésnél korábbi időpontban (1949) kiadott jogszabályszövegek alapján vezették be, vagy ha az 1959-es évet kellene elfogadni, akkor olyan időpontban, amikor az Île-de-France régió menetrendszerű közúti tömegközlekedési piaca nem volt versenyre nyitott piac.

5.2. **STIF**

(81) Az STIF csak azokról az intézkedésekről nyilatkozott, amelyeket saját maga hajtott végre: ezek a CT1 és CT2 szerződések.

5.2.1. *A támogatás megléte*

(82) Az STIF véleménye szerint a szóban forgó intézkedések nem minősíthetők állami támogatásnak, mivel teljesítik a négy *Altmark*-kritériumot.

5.2.1.1. Első *Altmark*-kritérium

(83) Az STIF szerint az első *Altmark*-kritérium azért teljesül, mert a közlekedési vállalkozásokra háruló közszolgáltatási kötelezettségeket, köztük a beruházási költségeknek megfelelő kötelezettségeket is valóban egyértelműen és pontosan megjelölik. A rendszer célja és hatása az, hogy olyan üzemeltetési és szállítási kötelezettségeket, valamint díjszabási kötelezettségeket írjon elő a közlekedési magánvállalkozások számára, amelyek elengedhetetlenül fontosak egy közszolgáltatási kötelezettséghez hasonló közlekedési szolgáltatáskínálat biztosításához.

(84) A CT1 szerződések esetében minden egyes szerződésben felsorolták az összes kötelezettséget. A CT2 szerződések a közszolgáltatási kötelezettségeket már egyértelműen rögzítő CT1 szerződések folytatását jelentik.

(85) A közszolgálati feladat végrehajtására és a kötelezettségek teljesítésére való képesség a járművektől is függ (minőség, felszereltség, kor stb.), amely a járművekkel kapcsolatos részletes kötelezettségeket, köztük – a CT2 szerződések keretében – a pontos beruházási terv elkészítését is magában foglalja.

5.2.1.2. Második *Altmark*-kritérium

(86) A CT1 szerződésekkel kapcsolatban az STIF úgy véli, hogy a közszolgáltatási ellentételezések kiszámításának alapját képező paraméterek objektívek és átláthatóak voltak.

(87) A CT2 szerződések adatokat tartalmaznak az ellentételezés kiszámításához, amiből az következik, hogy a paramétereket előre ismerik, és hogy azokat objektív és átlátható módon határozták meg. A CT2 szerződésekben előírás az STIF és a vállalkozás közötti szerződéssel lekötött szolgáltatás pénzügyi elszámolása, amely a szerződés gazdasági egyensúlyát tükrözi, és a vállalkozás összes bevételét és költségét, köztük az STIF hozzájárulásait is tartalmazza.

(88) Ezenfelül mindkét fajtájú szerződés tartalmaz az ellentételezések ellenőrzésére szolgáló mechanizmusokat.

(89) Ezért az STIF úgy véli, hogy a szolgáltatóknak nyújtott ellentételezésre vonatkozó paramétereket objektív és átlátható módon, előre meghatározták.

5.2.1.3. Harmadik *Altmark*-kritérium

(90) Az ajánlatok kiválasztási és összehasonlítási módszere, illetve a szerződések aláírásuk előtti bevizsgálásának módszere az STIF véleménye szerint lehetővé teszi a túlkompenzáció bármilyen kockázatának elhárítását.

(91) A szerződések és a módosító záradékok aláírása előtt ugyanis az üzemeltetési költségeket alapos elemzésnek vetik alá, amelynek alapját a pályázó vállalkozás által készített, a műszaki és gazdasági adatokat részletesen bemutató, előzetes üzemi elszámolás képezi. Ez az elemzés a következő kritériumokat veszi figyelembe:

a) a vonalankénti, időszakonkénti és idősávonkénti kínálat-volumen, amely az év időszakától függően lehetővé teszi az egyes vonalak működtetéséhez szükséges vezetési órák számának meghatározását;

b) a járműpark megfelelő méretezése a hálózat minden részére vonatkozóan;

c) a hozzájárulás mértéke, amely a vállalkozás által bemutatott részletes analitikán alapuló üzemeltetési költségekről folytatott tárgyalásoktól függ; és

d) a felülvizsgálat képlete, amely alapján a szerződésben meghatározott összegek napi euróárfolyamra számíthatók át.

(92) A folyamat végén, a szerződés teljesítésekor alkalmazott módszer szintén lehetővé teszi bármilyen túlkompenzáció elkerülését. Ez az alábbiakat foglalja magában:

a) a CT1 szerződés keretében: a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtási feltételeinek ellenőrzése, beleértve a járműbeszerzéshez folyósított ellentételezésekre vonatkozóan is;

b) a CT2 szerződés keretében: az értékcsökkenési leírások és a pénzügyi költségek összegének visszafizetése abban az esetben, ha a járműveket nem újítják meg a beruházási tervben meghatározottaknak megfelelően.

(93) Az STIF mindkét fajta szerződés esetében ellenőrzi a folyósított hozzájárulások felhasználását.

5.2.1.4. Negyedik *Altmark*-kritérium

(94) A közszolgálati feladat odaítélése nem képezte közbeszerzési eljárás tárgyát.

(95) Az STIF véleménye szerint viszont az ellentételezések mértékét egy átlagos, jól vezetett vállalkozás által viselt költségek részletes és alapos elemzése alapján határozzák meg. A szerződések számára és a szolgáltatók sokféleségére tekintettel az STIF úgy véli, hogy pontos és teljes képet tud alkotni a piac valós helyzetéről, különösen mivel mindegyik szolgáltató szerződése egységes formátumon és részletes egyedi adatokon alapul.

(96) Ezenfelül az STIF kidolgozott elemző eszközökkel rendelkezik. Az auditok elvégzéséhez vagy a belső műszaki elemzések alaposabb vizsgálatához vizsgálóirodák közreműködését vette igénybe, és összehasonlította az Île-de-France régió piacán tett ajánlatokat, valamint a vidéki személyszállítási piacokon a versenyeztetések keretében odaítélt szerződéseket.

(97) Az STIF véleménye szerint a szolgáltatásminőségre vonatkozó követelményei megfelelnek az átlagos, jól vezetett vállalkozással való összehasonlíthatóság kritériumainak. Az autóbuszhálózat minőségének harmonizációja érdekében a CT1 szerződések közös célkitűzéseket, a szolgáltatás minőségének mérésére szolgáló mutatószámokat tartalmaztak, a fejlődést ösztönző pénzügyi ösztönző rendszerrel együtt. A rendszert a CT2 szerződésekben kiegészítették.

(98) Következésképpen az ellentételezések mértékét azon költségek elemzése alapján határozták meg, amelyeket egy átlagos, jól vezetett és szállítóeszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás viselt volna e kötelezettségek teljesítése során.

5.2.2. *Összeegyeztethetőség*

(99) Az STIF azt kéri, hogy amennyiben a Bizottság mégis állami támogatásnak tekinti a rendszert, akkor pontosan jelölje meg a jogalapot, amely alapján az összeegyeztethetőséget értékelni kívánja. Az STIF-nek ugyanis kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy az eljárást megindító határozatában a Bizottság úgy vélte, hogy az összeegyeztethetőséget az 1370/2007/EK rendelet alapján kell vizsgálni. Mivel a szóban forgó intézkedések e rendeletnél korábbiak, az STIF véleménye szerint inkább az 1191/69/EGK rendeletet kellene választani helyette. Mindazonáltal az eljárást megindító bizottsági határozattal való összhang érdekében az STIF az 1370/2007/EK rendeletre alapozza észrevételeit.

(100) Az STIF szerint a CT1 és CT2 szerződések az 1370/2007/EK rendeletben meghatározott valamennyi feltételnek megfelelnek.

(101) Először is a magánszolgáltatókkal kötött szerződések valóban az 1370/2007/EK rendelet szerinti közszolgáltatási szerződések, az STIF pedig az illetékes hatóságot képviseli.

(102) Másodsorban az a feltétel is teljesül, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket az érintett földrajzi területek egyértelmű megjelölésével együtt egyértelműen kell meghatározni.

(103) Harmadsorban az ellentételezés kiszámításának paraméterei pontosak, azokat objektív és átlátható módon, előre meghatározták.

(104) Negyedsorban a szerződések tartalmazzák a vállalkozás és az STIF által viselt költségek részletezését.

(105) Ötödsorban a túlkompenzáció kockázatát a (90)–(93) preambulumbekezdésben említett érvek alapján kellene kizárni.

5.3. **Az OPTILE**

(106) Az OPTILE 70 vállalkozást tömörít (2012-es adat), amelyek – az RATP és az SNCF kivételével – a Régió közlekedési tervében szereplő menetrendszerű közlekedési szolgáltatásokat működtetnek. Észrevételei kizárólag a Régió által végrehajtott intézkedésekre vonatkoznak.

5.3.1. *A támogatás megléte*

(107) Ellentétben azzal, amit a Bizottság az eljárást megindító határozatában feltételezett, az OPTILE úgy véli, hogy ezek a támogatások nem adódnak hozzá az önkormányzatok által már folyósított ellentételezésekhez, ezért nem kiegészítő kifizetést, hanem az önkormányzatok által folyósított ellentételezések csökkentését jelentik.

(108) Másrészt a támogatások folyósítását a korábban meglévő közszolgáltatási szerződéseket módosító záradékok aláírásához kötötték, amelyek további kötelezettségeket róttak az üzemeltetőre.

(109) Az OPTILE szerint az állami támogatásnak minősítés négy kritériuma közül csak egy, a közforrások megléte teljesül. A szelektívitás, a gazdasági előny megléte, valamint a tagállamok közötti verseny és kereskedelem érintettsége nem áll fenn.

5.3.1.1. Gazdasági előny

(110) A Régió a területi önkormányzatoknak, nem pedig a közlekedési vállalkozásoknak nyújtotta támogatásait, mivel a cél az önkormányzatok pénzügyi terhének enyhítése volt.

(111) Ha ezeket a támogatásokat nem folyósították volna, akkor vagy a szerződések végrehajtása módosítás nélkül folytatódott volna, mivel az eredeti szerződésben meghatározott kínálati szint és a szolgáltatási szabályok változatlanul maradtak volna, vagy pedig a szervező önkormányzatoknak nagyobb ellentételezéseket kellett volna folyósítaniuk amiatt, hogy a közszolgáltatási szerződések módosító záradékaiban újra meghatározott szolgáltatáskínálat költségeihez képest nőtt volna az elégtelen díjbevételekből származó veszteség.

(112) A járműbeszerzéskor a vállalkozás rendelkezésére bocsátott összegeket az eszközök értékcsökkenési leírási ideje alatt visszaszolgáltatták a szervező önkormányzatoknak, és a vállalkozások pénzügyi költsége ugyanakkora volt, mint banki hitel igénybevétele esetén. Tehát a területi önkormányzatok közötti teherátháritásról volt szó.

(113) Ezenfelül az OPTILE szerint a Régió támogatásai közszolgáltatási ellentételezésekre hasonlítottak. Mivel a négy *Altmark*-kritérium teljesül, kizárható a gazdasági előny megléte.

(114) Az első *Altmark*-kritériumot illetően a Régió által nyújtott támogatások folyósításának feltétele a szervező önkormányzatok és a vállalkozások között létrejött szerződéseket módosító záradék megkötése volt. Ez a módosító záradék határozta meg a kínálat növelését, és kötelezettségeket tartalmazott a minőségjavításra vonatkozóan, amelyek megfelelő teljesítését ellenőrizték.

(115) A második *Altmark*-kritériumot illetően az ellentételezés kiszámításának paramétereit objektív és átlátható módon, előre meghatározták, és azok a szolgáltatás költségének objektív meghatározásán alapultak. Az OPTILE példaként hozza fel a Régió járműfinanszírozáshoz nyújtott hozzájárulásának mértékeit, amelyek a járművek és a hálózat jellegzetességeitől függően a beszerzési költség 25–60 %-át tették ki, és azokat előre rögzítették, csakúgy, mint a támogatási alap maximális értékeit. Másrészt a módosítózáradék-mintában meghatározták, hogy a támogatást milyen módszerrel számították be az üzemeltető vállalkozásnak folyósított ellentételezésbe.

(116) Ami a harmadik *Altmark*-kritériumot illeti, az önkormányzatokat terhelő ellentételezéseket egy előzetes költségvetés alapján határozták meg, amelyet szintén a szolgáltatás üzemi költségei alapján állapítottak meg. Ezekbe a költségekbe beleszámították a Régió által nyújtott eszköztámogatás hatásaival kapcsolatos csökkentést és az utolsó utasszámlálások alapján meghatározott bevételeket. A megállapodások a vállalkozások elszámolásainak ellenőrzési jogával ruházták fel az önkormányzatot.

(117) A negyedik *Altmark*-kritériumot illetően az önkormányzatok a megállapodások megkötése előtt megvizsgálták a vállalkozások költségszerkezetét. A gördülőállomány rendelkezésre bocsátásával kapcsolatos költségek egyébként csak egy kb. 15 %-os részt tesznek ki.

5.3.1.2. Szelektivitás

(118) Ezekben a támogatásokban mindazok az önkormányzatok részesülhettek, amelyek az Île-de-France területén menetrendszerű közúti tömegközlekedési hálózatot szerveznek. Az odaítélési kritériumokat előzetesen és objektív módon határozták meg. A kizárólag alkalmi szállítási tevékenységet folytató vállalkozások pedig nem voltak érintettek.

5.3.1.3. A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

(119) Egyrészt az Île-de-France menetrendszerű közúti tömegközlekedésének piaca nem volt nyitott a verseny előtt. Másrészt amikor a rendszert 1979-ben létrehozták, a közlekedési piacok még a többi tagállamban sem voltak versenyre nyitottak.

(120) A Bizottság által vizsgált azon eshetőség, hogy az Île-de-France-i vállalkozások támogatott eszközöket használnak arra, hogy Franciaországban és Európában a versenyre nyitott más közlekedési piacokon pályázóként jelentkezzenek, sem szerződésileg, sem a gyakorlatban nem lenne kivitelezhető. Egyrészt ugyanis a szerződés rendelkezései korlátozták a részben a Régió által támogatott járművek más tevékenységekre történő használatát és kizárták azt, hogy a regionális rendszer biztosította kedvezményből egy másik piacon működve hasznot lehessen húzni, másrészt a szerződés szerinti szolgáltatás biztosítására az Île-de-France területén használt járműveket a gyakorlatban nem lehetett egyidejűleg az Île-de-France területén kívül arra használni, hogy azokkal más piacokon hasonló szolgáltatást végezzenek.

(121) Az OPTILE szerint a városi, többnyire álló utasok szállítására szolgáló járművek egyébként sem használhatók alkalmi személyszállításra, mert ahhoz ülő utasok szállítására kialakított autóbuszokra van szükség.

5.3.2. *Összeegyeztethetőség*

(122) Ha a rendszert állami támogatásnak kellene tekinteni, annak összeegyeztethetőségét jogbiztonsági és bizalomvédelmi okokból az 1191/69/EGK rendelet, nem pedig az 1370/2007/EK rendelet rendelkezései alapján kellene vizsgálni.

(123) Az 1191/69/EGK rendeletnek megfelelően a közszolgáltatási szerződések megkötésére a népességnövekedésre való reagálás és az elégséges menetrendszerű közúti tömegközlekedési szolgáltatás biztosítására irányuló szándék teljesítése érdekében volt szükség úgy, hogy annak költségeit ne a felhasználóknak kelljen viselniük, és emellett a szerződések a környezetvédelmi előírásokkal kapcsolatos törekvésekkel is kiegészüljenek. A szerződések többek között azért feleltek meg a rendelet 14. cikkének, mert tartalmazták a kért minimális követelményeket. Végezetül, a vállalkozásoknak folyósított ellentételezés nem haladta meg a közszolgáltatás működésének biztosításához szükséges mértéket: az ellentételezés felső határát a szerződésben meghatározott szolgáltatások végrehajtásának költségei és a szolgáltatásokból származó összes bevétel összege közötti különbség összegében állapították meg.

(124) Ha a rendszert állami támogatásnak kellene tekinteni, akkor azt az 1191/69/EGK rendelet alapján összeegyeztethetőnek kellene nyilvánítani.

5.4. **Keolis**

(125) A Keolis a közlekedési ágazatban és különösen az Île-de-France régió menetrendszerű közúti tömegközlekedési ágazatában működő vállalatcsoport. Tagja az OPTILE-nek. A Keolis észrevételei kizárólag a Régió által végrehajtott intézkedésekre vonatkoznak.

5.4.1. *A támogatás megléte és az 1191/69/EGK rendeletnek való megfelelés*

(126) Tény, hogy az önkormányzatok támogatást kaptak a Régiótól, a Keolis azonban azt állítja, hogy a művelet pénzügyi szempontból semleges volt a szolgáltatók számára. Támogatás nélkül az önkormányzatoknak vagy azzal egyenértékű támogatást kellett volna folyósítaniuk azoknak a szolgáltatóknak, amelyekkel üzemeltetési megállapodást kötöttek, vagy pedig bele kellett volna egyezniük a szolgáltatás csökkentésébe. A szolgáltatók tehát nem élveztek további előnyt a Régió által bevezetett rendszer nélküli közfinanszírozásokhoz képest.

(127) Másrészt a szóban forgó rendszer nem választható külön a közlekedési vállalkozások és az önkormányzatok között létrejött üzemeltetési megállapodásoktól. Ezek valójában csak egy aspektusát jelentették az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke szerinti közszolgáltatási szerződések területi önkormányzatok általi végrehajtásának; a Keolis szerint ezek a szerződések megfeleltek az említett cikk rendelkezéseinek.

(128) Következésképpen a rendszer önmagában nem jelentett állami támogatást, mivel a szolgáltatóknak abból nem származott gazdasági előnye.

5.4.2. *Létező támogatási programmá minősítés*

(129) A Keolis szerint a Régió által 1994-ben bevezetett rendszer létező támogatási program volt, mivel a Római Szerződés hatálybalépése előtt kihirdetett 1949-es rendelet ([16]) 19. cikkének rendelkezéseit hajtotta végre. A szóban forgó intézkedéseket tehát a 659/1999/EK tanácsi rendelet ([17]) keretében kell vizsgálni, és a Bizottságnak szükség esetén csak a jövőre nézve hasznos intézkedéseket kellene javasolnia a francia hatóságoknak. Mivel azonban a szóban forgó rendszert 2008-ban hatályon kívül helyezték, annak vizsgálata már nem szükséges.

(130) Akkor is ugyanezt a következtetést kellene levonni, ha 1994-et fogadnánk el a Régió által bevezetett rendszer bevezetésének éveként. 1994-ben az érintett gazdasági ágazat valóban nem volt nyitott a versenyre, ahogyan azt a Bizottság által 1997-ben és 1998-ban elfogadott határozatok ([18]) is szemléltetik. A tagállamok közötti kereskedelem érintettségének kritériuma tehát nem teljesült.

(131) A közös piac természetesen változott 1994 óta, mivel egyes tagállamok egyoldalúan úgy döntöttek, hogy helyi személyszállítási piacaikat megnyitják a verseny előtt. Azonban még abban az esetben is, ha ez a változás elegendő lenne ahhoz, hogy a Régió által bevezetett rendszer most állami támogatásnak minősüljön, ez utóbbi akkor is csak egy létező állami támogatási program lenne. A (129) preambulumbekezdésben kifejtett okból a rendszert nem szükséges vizsgálni.

5.5. **RATP Dev**

(132) Az RATP Développement társaság (a továbbiakban: RATP Dev) az RATP leányvállalata, közintézmény, amely főtevékenységként helyi és helyközi közúti és vasúti személyszállítással foglalkozik. Észrevételei kizárólag a Régió által bevezetett rendszerre és a CT1 szerződésre vonatkoznak.

5.5.1. *A támogatás megléte*

5.5.1.1. A Régió által végrehajtott intézkedések

(133) Az RATP Dev úgy véli, hogy két kritérium nem teljesül ahhoz, hogy a Régió által bevezetett intézkedéseket támogatásnak lehessen minősíteni: ezek a szelektivitás és a gazdasági előny kritériumai.

([16]) A vasúti és közúti közlekedés összehangolásáról és harmonizációjáról szóló, 1949. november 14-i 49-1473. számú rendelet.

([17]) A Tanács 659/1999/EK rendelete (1999. március 22.) az EUMSZ 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (a továbbiakban: az 1999. évi eljárási rendelet) (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

([18]) A Bizottság 98/693/EK határozata (1998. július 1.) az ipari járművek beszerzéséhez nyújtott (1994 augusztusától 1996 decemberéig tartó) Plan Renove Industrial spanyol támogatási programról (HL L 329., 1998.12.5., 23. o.); A Bizottság 98/182/EK határozata (1997. július 30.) a Friuli-Venezia Giulia régió (Olaszország) által a régió közúti árufuvarozási vállalkozásainak nyújtott támogatásokról (HL L 66., 1998.3.6., 18. o.).

(134) A szelektivitás kritériumát illetően az Île-de-France régió menetrendszerű közúti tömegközlekedési piaca a különleges jogi kerete következtében különálló földrajzi piacot alkot, ahogyan ezt a Francia Versenyhatóság is kiemelte. Abban a viszonyítási keretben, amelyet ez a piac jelentett, a Régió rendszere megkülönböztetéstől mentes és nem diszkrecionális általános intézkedés volt, mivel az az Île-de-France régió összes olyan menetrendszerű közúti tömegközlekedési vállalkozásának kedvezett, amely üzemeltetési megállapodást írt alá valamelyik helyi önkormányzattal.

(135) Az Unió ítélkezési gyakorlatában meghatározott földrajzi szelektivitás ([19]) és tárgyi szelektivitás ([20]) feltételei fényében a Régió rendszere nem állami támogatás volt, hanem általános intézkedés.

(136) Ami a gazdasági előny kritériumát illeti, a Régió által nyújtott támogatásokat közszolgáltatási ellentételezésekhez kellene hasonlítani. Mivel ezek az ellentételezések megfelelnek a négy *Altmark*-kritériumnak, nem biztosítottak gazdasági előnyt.

(137) A közszolgáltatási kötelezettségek egyértelmű meghatározását előíró első *Altmark*-kritériummal kapcsolatban az RATP Dev hangsúlyozza, hogy amikor az ezen kötelezettségek végrehajtásával kapcsolatos ellentételezések több állami forrásból származnak, akkor azokat a közszolgáltatási szerződésben szereplő összes közszolgáltatási kötelezettséghez viszonyítva kell elemezni. Ezért tehát pontatlan lenne, ha úgy tekintenénk, hogy a Régió által nyújtott támogatásokat kizárólag a Régió által előírt további kötelezettségek ellentételezéseként ítélték oda. Ellenkezőleg, az ellentételezések a közlekedési vállalkozásoknak folyósított ellentételezéshez – egyebek mellett – nyújtott hozzájárulások voltak.

(138) Ezeket a közszolgáltatási kötelezettségeket egyértelműen meghatározták a helyi önkormányzatok és a közlekedési vállalkozások által kötött üzemeltetési megállapodásokban, és a Régió által nyújtott támogatások odaítélésének feltételeként megkövetelt módosítások csak kiegészítették azokat. Ezenfelül a Bizottság a gördülőállomány-beruházási kötelezettséget olyan közszolgáltatási kötelezettségként ismerte el – többek között a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásban ([21]) –, amelynek teljesítése ellentételezés tárgyát képezheti.

(139) Ami a második *Altmark*-kritériumot illeti, a támogatások mértékeit egyértelműen meghatározták a különböző járműbeszerzési célok szerint (25-től 60 %-ig terjedően attól függően, hogy járműpark-bővítésről vagy megújítási beruházásról volt szó), és a támogatások felső határait előzetesen rögzítették. A paraméterezési eszközt rendszeresen felülvizsgálták, melynek során figyelembe vették azt, hogy a túlkompenzáció elkerülése érdekében a támogatások mértékét előre és átlátható módon kell kiigazítani.

(140) Ami a harmadik és negyedik *Altmark*-kritériumot illeti, az üzemeltetési megállapodások pénzügyi rendszere előírta, hogy a közlekedési vállalkozásnak minden évben szigorúan szabályozott, előzetes üzemi elszámolást kell benyújtania, amelybe a Régió által nyújtott támogatásokkal járó bevételeket is beleszámították. A szerződőtárs helyi önkormányzat hozzájárulását az előzetes üzemi elszámolásban kimutatott veszteség függvényében rögzítették. A túlkompenzáció elkerülése érdekében visszafizettetési mechanizmusokat is bevezettek.

5.5.1.2. Az STIF által a CT1 szerződés keretében végrehajtott intézkedések

(141) Az RATP Dev szerint az STIF által végrehajtott rendszer nem teljesíti a szelektivitás és a gazdasági előny kritériumait. Ezért nem minősíthető állami támogatásnak.

(142) A szelektivitás kritériumára a (134) és (135) preambulumbekezdésben kifejtett érvelést kell alkalmazni.

(143) Ami a gazdasági előny kritériumát illeti, az STIF által nyújtott támogatások közszolgáltatási ellentételezésekhez hasonlítanak. Az RATP Dev szerint a támogatások mind a négy *Altmark*-kritériumot teljesítik.

(144) Az első *Altmark*-kritériummal kapcsolatban az RATP Dev kiemeli, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság nem vitatta, hogy az üzemeltetési költségek egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését ellentételezik.

(145) A második *Altmark*-kritérium tekintetében a szerződőtárs vállalkozások mindegyik érintett vonalra vonatkozóan dokumentációt nyújtottak be az STIF-nek. Ezekben a dokumentációkban részletes pénzügyi elemzés alapján értékelték a finanszírozási igényt.

([19]) Lásd például a Bíróság C-88/03. sz., *Portugália kontra Bizottság* ügyben 2006. szeptember 6-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:511) 56–58. pontját.

([20]) Lásd például a Törvényszék T-210/02. sz., *British Aggregates kontra Bizottság* ügyben 2012. március 7-én hozott ítéletét (ECLI:EU:T:2012:110).

([21]) HL C 184., 2008.7.22., 13. o.

(146) Végül a harmadik és negyedik kritériummal kapcsolatos megfontolások keretében az RATP Dev kifejti, hogy a CT1 szerződések jogi elemzése egyértelműen azt mutatja, hogy a javadalmazásra irányadó elvek megfeleltek az *Altmark*-ítéletnek, mivel ezek a szerződések ellenőrzési mechanizmusokat is tartalmaztak, melyek a támogatás visszatérítettését is eredményezhették.

5.5.2. *Létező támogatási programmá minősítés*

(147) Az RATP Dev az 1999. évi eljárási rendelet szerinti létező támogatási programnak tekinti a Régió és az STIF által bevezetett rendszereket, mivel azokat az RATP Dev szerint az EUMSZ hatálybalépése előtt vezették be, és mivel a releváns menetrendszerű közlekedési piacok akkoriban még nem voltak nyitottak a versenyre.

(148) A Régió által bevezetett rendszer ugyanis egy olyan rendeleti előíráson alapul, amely 1949 és 2012 között nem változott, az STIF rendszere pedig egy 1948-ban bevezetett rendszer meghosszabbítása.

(149) A Régió és az STIF által bevezetett rendszerek a végrehajtásukkor nem minősültek állami támogatásnak, mivel nem korlátozták a Közösségen belüli kereskedelmet. Bevezetésükkor az érintett piacok nem voltak versenyre nyitottak, ami kizárja az állami támogatássá minősítésre vonatkozó negyedik kritérium teljesülését.

(150) A Bizottság nem rendelkezik hatáskörrel arra, hogy az ezen létező támogatási programok keretében folyósított támogatások visszafizetését elrendelje. Csak jövőbeli korrekciós intézkedéseket írhat elő.

5.5.3. *Összeegyeztethetőség*

(151) Amennyiben az állami támogatások esetében az összeegyeztethetőséget kellene elemezni, az RATP Dev véleménye szerint azt a 2009. december 3., azaz az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépésének időpontja előtt folyósított támogatások esetében az 1191/69/EGK rendelet alapján kellene vizsgálni.

(152) Az RATP Dev vállalatai által kötött szerződések az 1191/69/EGK rendelet szerinti közszolgáltatási szerződéseknek tekinthetők. Ezek a szerződések a (140) preambulumbekezdésben már ismertetett okokból kifolyólag biztosították, hogy semmilyen túlkompenzációt ne folyósítsanak a közlekedési vállalkozásoknak. Mivel a Régió által nyújtott támogatások részét képezték az ezen szerződések keretében folyósított ellentételezéseknek, megfelelnek az 1191/69/EGK rendeletnek és ennek következtében összeegyeztethetők a belső piaccal. Az RATP Dev szerint ugyanez az érvelés vonatkozik az STIF által a CT1 szerződés keretében 2009. december 3-ig folyósított ellentételezésekre is.

(153) Az RATP Dev véleménye szerint a 2009. december 3. után folyósított támogatások esetében az 1370/2007/EK rendeletet kell alkalmazni. Ez a rendelet előírja, hogy a közszolgáltatási szerződések keretében folyósított ellentételezések összeegyeztethetők a belső piaccal és azokat mentesíteni lehet a bejelentési kötelezettség alól, ha i. a szerződések tartalmazzák a rendelet 4. cikkében meghatározott kötelező tartalmat és ii. az ellentételezések nem idéznek elő túlkompenzációt. Mivel az RATP Dev szerint ez a két feltétel teljesül, arra a következtetésre jut, hogy az intézkedések összeegyeztethetők a belső piaccal.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) A Transdev Île-de-France (a továbbiakban: Transdev) a Transdev csoport tagja és tevékenységeit az Île-de-France személyszállítási ágazatában végzi, ahol közúti személyszállítási hálózatokat üzemeltet az RATP által kiszolgált központi övezeten kívül.

(155) Észrevételei kizárólag a Régió által végrehajtott intézkedésekre vonatkoznak, bár az érvelése alátámasztására használt szerződésminták részben a CT1 és a CT2 szerződések időszakát is lefedik.

(156) Elöljáróban a Transdev emlékeztet arra, hogy az Île-de-France régióban egyedi szabályok szabályozzák a menetrendszerű közúti személyszállítást, mivel ez az ágazat a közlekedésre vonatkozó általános jogtól eltérő rendszer hatálya alá tartozik.

(157) A szóban forgó időszakban a szervező hatóság előzetes versenyeztetés nélkül, a közlekedési tervbe történő közigazgatási bejegyzéssel választhatta ki a hálózatüzemeltetőket, többek között azért, mert az 1370/2007/EK rendelet még nem volt hatályban.

(158) Másrészt kifejti, hogy a szervező hatóság strukturális veszteségeket idézett elő azzal, hogy a szolgáltatás tényleges költségétől függetlenül, hatóságilag rögzítette az utasok által fizetendő menetdíjakat. Pontosan ezeket a veszteségeket ellentételezték pénzügyileg a közszolgáltatási szerződések keretében.

(159) Végül az Île-de-France régió menetrendszerű közúti tömegközlekedésének piaca nem volt nyitott a verseny előtt.

5.6.1. *A támogatás megléte*

(160) A Transdev a Microeconomix irodát bízta meg a három megállapodás és azok módosító záradékai, valamint a kapcsolódó pénzmozgások elemzésével. A Transdev bemutatja az elemzés főbb eredményeit és leszögezi, hogy a szakértői jelentés egyértelműen bizonyítja a támogatási program semlegességét és a túlkompenzáció hiányát.

(161) A Transdev szerint a regionális támogatások kezelésére szolgáló mechanizmus következtében a támogatások semmiképp sem hasonlíthatók beruházási támogatáshoz. A regionális támogatásokat ugyanis bizonyos mértékig visszatérítették a beruházó önkormányzatnak az eszközök értékcsökkenési leírásának időtartama alatt azáltal, hogy a támogatások negatív hatást gyakoroltak az önkormányzat által folyósított ellentételezésekre.

(162) Így a szóban forgó intézkedés csak a közszolgáltatási szerződéssel rendelkező közlekedési szolgáltatóknak nyújtott közszolgáltatási ellentételezések folyósításának egy teljesen semleges módozatát jelenti.

(163) E semlegesség következtében az állami támogatás meglétének kritériumai nem teljesülnek.

5.6.1.1. Állami források és betudhatóság

(164) A Transdev úgy véli, hogy a Régió által folyósított összegek végső soron visszakerültek a helyi önkormányzatokhoz, mivel a pénzösszegek soha nem kerültek ki a közszférából.

5.6.1.2. Gazdasági előny

(165) mivel a pénzösszegek rendelkezésre bocsátása nem történt a bankpiacon alkalmazottaknál kedvezőbb feltételek mellett, az semmilyen előnyt nem jelentett a szolgáltatók számára. Az előnyt a Régió nyújtotta az önkormányzatoknak, és az nem gyakorolt hatást a versenyre.

(166) Másrészt a Transdev vitatja, hogy a Régió által társfinanszírozott felszerelések versenyezni tudtak volna a támogatásokra nem jogosult vállalkozások felszereléseivel.

5.6.1.3. Szelektivitás

(167) Az Île-de-France menetrendszerű közúti tömegközlekedésének piacán működő összes vállalkozás azonos módon érintett volt, ezért az intézkedés nem volt szelektív ebben a vonatkoztatási rendszerben.

5.6.1.4. A tagállamok közötti verseny és kereskedelem érintettsége

(168) A Transdev úgy véli, hogy gazdasági előny és szelektivitás hiányában semmilyen lehetőség nem volt a versenytorzításra, következésképpen a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására sem.

5.6.2. *Összeegyeztethetőség*

(169) Amennyiben a Bizottság mégis az állami támogatás meglétét állapítja meg, a Transdev úgy véli, hogy a szóban forgó program az 1191/69/EGK rendeletnek való megfelelősége miatt összeegyeztethető lenne a belső piaccal.

5.7. **Union internationale des transports publics**

(170) Az Union internationale des transports publics (a továbbiakban: UITP) nemzetközi tömegközlekedési szervezet, amely valamennyi tömegközlekedési módra kiterjed és világszerte több mint 3 100 tagot egyesít (szolgáltatók, hatóságok és beszállítók).

(171) Az UITP nem tér ki az eljárást megindító határozatban vizsgált mechanizmusok részleteire. Az UITP megragadja az alkalmat, hogy felhívja a figyelmet az érintett ágazat egyes alapelveire.

(172) Először is a tagállamok jelentős mozgástérrel és értelmezési lehetőséggel rendelkeznek a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározása terén, amelyeket többek között a felhasználók igényei határoznak meg az 1370/2007/EK rendeletben rögzített elvnek megfelelően.

(173) Másodszor az európai tömegközlekedést az jellemzi, hogy az üzemeltetési költségeket átlagban hozzávetőleg 50 %-ban fedezik a díjakból származó bevételek (Párizsban 30 %-ban). Ezért alapvető fontosságú, hogy az állami hatóságok megfelelően ellentételezzék a közszolgáltatási kötelezettségeket.

(174) Végül az eljárást megindító bizottsági határozat (43) preambulumbekezdésében állítottakkal ellentétben a közszolgáltatási kötelezettségek nem korlátozódnak a közlekedési szolgáltatások üzemeltetési költségeire: azok a szolgáltatás színvonalának javítására, az infrastruktúrára és a gördülőállományra is vonatkozhatnak. Az intézkedések akkor lehetnek összeegyeztethetőek a belső piaccal, ha eleget tesznek a vonatkozó szabályozás, vagyis az 1370/2007/EK rendelet vagy az 1191/69/EGK rendelet feltételeinek.

5.8. **Az RATP Dev, a Transdev, az OPTILE és a Keolis 2016. június 21-én megküldött kiegészítő észrevételei**

(175) A négy érdekelt fél, aki ki kívánta egészíteni észrevételeit, először is arra a határozatra hívja fel a Bizottság figyelmét, amelyet a Bizottság a Cseh Köztársaság által bevezetett állami támogatási program összeegyeztethetőségének vizsgálata keretében hozott meg (a továbbiakban: Autobus Porizeni határozat) ([22]). Az érdekelt felek szerint az ezen határozat alapjául szolgáló tényállások nagyon hasonlítottak a Régió által bevezetett (a CT1 szerződésben szereplő) rendszerre. Márpedig a cseh beruházástámogatási rendszer vizsgálatakor a Bizottság figyelembe vette az üzemeltetési megállapodások keretében nyújtott üzemeltetési ellentételezéseknek a támogatásokra gyakorolt hatását, és a rendszert az 1191/69/EGK rendelet alapján összeegyeztethetőnek nyilvánította.

(176) Az érdekelt felek úgy vélik továbbá, hogy a *Jorgen Andersen* ítélet eldöntötte azt a kérdést, hogy melyik személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó rendeletet kell alkalmazni a jelen ügyben: ez az 1191/69/EGK rendelet az 1991. évi módosított változatában, nem pedig az 1370/2007/EK rendelet.

(177) Az érdekelt felek elsődlegesen arra hivatkoznak, hogy a Régió által bevezetett rendszer keretében folyósított regionális támogatások nem minősülnek állami támogatásnak. Az vezette őket erre a következtetésre, hogy e rendszer keretében éves kamatlábat vettek figyelembe, amelyet a járműbeszerzési támogatásra alkalmaztak.

(178) Az alkalmazandó rendelet kérdésével kapcsolatban az érdekelt felek arra hivatkoznak, hogy a *Jorgen Andersen* ítélet rögzítette az 1191/69/EGK és az 1370/2007/EK rendelet időbeli alkalmazásának szabályait. Ebben az ítéletében a Bíróság úgy ítélte meg, hogy az 1191/69/EGK rendeletet kell alkalmazni az alábbiak vizsgálatára:

a) a 2009. december 3-ig folyósított támogatások jogszerűsége, tekintve, hogy az 1191/69/EGK rendelet mentesítő rendelet, amely az ezen rendelkezéseknek megfelelően folyósított ellentételezéseket mentesíti a bejelentési kötelezettség alól;

b) a 2009. december 3-án folyamatban lévő és az 1370/2007/EK rendelet 8. cikke (3) bekezdésének értelmében rögzített változó időtartamokra meghosszabbított szerződések végrehajtásaként folyósított támogatások jogszerűsége és belső piaccal való összeegyeztethetősége.

(179) A jelen ügyben figyelembe veendő *Jorgen Andersen* ítéletnek megfelelően a Bizottságnak az 1191/69/EGK rendelet alapján kell vizsgálnia a 2009. december 3-ig folyósított támogatásokat, köztük a közszolgáltatási szerződési rendszer keretében ár formájában folyósított ellentételezéseket is. Másrészt az ár formájában folyósított ellentételezések kiszámításának részletes szabályait a *Danske Bus* ítéletben ([23]) rögzítették, amely előírja, hogy az ilyen ellentételezéseknek *„közvetlenül és kizárólagosan szükségeseknek lenniük magának a közlekedési közszolgáltatásnak a teljesítéséhez”* ([24]).

(180) Abban az esetben, ha a Bizottság véletlen folytán nem tekintené mentesítő rendeletnek az 1191/69/EGK rendeletet, akkor határozathozatali gyakorlatának megfelelően a Régió rendszeréből származó regionális támogatások összeegyeztethetőségét kell megállapítania.

(181) Amennyiben a Bizottság az 1370/2007/EK rendelet alkalmazásával elutasítaná a *Jorgen Andersen* ítéletben kimondott elvek alkalmazását, akkor azt kellene megállapítania, hogy az ár formájában folyósított ellentételezések összeegyeztethetőségének vizsgálatára vonatkozó végrehajtási feltételek megegyeznek az 1191/69/EGK rendeletben foglalt végrehajtási feltételekkel.

([22]) A Bizottság 2008. április 16-i határozata a Cseh Köztársaság által az Ústí régióban több regionális autóbuszos személyfuvarozó számára nyújtott SA.20350 – (C 17/08) (korábbi NN 1/06) számú állami támogatásról.
([23]) A Törvényszék T-157/01. sz., *Danske Busvognmænd kontra Bizottság* ügyben 2004. március 16-án hozott ítélete (ECLI:EU:T:2004:76).
([24]) Uo., 86. pont.

(182) Végül az érdekelt felek a Bizottság 2014. október 15-i *Dublin Bus/Irish Bus* határozatára ([25]) hivatkozva egészítik ki a létező támogatási program végrehajtására vonatkozó feljegyzésüket. Ebben a határozatban ugyanis a Bizottság létező támogatási programnak minősített egy 1985-ben bevezetett és a Régió rendszeréhez nagyon hasonló beruházási támogatási rendszert.

6. **A SZÓBAN FORGÓ INTÉZKEDÉSEK BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉSE**

(183) A Bizottság elemzése az eljárás megindításáról szóló határozatban meghatározott három beruházás-támogatási rendszerre terjed ki, melyek a következők: i. a Régiónak a CR 34-94., CR 44-98. és CR 47-01. számú egymást követő határozatokban meghatározott beruházás-támogatási rendszere, ii. az ezt követő rendszer, amelyet a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradékának bevezetésével vezettek be, és végül iii. a CT2 szerződés C2 hozzájárulása. A CT2 szerződéssel kapcsolatban a Bizottság leszögezi, hogy vizsgálata a beruházási problémakörhöz kapcsolódó C2 hozzájárulásra korlátozódik. Az eljárás megindításáról szóló határozat ugyanis csak azokra az intézkedésekre vonatkozik, amelyek beruházási támogatási formának minősülhetnek, ami tulajdonképpen kizárja a CT2 szerződés C1 hozzájárulását.

6.1. **Támogatási programok vagy egyedi támogatások**

(184) Az évek során több mint száz vállalkozás vagy állami vállalat részesült a Régió, majd pedig az STIF által folyósított támogatásokból. A támogatások meglétének és belső piaccal való esetleges összeegyeztethetőségének értékelése előtt felmerül a kérdés, hogy ezeket a támogatásokat egyedileg ítélték-e oda, amely esetben a Bizottságnak azokat egyedileg kell vizsgálnia, vagy pedig egy program keretében, amely esetben elegendő, ha a Bizottság az érintett programok kulcsparamétereinek vizsgálatára szorítkozik.

(185) Az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([26]) (a továbbiakban: eljárási rendelet) meghatározása szerint a támogatási program *„olyan jogi aktus, amely alapján – anélkül, hogy további végrehajtási intézkedésre volna szükség – egyedi támogatásokat lehet megítélni azon vállalkozások számára, amelyeket a jogi aktusban általános vagy elvont módon jelöltek meg, illetve olyan jogi aktus, amelynek alapján a meghatározott projekthez nem kapcsolódó támogatást egy vagy több vállalkozásnak lehet megítélni határozatlan időre és/vagy meghatározatlan összegben”*. E meghatározásból következik, hogy ahhoz, hogy egy támogatási programot megkülönböztessen egy sor egyedi támogatástól, a Bizottságnak többek között azt a mérlegelési lehetőséget kell értékelnie, amely eseti alapon a támogatásokat odaítélő hatóság rendelkezésére áll.

(186) A Régió által bevezetett rendszerrel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy a Regionális Tanács 1994-es határozata általános és elvont módon meghatározta a támogatásra jogosult vállalkozásokat, amelyek a jelen esetben azokat a vállalkozásokat vagy állami vállalatokat jelentik, amelyek menetrendszerű autóbuszjáratok üzemeltetésére vonatkozó szerződést kötöttek az Île-de-France valamelyik önkormányzatával. Másrészt ugyanez a határozat egyértelműen és pontosan meghatározta a támogatható eszközök típusát, ezen eszközök maximális árait, valamint minden egyes eszköztípusra vonatkozóan a támogatás mértékét. A támogatás odaítélésének feltételeit szintén pontosan meghatározták, többek között azt, hogy a beruházó önkormányzat és a vállalkozás köteles a közlekedési kínálat mennyiségének növelésére és minőségének javítására irányuló javaslatot tenni. Ennek megfelelően a Régió támogatások odaítélésére vonatkozó mérlegelési jogkörének gyakorlását szigorúan szabályozták az 1994. évi határozatban, majd az 1998-ban és 2001-ben annak helyébe lépő határozatokban. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ezek a határozatok képezik a program jogalapját.

(187) A CT1 szerződés keretében folyósított támogatásokkal kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy ezek a támogatások az STIF által 2006-ban készített és jóváhagyott szerződésmintához illeszkedtek. E szerződés egyedi változatai nem térhettek el a mintában szereplő alapelvektől és paraméterektől, ahogyan arra minden egyes CT1 szerződés bevezető részében felhívták a figyelmet: *„a jelen szerződés az STIF igazgatótanácsa által a 2006. december 13-i ülésén elfogadott Regionális Feltételfüzet értelmében és az abban meghatározott iránymutatások és elvek tiszteletben tartásával jön létre, és megfelel a szintén az igazgatótanács által elfogadott 1. típusú mintának”*. Ez a megjegyzés nevezetesen az STIF igazgatótanácsának 2008. október 2-i határozatát követően a 3. sz. módosító záradékkal bevezetett módosításokra is érvényes. E határozat alapján a 3. sz. módosító záradékban meghatározott beruházási támogatásokat minden olyan közlekedési vállalkozás igényelhette, amely az STIF-fel kötött 1. típusú szerződés jogosultja volt. A 3. sz. módosító záradék-minta (különösen annak I. melléklete) egyértelműen és pontosan meghatározta a támogatható eszközök típusát, ezen eszközök maximális árait, valamint minden egyes eszköztípusra vonatkozóan a támogatás mértékét. Ennek megfelelően az STIF-nek a 3. sz. módosító záradékkal bevezetett támogatások odaítélésére vonatkozó mérlegelési jogkörének gyakorlását szigorúan szabályozták a 2008-as határozat nyomán létrejött mintában. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ez a határozat képezi a program jogalapját.

([25]) A Bizottság (EU) 2015/635 határozata (2014. október 15.) az Írország által a Córas Iompair Éireann buszvállalatainak (Dublin Bus és Irish Bus) nyújtott SA.20580 (C 31/07) (korábbi NN 17/07) számú állami támogatásról (HL L 104., 2015.4.23., 17. o.).

([26]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

(188) Hasonló okfejtés vonatkozik a CT2 szerződés C2 hozzájárulására is. Ezt a hozzájárulást az STIF igazgatótanácsa által jóváhagyott CT2 szerződésmintában szigorúan lefektetett szabályok szerint számították ki. Minden olyan vállalkozás, amely CT2 szerződés jogosultja, beruházási kiadásaihoz igényt tarthat a C2 hozzájárulásra anélkül, hogy az STIF bármilyen mérlegelési jogkörrel rendelkezne ezen ellentételezés kiszámítása tekintetében.

(189) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a támogatások meglétének és azok esetleges összeegyeztethetőségének értékeléséhez nincs szükség az egyes támogatások egyedi vizsgálatára. Ezért a határozat folytatásában a Bizottság a szóban forgó három program jogalapjában szereplő általános paraméterek alapján fejti ki érvelését.

6.2. **Állami támogatás meglétének értékelése**

(190) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint *„a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”*.

(191) Ebből a rendelkezésből az következik, hogy ahhoz, hogy egy támogatást állami támogatásnak tekintsenek, a vizsgált intézkedéseknek i. állami eredetűnek kell lenniük, vagyis állami forrásokat kell tartalmazniuk és az államnak betudhatónak kell lenniük; ii. gazdasági előnyt kell biztosítaniuk a kedvezményezettnek; iii. szelektívnek kell lenniük egy általános intézkedéshez képest, és iv. torzítaniuk kell a versenyt és hatással kell lenniük a tagállamok közötti kereskedelemre.

6.2.1. *Állami források és betudhatóság*

6.2.1.1. A Régió által végrehajtott intézkedések

(192) A Régió támogatásait a Regionális Tanács határozatai alapján és az Île-de-France régió költségvetéséből nyújtották.

(193) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a Régió által végrehajtott intézkedések állami forrásokat tartalmaznak és a francia államnak betudhatóak.

6.2.1.2. Az STIF által végrehajtott intézkedések

(194) mivel az STIF közigazgatási jellegű közintézmény, az általa hozott határozatok állami hatóságnak betudhatóak, forrásai pedig állami források.

(195) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy az STIF által végrehajtott intézkedések állami forrásokat tartalmaznak és a francia államnak betudhatóak.

6.2.2. *Gazdasági előny*

(196) A Bizottság elöljáróban leszögezi, hogy a Régió és az STIF által végrehajtott intézkedések kedvezményezett állami vállalatait vállalkozásoknak kell tekinteni, mivel jogállásuktól függetlenül a jelen esetben gazdasági tevékenységet végeznek, azaz közúti közlekedési szolgáltatásokat kínálnak. Következésképpen ezen intézkedések valamennyi kedvezményezettje – magán- vagy állami vállalkozások – gazdasági tevékenységet folytat, és az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti vállalkozásnak minősül.

(197) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kétségeinek adott hangot a Régió, majd az STIF által végrehajtott beruházási támogatási intézkedések természetével, valamint azzal a kérdéssel kapcsolatban, hogy vajon beruházási támogatásokról vagy közszolgáltatási ellentételezésekről volt-e szó.

(198) Az erre a kérdésre adott válaszukban a francia hatóságok és az érdekelt felek úgy vélték, hogy a Régió és az STIF által végrehajtott intézkedések az állami és magán autóbusz-vállalkozások részére a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében nyújtott ellentételezések voltak, és mivel ezenfelül megfeleltek az *Altmark*-ítélet kritériumainak, nem juttatták gazdasági előnyhöz a kedvezményezetteket.

(199) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtása során felmerült költségek kompenzációja ugyanis négy feltétel együttes teljesülése esetén nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti gazdasági előnynek ([27]). Először is, a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie. Másodszor az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket objektív és átlátható módon előre meg kell állapítani. Harmadszor, az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek biztosításához szükséges költség egy része vagy egésze fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket és az észszerű nyereséget. Negyedszer, ha a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett és a közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és a kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre. A Bizottság az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közleményében tovább pontosította az e feltételekre vonatkozó értelmezését ([28]).

(200) A Bizottság tehát az *Altmark*-ítélet alapján fogja elemezni a szóban forgó intézkedéseket.

6.2.2.1. A Régió beruházási támogatásai

(201) Az első *Altmark*-kritérium alkalmazásának célja annak megállapítása, hogy a kifizetések egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében nyújtott ellentételezéseknek minősülnek-e.

(202) A jelen ügyben a Bizottság megállapítja, hogy a Régió támogatásaira kizárólag a közszolgáltatási kötelezettséggel rendelkező állami vállalatok és vállalkozások voltak jogosultak. A közszolgáltatási kötelezettségeket az egyes közlekedési szolgáltatók és beruházó önkormányzatuk vagy önkormányzataik között létrejött üzemeltetési megállapodásokban határozták meg. Ezek az üzemeltetési megállapodások a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből eredő, az esetleges bevételekkel és támogatásokkal csökkentett veszteségek ellentételezését írták elő.

(203) A Régió támogatásai ezt a szerződéses rendszert egészítették ki a beruházások ösztönzése, és ezen keresztül a közlekedési kínálat mennyiségi vagy minőségi javításának előmozdítása érdekében. A támogatások összegét átalányalapon határozták meg úgy, hogy egy meghatározott százalékos mértéket alkalmaztak a maximált kiadások egy-egy kategóriájára (pl. egy busz hozzáadottérték-adó nélküli árára).

(204) A támogatás igényléséhez a beruházó önkormányzatoknak kötelezettséget kellett vállalniuk az általuk a közlekedési szolgáltatókra egyébként rótt közszolgáltatási kötelezettségek tartalmának növelésére. Ahogyan az magának az 1994-es határozatnak a címéből is kiderül, a rendszer célja valójában *„a közúti tömegközlekedési szolgáltatások javítása”* volt. Ez az azonban még nem jelenti azt, hogy a Régió támogatásait közszolgáltatási kötelezettségek ellenében nyújtották. Egy klasszikus támogatáshoz hasonlóan e támogatások célja egyszerűen csak az volt, hogy előmozdítsák a közlekedési szolgáltatásokat működtető vállalkozások és állami vállalatok beruházásait. A beruházó önkormányzatoknak azonban továbbra is ellentételezést kellett nyújtaniuk a szolgáltatónak az önkormányzatok által a szolgáltatóra rótt *összes* kötelezettségből eredő összes veszteségért (azokat a kötelezettségeket is beleértve, amelyeket azért tettek hozzá, hogy a Régió támogatását igényelhessék).

(205) Ez a veszteség minden bizonnyal sokkal nagyobb lett volna a Régió támogatásai nélkül, mivel azt úgy számították ki, hogy a költségekből levonták a bevételeket és az esetleges támogatásokat. Azonban fogalmilag külön kell választani egyrészt a közszolgáltatási kötelezettségek és ellentételezések rendszerét, amely a beruházó önkormányzatok felelőssége alá tartozott (és nem képezi tárgyát a jelen eljárásnak), másrészt azt a támogatási programot, amelynek célja általában véve a közlekedési szolgáltatások javítását célzó beruházás volt.

(206) Így a Régió támogatásait és a közszolgáltatási ellentételezés kiszámítását helyesen összekötő gazdasági kapcsolat hiányában a Bizottság úgy véli, hogy a Régió támogatásait nem egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezéseként nyújtották. Az első *Altmark*-kritérium tehát nem teljesül. Mivel a négy *Altmark*-kritériumnak együttesen kell teljesülnie, a teszt már egy kritérium nemteljesülése esetén megdől. Következésképpen a Régió rendszerét hagyományosabb módon, beruházási támogatások nyújtását lehetővé tevő programként kell elemezni.

(207) Márpedig azzal, hogy a szokásosan a közlekedési vállalkozások által viselt beruházási költségek egy részét átvállalta, a Régió pénzügyi mozgásteret szabadított fel ezen támogatások kedvezményezettjei számára, akik saját forrásaikat más célokra használhatták fel. Ily módon a támogatások kedvezményezettjei gazdasági előnyt kaptak.

([27]) A Bíróság C-280/00. sz., *Altmark Trans*-ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2003:415) 87–95. pontja.
([28]) HL C 8., 2012.1.11., 4. o.

(208) Egyes érdekelt felek arra hivatkoztak, hogy ezt az előnyt törölte az a tény, hogy a szolgáltató által elkerült finanszírozási költséggel növelt támogatásokat leírták a beruházó önkormányzat által egyébként is folyósított közszolgáltatási ellentételezésből.

(209) Erre az érvelésre válaszolva a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó programot szabályozó, egymást követő határozatok nem határozták meg ezen leírás kulcsparamétereit: az időtartamot és a kamatlábat. Így a program jogalapjában semmi nem biztosította kétséget kizáróan, hogy a támogatásokat helyesen, az eszköz használatának megfelelő időtartam szerint és az elkerült finanszírozás olyan költségének figyelembevételével amortizálták, amely összhangban van a piacon megfigyelhető finanszírozási költséggel. Következésképpen a támogatásoknak a beruházó önkormányzatok által egyébként is nyújtott közszolgáltatási ellentételezésbe való beszámításának elemzése az említett ellentételezések eseti alapon végzett elemzésének körébe tartozik, nem pedig a támogatások elemzésének körébe. Márpedig a jelen eljárás csak a támogatásokkal foglalkozik, és az egyébként nyújtott közszolgáltatási ellentételezések nem képezik tárgyát.

(210) A fentiek fényében a Bizottság megerősíti, hogy a Régió támogatásai – külön-külön vizsgálva – gazdasági előnyhöz juttatták a kedvezményezettjeiket.

6.2.2.2. A CT1 szerződések keretében nyújtott beruházási támogatások

(211) A CT1 szerződés olyan közszolgáltatási szerződés volt, amely egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket rótt kifejezetten a szolgáltatóra. A CT1 szerződés 4-2. pontja tehát előírta, hogy *„a szolgáltató személyszállítási közszolgáltatást működtet”*. Ennek alapján karbantartási és üzemeltetési kötelezettség hárult a vállalkozásra azon vonalak tekintetében, amelyek üzemeltetésével megbízták, valamint az STIF által meghatározott szállítási és díjszabási feltételek szerint volt köteles utasokat szállítani. A CT1 szerződés 12-1. pontja félreérthetetlenül meghatározta, hogy *„a díjszabás az STIF kizárólagos és nem átruházható hatásköre”*. Ennek fejében a szolgáltató ellentételezést kapott a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből eredő, az esetleges bevételekkel és támogatásokkal csökkentett veszteségekért.

(212) A CT1 szerződés 3. sz. módosító záradékával bevezetett támogatások ugyanúgy illeszkedtek ezekhez az ellentételezésekhez, mint ahogy a megelőző időszakban a Régió támogatási rendszere tette az üzemeltetési megállapodásokban meghatározott ellentételezésekkel. A legfontosabb különbség abban állt, hogy ugyanaz az entitás (az STIF) folyósította mind i. a szigorú értelemben vett közszolgáltatási ellentételezéseket, amelyek számítási módja a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével összefüggő veszteség fedezését célozta, mind pedig ii. a beruházási támogatást, amelyet egy maximális ár/maximális támogatási ráta páros alapján határoztak meg. Másrészt csakúgy, mint az előző időszakban, a támogatások odaítélését lehetővé tevő jogalap, vagyis jelen esetben a CT1 szerződés 3. sz. módosítózáradék-mintája sem határozta meg egyértelműen a támogatásoknak az egyébként is folyósított közszolgáltatási ellentételezésekből való leírásának a kulcsparamétereit.

(213) E hasonlóságokra tekintettel, amelyeket egyébként az érdekelt felek többsége is hangsúlyozott, a Bizottság úgy véli, hogy ugyanazt az érvelést kell alkalmazni, mint a megelőző időszakra vonatkozóan. A CT1 szerződés 3. sz. módosító záradéka címén folyósított támogatások tehát „hagyományos” beruházási támogatás jellegét öltik és gazdasági előnyt biztosítottak a kedvezményezettjeik részére.

6.2.2.3. A CT2 szerződések C2 hozzájárulása

(214) A CT2 szerződés olyan közszolgáltatási szerződés, amely mind az üzemeltetésre, mind pedig a beruházásra vonatkozóan egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket rótt kifejezetten a szolgáltatóra.

(215) Így a CT2 szerződés 5-2. pontja a következőképpen határozza meg a szolgáltatóra háruló általános kötelezettségeket:

— „karbantartás és üzemeltetés, amely fogalmak a vállalkozás azon kötelezettségeként értendők, hogy minden intézkedést meg kell tennie a folytonosságra, rendszerességre, járatsűrűségre, kiterjedésre, biztonságra és minőségre vonatkozó előírásoknak megfelelő közlekedési szolgáltatás biztosítása érdekében azon útvonalak és berendezések tekintetében, amelyek üzemeltetésével megbízták;

— szállítás, amely a vállalkozás azon kötelezettségeként értelmezendő, hogy minden személyszállítást köteles elfogadni és elvégezni az STIF által meghatározott hatósági díjak és szállítási feltételek mellett;

— a díjszabás alkalmazása, amely a vállalkozás azon kötelezettségének minősül, hogy az STIF által eldöntött általános értékesítési és használati feltételek szerint értékesíti és fogadja el a díjszabási termékeket;

— részvétel a tájékoztatással, menetjegykiadással, menetrenddel és a csatlakozási pontok használatával kapcsolatos integrált rendszerekben;

— hozzájárulás az utasok biztonságához és védelméhez."

(216) Ezenfelül a CT2 szerződés 41. pontja meghatározza a szolgáltatónak az eszközökkel kapcsolatos kötelezettségeit, amelyek elsősorban az összes eszközre vonatkozó használati kötelezettséget, a közlekedési közszolgáltatás teljesítésére használt eszközök karbantartási és fenntartási munkáinak elvégzésére irányuló kötelezettséget, valamint a szerződés teljes időtartamára vonatkozóan egy olyan járműpark-beruházási terv elkészítésére irányuló kötelezettséget takarják, amely többek között biztonsági, megbízhatósági, jármű rendelkezésre állási, karbantartási és fenntartási költségoptimalizációs okokból lehetővé teszi egy átlagban 7 évesnél nem öregebb járműpark biztosítását.

(217) A CT2 szerződéssel az STIF szakított a korábbi időszakok paradigmájával azáltal, hogy olyan közszolgáltatási szerződést vezetett be, amely már a kezdetektől fogva integrált módon kezeli az üzemeltetéshez *és* a beruházáshoz tartozó kötelezettségeket, többek között egy egységesített „*szolgáltatási pénzügyi elszámolás*" révén. A C2 hozzájárulást kifejezetten a beruházáshoz kapcsolódó kötelezettségekből eredő költségek ellentételezésére hozták létre. A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy a C2 hozzájárulást a beruházásra vonatkozóan egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek fejében nyújtják, így az első *Altmark*-kritérium teljesül.

(218) mivel a C2 hozzájárulás első *Altmark*-kritériumnak való megfelelősége megállapítást nyert, már csak a második, harmadik és negyedik *Altmark*-kritériumnak való megfelelőségét kell értékelni. Mivel a kritériumoknak együttesen kell teljesülniük, a Bizottság a negyedik kritérium nemteljesülésének bizonyítására szorítkozik annak megállapításához, hogy ez a hozzájárulás gazdasági előnyt biztosít.

(219) A negyedik *Altmark*-kritérium annak ellenőrzésére szolgál, hogy ha a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett és a közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel a vonatkozó bevételekre és e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.

(220) Ezzel kapcsolatban el kell ismerni, hogy az STIF a költségek összehasonlítására szolgáló elemzést vezetett be a szolgáltatókkal kötendő szerződések megkötése előtt. Ez az összehasonlító elemzés i. az egyes szerződések pontos számadatain, ii. a költségek és felszerelések összehasonlíthatóságát garantáló jogi eszközökön, iii. az Île-de-France régió személyszállítási piacának alapos ismeretén és iv. az ágazatban általánosan elfogadott „szakmai" adatokkal, illetve a versenyeztetés után odaítélt szerződésekkel való összevetésen alapul. Mindazonáltal ez a mélyreható elemzés elsősorban az üzemeltetés olyan változó adataira vonatkozik, mint az autóbuszok forgalmi sebessége vagy a járművenkénti vezetési órák száma. E változó adatok vizsgálata, amely rendkívül hasznos az üzemeltetési költségek tárgyalásához és a C1 hozzájárulás meghatározásához, nem teszi lehetővé annak biztosítását, hogy a C2 hozzájárulás által fedezett beruházási költségek megfelelnek egy átlagos, jól vezetett vállalkozás beruházási költségeinek. Ezenfelül semmi sem utal arra, hogy az STIF által elfogadott minta reprezentatív lenne a jól vezetett vállalkozásokra. Igaz ugyan, hogy az STIF által bevezetett elemzés a közszolgáltatási szolgáltatóknak nyújtott ellentételezések átgondolt kezelése irányába mutató tagadhatatlan előrelépést jelent, ez az elemzés a C2 hozzájárulás esetében nem elegendő a negyedik *Altmark*-kritérium teljesüléséhez.

(221) mivel a negyedik *Altmark*-kritérium nem teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy a CT2 szerződés keretében nyújtott C2 hozzájárulás gazdasági előnyt biztosít a kedvezményezettjei számára.

6.2.3. *Szelektivitás*

(222) Az állandó ítélkezési gyakorlat ([29]) szerint egy intézkedés akkor minősül szelektívnek, ha a viszonyítási rendszeréhez tartozó gazdasági ágazatok közül nem mindegyik részesülhet annak előnyeiből. Akár a Régió, akár az STIF által végrehajtott intézkedésekről legyen szó, azok kizárólag azon önkormányzatok állami vállalatait és azokat a magánvállalkozásokat érintik, amelyekkel ezek az önkormányzatok vagy az STIF üzemeltetési megállapodást kötött az Île-de-France valamelyik vonalára vagy hálózatára vonatkozóan. A szóban forgó intézkedések tehát kizárólag az Île-de-France menetrendszerű közúti tömegközlekedési ágazatát érintik.

(223) Ezenfelül a Bizottság megjegyzi, hogy a támogatások odaítélése előtt szelektálják az ehhez az ágazathoz tartozó vállalkozásokat, amikor azokat a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére kiválasztják.

([29]) Lásd például a Bíróság C-75/97. sz., *Belgium kontra Bizottság* ügyben 1999. június 17-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:311) 32. pontját, vagy a Bíróság C-143/99. sz., *Adria-Wien Pipeline GmbH és Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH kontra Finanzlandesdirektion für Kärnten* ügyben 2001. november 8-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2001:598) 48. pontját.

(224) mivel szelektivitás figyelhető meg mind az ágazat szintjén, mind az ágazaton belül, ezen túlmenően nem szükséges bizonyítani e szelektivitás földrajzi jellegét, ellentétben azzal, amit az RATP Dev sugall akkor, amikor az *Azori*-ítéletre ([30]) hivatkozik. Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a Régió által, illetve az STIF által a CT1 és CT2 szerződés keretében végrehajtott intézkedések szelektívek.

6.2.4. *A tagállamok közötti verseny és kereskedelem érintettsége*

(225) Azért van szükség annak ellenőrzésére, hogy az intézkedések torzíthatják-e a versenyt, mert az intézkedések érinthetik a tagállamok közötti kereskedelmet.

(226) A Régió rendszerével kapcsolatban a Bizottság a Párizsi Közigazgatási Bírósággal ([31]) egyetértésben megállapítja, hogy *„a menetrendszerű személyszállítási ágazatban tevékenykedő vállalkozások az alkalmi személyszállítási ágazatban is tevékenykednek […], ezért azok a menetrendszerű személyszállítással foglalkozó vállalkozások, amelyek a fenti támogatásokban részesültek, versenyhelyzetbe kerülhetnek azokkal az alkalmi személyszállítással foglalkozó vállalkozásokkal, amelyek nem részesülhettek ezekben a menetrendszerű járatokon tevékenykedő vállalkozásoknak – a fentebb leírtaknak megfelelően – fenntartott támogatásokban”*. Így az első öt év során ezeket a felszereléseket a rendes használati időszakokon kívül felhasználhatták más célokra, köztük az alkalmi szállítási piacon is. Az ötödik év után a Régió már nem terhelte kötelezettséggel a támogatott eszközök használatát. Másrészt semmilyen rendelkezés vagy kikötés nem tiltotta meg az Île-de-France területén menetrendszerű közúti tömegközlekedési járatokat üzemeltető, támogatott vállalkozásoknak azt, hogy Franciaországban vagy Európában más, versenyre nyitott menetrendszerű vagy eseti személyszállítási piacok szerződéseire pályázóként jelentkezzenek. A (27)–(32) preambulumbekezdésben említett közigazgatási jogvitában határozatot hozó nemzeti bíró ugyanezt a megállapítást tette, minek következtében arra a következtetésre jutott, hogy a támogatott vállalkozások *„a támogatott járművek és felszerelések beszerzésekor realizált megtakarítások következtében versenyelőnyhöz juthattak a nem támogatott vállalkozásokhoz képest”*, valamint, hogy ennek következtében a szóban forgó rendszer *„érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet és torzíthatja a versenyt vagy azzal fenyegethet”* ([32]). A Bizottság elfogadja ezt a következtetést és megerősíti, hogy a Régió beruházási támogatásai a regionális rendszer létrehozása óta és még inkább a vizsgált időszak teljes időtartama alatt torzíthatták a versenyt és hatást gyakorolhattak a tagállamok közötti kereskedelemre.

(227) Az ezt követő időszakban az STIF által a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradéka címén nyújtott támogatásokban részesülő eszközöket legalább 8 évig kizárólag az STIF közlekedési tervében szereplő közszolgáltatási tevékenységek végzésére lehetett használni ([33]). A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy a (226) preambulumbekezdésben kifejtett érvelés a nyolcadik szolgálati év után is érvényes.

(228) Ezenfelül, még ha azt feltételeznénk is, hogy az STIF által támogatott autóbuszok kizárólag közszolgálati feladatokra szolgáltak az Île-de-France menetrendszerű közúti tömegközlekedési piacán, ez nem lenne elegendő azon lehetőség kizárásához, hogy a szóban forgó intézkedés torzította a versenyt és hatással volt a tagállamok közötti kereskedelemre. Azzal ugyanis, hogy egy állami hatóság olyan költségeket vállal át, amelyek rendszerint a vállalkozásra hárulnak, előnyt biztosít e vállalkozásnak a közvetlen versenytársaikkal szemben azokon a különféle piacokon, amelyeken e vállalkozás tevékenykedhet, és ennek következtében torzítja a versenyt. Ahogyan az az *Altmark*-ítéletben megállapításra került, 1995 óta több tagállam elkezdte a versenyre nyitottá tenni egyes közlekedési piacait a más tagállamok területén letelepedett vállalkozások számára. Franciaország esetében ez a piacnyitás 1995-nél korábbi időpontra, 1993-ra nyúlik vissza ([34]). Tehát a Franciaország által a közúti szállítási vállalkozásoknak nyújtott mindegyik állami támogatás érinthette a tagállamok közötti kereskedelmet.

(229) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradékával bevezetett támogatási rendszer torzíthatta a versenyt és érinthette a tagállamok közötti kereskedelmet.

(230) A (228) preambulumbekezdésben kifejtett érvelés a CT2 szerződés időszakára is érvényes, ezért a CT2 szerződés C2 hozzájárulásán keresztül nyújtott támogatás szintén torzíthatta a versenyt és érinthette a tagállamok közötti kereskedelmet.

([30]) Lásd e határozat (135) preambulumbekezdését és 21. lábjegyzetét.
([31]) A Párizsi Közigazgatási Bíróság 0417015. sz. ítélete.
([32]) A Párizsi Közigazgatási Fellebbviteli Bíróság 08PA04753. sz. ítélete.
([33]) Az STIF észrevételeinek 40. pontja.
([34]) A korrupció megelőzéséről, valamint a gazdasági élet és a közbeszerzések átláthatóságáról szóló, 1993. január 29-i 93-122. sz. törvény, az ún. „Sapin-törvény”.

6.2.5. *Következtetés az állami támogatás meglétéről*

(231) A Bizottság megállapítja, hogy az egymást követően a Régió által, majd a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradéka címén és végül a CT2 szerződés C2 hozzájárulásán keresztül nyújtott beruházási támogatások és közszolgáltatási ellentételezések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatások.

6.2.6. *A támogatások jogszerűsége*

(232) A Bizottság először is a Régió és egyes más érdekelt felek által a Régió vitatott rendszerének esetleges állami támogatássá minősítésével kapcsolatban felhozott érvekre kíván válaszolni. A Bizottság leszögezi, hogy a létező támogatások kérdése csak a Régió programjával kapcsolatban merül fel, mivel e program létrehozásának időpontja nem olyan egyértelmű, mint az STIF által végrehajtott későbbi programok esetében. Ez utóbbiakkal kapcsolatban különösen az egyértelmű, hogy a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradékával bevezetett támogatási programot 2008-ban vezették be, és hogy – annak ellenére, hogy e két program szellemében hasonló – nem tekinthető a Régió programja egyszerű folytatásának, már csak azért sem, mert e két program esetében a támogatást nyújtó hatóság nem azonos.

(233) A Régió programjával kapcsolatban az eljárás azon felei, akik elsősorban annak állítólagos létező állami támogatási program jellegére hivatkoztak, kifejtették, hogy a Régió támogatási rendszerét bevezető jogalap a vasúti és közúti közlekedés összehangolásáról és harmonizációjáról szóló, 1949. november 14-i 49-1473. sz. rendelet volt. Ez a 2012 szeptemberében hatályon kívül helyezett rendelet ugyanis azt írta elő, hogy *„egy területi önkormányzat akkor nyújthat támogatást közúti szolgáltatáshoz, ha egy vállalkozással olyan szerződést köt, amely rögzíti az üzemi szabályzatában meghatározottakon felül a vállalkozásra rótt kötelezettségeket”* (19. pont, első albekezdés). Amennyiben ez a helyzet, akkor azt kellene megállapítani, hogy a program jogalapja a Római Szerződésnél korábbi volt, minek következtében a Régió által bevezetett rendszert létező támogatási programnak kellene tekinteni.

(234) Másodlagosan ugyanezek a felek arra hivatkoztak, hogy ha a Bizottság arra a megállapításra jutna, hogy az, hogy a Régió által bevezetett rendszer az 1949-es rendelet általános keretébe illeszkedik bele, nem elegendő ahhoz, hogy létező támogatási programnak minősüljön, akkor azt az időpontot kellene figyelembe venni, amikor ezt a rendszert a Regionális Tanács hivatalosan bevezette. Ebben az esetben az 1984. február 14-i CR 84-07. sz. határozat közzétételének időpontját kellene elfogadni, amely – továbbra is az eljárás ezen feleinek véleménye szerint – elsőként vezette be az ebben a formában 2008-ig működő rendszert. Ebben a második esetben azt kellene megállapítani, hogy a verseny és a tagállamok közötti kereskedelem érintettségének kritériuma nem teljesült a program bevezetésének időpontjában, mivel a menetrendszerű közúti tömegközlekedés francia piaca nem volt versenyre nyitott. Ez azzal a következménnyel járna, hogy a program a létrehozásakor nem minősült támogatásnak.

(235) A Bizottság nem tudja elfogadni ezt a két érvet.

(236) A fő érvvel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy az 1949-es rendelet a program egyetlen kulcsparaméterét sem határozta meg pontosan: időtartam, költségvetés, a kedvezményezettek meghatározása, a támogatható eszközök fajtája, a támogatás mértéke. A szöveg önmagában nem keletkeztetett jogot a támogatásra. Következésképpen az 1949-es rendelet nem tekinthető a Régió által bevezetett támogatási rendszer jogalapjának, ahogyan az a jelen határozatban foglalt leírásból is kitűnik.

(237) Ami a második érvet illeti, az érdekelt felek által kifejtett érvelés nyilvánvalóan téves. Ugyanis még akkor is, ha az 1984-es határozatot kellene a Régió rendszerét bevezető jogalapként elfogadni, a Bizottság emlékeztet arra, hogy a verseny és a tagállamok közötti kereskedelem érintettségének kritériuma a (226) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt már ebben az időpontban teljesült. Tehát nem indokolt úgy tekinteni, hogy a Régió programja a létrehozása időpontjában nem minősült támogatásnak, és ez attól függetlenül így van, hogy melyik 1979 és 2008 közötti időpontot fogadjuk el a program létrehozásának időpontjaként.

(238) Ha úgy tekintjük, hogy a Régió programjának létrehozása valamelyik 1994 előtti határozatra nyúlik vissza, akkor viszont felmerülhet a vitatott intézkedések elévülésének kérdése amiatt, hogy a jogalapjuk az elévülési idő 2004. májusban bekövetkezett megszakításánál több mint tíz évvel korábbra esik.

(239) Erre a kérdésre a Bizottság azt válaszolja, hogy még abban az esetben is, ha a programot 1994 előtt vezették be (például az 1984-es határozattal), az állami támogatások esetében alkalmazandó elévülési szabályok nem

kérdőjelezik meg azt a következtetést, amely szerint a Régió által 1994 óta folyósított támogatások új támogatásnak minősülnek. Az elévülés ugyanis csak az elévülési idő előtt teljesített kifizetésekre vonatkozik, nem pedig az egész programra. A nemzeti bíróhoz 2004. májusban benyújtott kereset azonban megszakította az elévülési időt. Az elévülés nemzeti bíró előtti megszakítása a Bizottságra is érvényes, mivel a nemzeti bíró jogköreinek célja az, hogy megőrizzék az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében a Bizottság számára biztosított előjogokat. Tehát a Régió által 1994 májusa után folyósított minden támogatást új támogatásnak kell tekinteni a jelen eljárás keretében, még akkor is, ha az e támogatások odaítélését engedélyező jogalapot ezen időpontnál korábbinak kellene ítélni.

(240) Miután a létező támogatások és a vitatott intézkedések esetleges elévülésének kérdéseit tisztáztuk, felmerül a támogatások jogszerűségének kérdése.

(241) A Régió, majd pedig az STIF által a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradéka értelmében nyújtott beruházási támogatásokat nem jelentették be a Bizottságnak. Ezek tehát jogellenes támogatásoknak minősülnek.

(242) Ami a CT2 szerződés C2 hozzájárulását illeti, az 1370/2007/EK rendelet 9. cikke kimondja, hogy a rendelettel összhangban fizetett ellentételezések mentesek az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében említett bejelentési kötelezettség alól. A *Dilly's Wellnesshotel*-ügyben hozott ítéletében ([35]) a Bíróság rámutatott arra, hogy a bejelentési kötelezettség alóli mentesüléshez a valamely mentesítő rendeletben előírt mindent feltételt, az alaki feltételeket is beleértve, tiszteletben kell tartani. E határozat 6.3.2. szakaszában bizonyítani fogjuk, hogy a jelen esetben a CT2 szerződés C2 hozzájárulása teljesíti az 1370/2007/EK rendeletben lefektetett lényegi kritériumokat. A Bizottság ezzel szemben megállapítja, hogy az STIF nem tett eleget az 1370/2007/EK rendelet 7. cikkének (2) bekezdésében megállapított közzétételi kötelezettségeknek. A francia hatóságok ugyanis elismerték, hogy az OPTILE-hez tartozó vállalkozások esetében a szerződés odaítéléséről szóló hirdetményeket az 1370/2007/EK rendeletben meghatározott kötelezettség ellenére nem tudták közzétenni. Az RATP-vel és az SNCF Mobilités-vel kötött szerződésekkel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a szerződés odaítéléséről szóló hirdetményeket a szerződések odaítélése után, nem pedig az előírtaknak megfelelően legalább egy évvel a közvetlen odaítélés előtt tették közzé a Bulletin officiel des annonces de marché public-ben (közbeszerzési értesítő) és az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. Következésképpen az 1370/2007/EK rendelet 7. cikkének rendelkezéseit nem tartották tiszteletben, és az STIF által a CT2 szerződés keretében nyújtott támogatásokra nem vonatkozik a rendelet 9. cikkében meghatározott bejelentési mentesség. Mivel a támogatásokat nem jelentették be, a Bizottság megállapítja, hogy azok jogellenes támogatásnak minősülnek.

(243) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a nemzeti hatóságok feladata az, hogy a támogatás jogellenességéből fakadó összes következményt megállapítsák, különösen ami a jogellenes támogatásra vonatkozó, a *CELF*-ítéletben ([36]) meghatározottak szerinti kamatok behajtását illeti.

6.3. **Az intézkedések állami támogatásokra vonatkozó szabályoknak való megfelelőségének értékelése**

6.3.1. *A Régió, majd az STIF által a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradéka keretében nyújtott beruházási támogatások*

(244) Tekintettel arra, hogy az STIF által a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradéka keretében folyósított támogatások nagyban hasonlítanak a Régió által a megelőző időszakban folyósított támogatásokra, a két rendszerre a belső piaccal való összeegyeztethetőséggel kapcsolatban kifejtett érvelést kell alkalmazni.

(245) Ahogyan az a (206) és (213) preambulumbekezdésben megállapításra került, ezek a beruházási támogatások nem feleltek meg a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, és nem szolgáltak a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítésére. A Bizottság tehát nem veheti alapul az EUMSZ 93. cikkét (vagy az abból fakadó másodlagos jogot) a belső piaccal való összeegyeztethetőségük értékeléséhez.

(246) Az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése értelmében viszont egy támogatás akkor tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal, ha az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdítására irányul, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben. Ez különösen érvényes lehet azokra a beruházási támogatásokra, amelyek javítják a szóban forgó gazdasági tevékenységek végzésének módját. A francia hatóságok arra hivatkoznak, hogy ez a rendelkezés alkalmazható az Île-de-France Régió által bevezetett beruházás-támogatási rendszerre.

([35]) A Bíróság C-493/14. sz., *Dilly's Wellnesshotel GmbH kontra Finanzamt Linz* ügyben 2016. július 21-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2016:577) 47. pontja.

([36]) A Bíróság C-199/06. sz., *Centre d'exportation du livre français (CELF) és Ministre de la Kultúra et de la Communication kontra Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE)* ügyben 2008. február 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2008:79) 55. pontja.

(247) A bevezetett beruházás-támogatási rendszer, amely olyan felszerelésekre vonatkozott, amelyek lehetővé tették a menetrendszerű közúti tömegközlekedési kínálat olyan mennyiségi növelését vagy minőségi javítását, amely meghaladta azt a kötelezettségi szintet, amelyen a kedvezményezettek a támogatások odaítélése előtt kötelesek voltak a szolgáltatásaikat nyújtani, alkalmas volt arra, hogy a személygépkocsival történő utazási alternatívákhoz képest javítsa a kínálat vonzerejét. Ily módon és az Île-de-France régiónak a (16) és (17) preambulumbekezdésben ismertetett különleges helyzetére tekintettel a szóban forgó rendszerek hozzájárultak az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához" című, 2011-es fehér könyvben ([37]) meghatározott közös érdekű cél, azaz a személygépkocsiról a tömegközlekedési eszközökre való áttérés eléréséhez. A támogatások nélkül a fuvarozók nem tudták volna megvalósítani ezeket a javításokat. A kedvezményezett vonalak ugyanis veszteségesen üzemelő vonalak voltak és gazdasági egyensúlyuk már akkor is a máshonnan nyújtott közszolgáltatási ellentételezésektől függött. A szóban forgó rendszerek tehát ösztönző hatásúak voltak.

(248) A Bizottság megállapítja, hogy a támogatás alapját és mértékét maximalizálták, így a beruházási költségeknek csak egy részét vállalta át közvetlenül a Régió, majd később az STIF. A támogatások maximális mértéke 50 % volt a hagyományos buszok esetében, illetve 60 % a környezetkímélő buszok esetében, amelyek mérsékelt támogatási intenzitást jelentenek. Ehhez adódik az, hogy a támogatott eszközöket, amelyek túlnyomórészt autóbuszok voltak, csak korlátozottan lehetett más célokra vagy más vonalakon használni, mint amelyekre a támogatást elsődlegesen odaítélték. Egyrészt a személyszállítási közszolgáltatástól eltérő célokra történő használatot szabályozták, mi több, megtiltották: a CT1 szerződés keretében és 1999-től a regionális módosító záradékokban minden más célú használatot megtiltottak a támogatás értékcsökkenési leírásának ideje alatt; 1999 előtt ezt a gyakorlatot az első 5 év során szabályozták. Másrészt a városi, többnyire álló helyzetben történő személyszállításra szánt járművek nem igazán alkalmasak az alkalmi személyszállításra, amelyhez az ülő utasok szállítására kialakított, biztonsági övvel felszerelt turistabuszokat kell használni. Végül igaz ugyan, hogy a tagállamok közötti kereskedelem érintettségének eshetőségét a (226) és (228) preambulumbekezdésben kifejtett okokból nem lehetett kizárni, ez a hatás minden valószínűség szerint korlátozott volt a szóban forgó piacok helyi szintjére és arra való tekintettel, hogy a támogatott felszereléseket szerződésileg vagy a gyakorlatban nehezen, mi több, egyáltalán nem lehetett más földrajzi területeken (Franciaországban vagy Európában) használni.

(249) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a kereskedelmi feltételeket nem befolyásolták a közös érdekkel ellentétes mértékben, és hogy a szóban forgó két rendszer az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének való megfelelésük következtében összeegyeztethető a belső piaccal.

6.3.2. *A CT2 szerződés C2 hozzájárulása*

(250) A (217) preambulumbekezdésben a Bizottság már megállapította, hogy a Régió által 2008-ig vagy az STIF által a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradéka keretében nyújtott támogatásokkal ellentétben a CT2 szerződés C2 hozzájárulását közszolgáltatási ellentételezésként kellene vizsgálni.

(251) A közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítésére nyújtott támogatások belső piaccal való összeegyeztethetőségének vizsgálata az EUMSZ 93. cikke alapján történik. Az EUMSZ 93. cikkének alkalmazásához a Bizottság az EUMSZ 93. cikkén alapuló másodlagos jogban és különösen a 2009. december 3. óta hatályban lévő 1370/2007/EK rendeletben meghatározott főbb elvek alapján jár el. A Bizottság többek között azt ellenőrzi, hogy tiszteletben tartották-e a rendelet 3., 4. és 6. cikkében meghatározott elveket:

(252) Az 1370/2007/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik: *„Amennyiben valamely illetékes hatóság úgy dönt, hogy a választása szerinti szolgáltatónak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és/vagy bármilyen jellegű ellentételezést biztosít, ezt közszolgáltatási szerződés keretében kell megtennie."*

(253) A 2005. június 10-i 2005-664. sz. rendelet értelmében az STIF az Île-de-France menetrendszerű közúti személyszállítását szervező egység, minek következtében az STIF a közszolgáltatási ellentételezések odaítélésére hatáskörrel rendelkező hatóság. Ezeket az ellentételezéseket, legyen szó akár a C1, akár a C2 alkotóelemükről, a CT2 szerződés keretében nyújtják, amely közszolgáltatási szerződés. Az 1370/2007/EK rendelet 3. cikkének való megfelelés tehát teljesül.

(254) Az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke a közszolgáltatási szerződések kötelező tartalmát mutatja be:

a) Az említett cikk (1) bekezdése értelmében a közszolgáltatási szerződéseknek:

— egyértelműen meg kell határozniuk a közszolgáltató által teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségeket és az érintett földrajzi területeket;

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

— objektív és átlátható, a túlkompenzációt elkerülő módon előre meg kell határozniuk azon paramétereket, amelyeket ellentételezés esetén az ellentételezés kiszámításához alapul kell venni, valamint a biztosított kizárólagos jogok természetét és mértékét;

— meg kell határozniuk a szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó költségek megosztására vonatkozó szabályokat.

b) Ugyanezen cikk (2) bekezdése értelmében a közszolgáltatási szerződések meghatározzák a menetjegyek eladásából származó bevételek megosztását.

c) Ugyanezen cikk (3) bekezdése meghatározza, hogy a közszolgáltatási szerződések időtartama nem haladhatja meg autóbuszos szolgáltatások esetén a tíz évet.

d) Ugyanezen cikk (6) bekezdése meghatározza, hogy amennyiben előírják a közszolgáltatóknak, hogy azok feleljenek meg egyes minőségi előírásoknak, ezeket az előírásokat fel kell tüntetni a közszolgáltatási szerződésekben.

(255) A CT2 szerződéssel kapcsolatban a Bizottság a következőket állapítja meg:

a) A CT2 szerződés közszolgáltatási szerződésnek tekinthető annyiban, amennyiben közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó személyszállítási közszolgáltatások kezelésével és üzemeltetésével bízza meg a szolgáltatót, ahogyan ez a (214)–(216) preambulumbekezdésben bizonyításra került. Ez a szerződés egy C1 hozzájárulást és egy C2 hozzájárulást ír elő, amelyeket átlátható és objektív módon határoztak meg a CT2 szerződés 53. pontjában. Az egységesített szolgáltatási pénzügyi elszámolás megléte a szolgáltatásnyújtással kapcsolatos költségek pontos megosztását teszi lehetővé. Az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének való megfelelés tehát megállapítást nyert.

b) A menetjegyek eladásából származó bevételek megosztására szolgáló mechanizmusokat rendkívül pontosan meghatározták a CT2 szerződés 50. pontjában. Az ugyanezen cikk (2) bekezdésének való megfelelés tehát igazolást nyert.

c) A CT2 szerződés 2008-tól váltotta fel a CT1 szerződést a 2016. december 31-ig fennmaradó ideig. Az ugyanezen cikk (3) bekezdésének való megfelelés tehát teljesül.

d) A CT2 szerződés egyértelműen meghatározott minőségi szabványokat tartalmaz. Az ugyanezen cikk (6) bekezdésének való megfelelés tehát igazolást nyert.

(256) Végül az 1370/2007/EK rendelet 6. cikke és a rendelet melléklete meghatározzák a közszolgáltatási ellentételezések meghatározására irányadó főbb elveket:

a) a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése által a közszolgáltató költségeire és bevételeire gyakorolt „nettó pénzügyi hatás” kiszámításának módja;

b) a közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó és az üzleti alapon működtetett tevékenységek számviteli elkülönítése;

c) azon „észszerű haszon” meghatározása, amelyre a szolgáltató a közszolgáltatási ellentételezés fizetésén keresztül számíthat;

d) a megfelelően magas minőségű szolgáltatások nyújtását biztosítani képes hatékony gazdálkodás fenntartásának vagy fejlesztésének ösztönzése.

(257) Ezzel a ponttal kapcsolatban a Bizottság vizsgálata a CT2 szerződés C2 hozzájárulására korlátozódik, mivel a C1 hozzájárulás nem tartozik az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapított vizsgálati körbe. Mindazonáltal szükséges elmagyarázni a C1 és a C2 hozzájárulást összekötő kapcsolatot ahhoz, hogy a C2 hozzájárulásról dönteni lehessen.

(258) A C1 hozzájárulás célja a szerződés szerinti árréssel növelt és az összes üzemi bevétellel és támogatással csökkentett üzemi költségek (a beruházásra vonatkozó elemek, pl. értékcsökkenési leírások nélküli) összegeként kiszámított üzemi veszteség ellentételezése. Ezzel ellentétben a C2 hozzájárulást az értékcsökkenési leírások összegeként számítják ki, az tehát kizárólag a szerződésben meghatározott beruházási kötelezettségek által előidézett költségek fedezését célozza. E két hozzájárulás számítási módját egyértelműen kifejtik a CT2 szerződésekben és azok mellékleteiben, a (256) preambulumbekezdés a) pontjának megfelelően.

(259) Az STIF által megküldött információk szerint a CT2 szerződés tárgyát képező vonalak mind veszteségesen üzemelnek (még a beruházásra vonatkozó költségek figyelembevétele előtt is), így a C1 hozzájárulás mindig pozitív ([38]). Mivel az üzemeltetéssel összefüggő bevételek és támogatások még az évesített beruházási költségek töredékének fedezésére sem elegendőek, a C2 hozzájárulás valójában az egységes pénzügyi elszámolásban szerepeltetett értékcsökkenési leírások (finanszírozási költségekkel növelt) összegével egyenlő.

([38]) A C1 hozzájárulás az üzemi költségek és a szerződés szerinti haszon átlagban 61 %-át teszi ki. Az üzemi bevételek az üzemi költségek és a szerződés szerinti haszon átlagban 31 %-át teszi ki.

(260) E különbségtételből kitűnik, hogy az 1370/2007/EK rendelet 6. cikke szerinti *„észszerű haszon”* meghatározása teljes egészében a C1 hozzájárulástól, nem pedig a C2 hozzájárulástól függ. A (256) preambulumbekezdés c) pontja tehát nem alkalmazható az önmagában vett C2 hozzájárulásra. Ezzel szemben megállapítható, hogy a C2 hozzájárulás semmiképpen nem tudja túlkompenzálni a szállítási szolgáltatót, mivel kizárólag a ténylegesen megállapított és az egyes vonalak pénzügyi elszámolásában értékcsökkenési leírásként feltüntetett beruházási költségeket fedezi.

(261) A (256) preambulumbekezdés b) pontjával kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy e szolgáltatási pénzügyi elszámolás megléte – amely a közszolgáltatási szerződésben szereplő mindegyik vonalra vonatkozóan különálló – lehetővé teszi egyrészt a szolgáltató esetleges egyéb tevékenységeitől való számviteli elkülönítést, másrészt a közszolgáltatás teljesítéséhez kapcsolódó összes költségnek és bevételnek az 1370/2007/EK rendelet mellékletében meghatározott elvek szerinti nyilvántartását.

(262) Ami a (256) preambulumbekezdés d) pontját illeti, a CT2 szerződés 49. pontja előírja, hogy *„a referenciaszolgáltatás teljesítése során a vállalkozás a díjazásán kívül a [működési] teljesítményéhez kapcsolódó érdekeltségekben, jóváírásokban vagy büntetésekben részesül”*. A közszolgáltatási ellentételezés, amelynek a C2 hozzájárulás is részét képezi, egy olyan ösztönző rendszerbe illeszkedik, amely kellően kidolgozott ahhoz, hogy meg lehessen állapítani az 1370/2007/EK rendeletet tiszteletben tartását.

(263) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a CT2 szerződés C2 hozzájárulása megfelel az 1370/2007/EK rendeletben a közszolgáltatási ellentételezések kiszámítására vonatkozóan meghatározott főbb elveknek, következésképpen az EUMSZ 93. cikke alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható. Ez a C2 hozzájárulásra korlátozott következtetés nem vonatkozik a CT2 szerződés összességében vett ellentételezéseinek összeegyeztethetőségére (mivel a C1 hozzájárulás nem tartozik a jelen határozat alkalmazási körébe).

7. **KÖVETKEZTETÉS**

(264) Az Île-de-France régió által az egymást követő 1994., 1998. és 2001. évi határozatok keretében nyújtott beruházási támogatások az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésébe ütköző, jogellenesen végrehajtott állami támogatásoknak minősülnek. Azonban arra való tekintettel, hogy megfelelnek az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének, a Bizottság e támogatásokat a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja.

(265) Az STIF által a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradéka keretében nyújtott beruházási támogatások az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésébe ütköző, jogellenesen végrehajtott állami támogatásoknak minősülnek. Azonban arra való tekintettel, hogy megfelelnek az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének, a Bizottság e támogatásokat a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja.

(266) A STIF által a CT2 szerződés C2 hozzájárulása formájában folyósított közszolgáltatási ellentételezések állami támogatásnak minősülnek, amelyekre – mivel nem teljesítik az 1370/2007/EK rendelet egyes alaki kritériumait – nem vonatkozik az ebben a rendeletben biztosított bejelentési kötelezettség alóli mentesség. Azonban arra való tekintettel, hogy megfelelnek az EUMSZ 93. cikkének, a Bizottság e támogatásokat a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Franciaország által 1994 és 2008 között jogellenesen végrehajtott, az Île-de-France régió által a CR 34-94., CR 44-98. és CR 47-01. számú határozatok keretében beruházási támogatások formájában nyújtott támogatási program a belső piaccal összeegyeztethető.

2. cikk

A Franciaország által 2008-tól kezdődően jogellenesen végrehajtott, az STIF által a CT1 szerződés 3. sz. módosító záradéka keretében beruházási támogatások formájában nyújtott támogatási program a belső piaccal összeegyeztethető.

3. cikk

A Franciaország által jogellenesen végrehajtott, az STIF által a CT2 szerződés keretében folyósított C2 hozzájárulások formájában nyújtott támogatási program a belső piaccal összeegyeztethető.

4. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2017. február 2-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja