LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2017/1470

(2017. gada 2. februāris)

par atbalsta shēmām SA.26763 2014/C (ex 2012/NN), kuras Francija ir īstenojusi attiecībā uz uzņēmumiem, kas veic pārvadājumus ar autobusiem Ildefransas reģionā *(Région Île-de-France)*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2017) 439)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu;

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar minētajiem pantiem ([1]) un, ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Sūdzības iesniedzējs, kurš vēlējās saglabāt anonimitāti ("sūdzības iesniedzējs"), 2008. gada 7. oktobra vēstulē, kas saņemta 2008. gada 17. oktobrī, Komisijai iesniedza sūdzību par Ildefransas reģionu ("Reģions"), par to, ka tas kopš 1994. gada bija īstenojis atbalsta un subsīdiju shēmu, kas paredzēta noteiktiem pārvadājumu uzņēmumiem šajā reģionā.

(2) Komisija 2008. gada 25. novembra vēstulē Francijas iestādēm nosūtīja lūgumu sniegt informāciju par šo sūdzību.

(3) Francijas iestādes 2009. gada 13. janvāra vēstulē lūdza Komisijai papildu termiņu, lai sniegtu atbildi uz Komisijas jautājumiem. 2009. gada 14. janvāra vēstulē tā pagarinājumu piešķīra. Proti, atbildes sniegšanas termiņš tika pagarināts līdz 2009. gada 18. februārim.

(4) Francijas iestādes uz Komisijas informācijas pieprasījumu atbildi sniedza 2009. gada 26. februārī.

(5) Sūdzības iesniedzējs 2010. gada 20. aprīļa, 2. septembra un 17. novembra vēstulēs sniedza Komisijai papildu informāciju par Reģiona piešķirtajiem pasākumiem.

(6) Tā kā netika saņemts nekāds lūgums sniegt papildu informāciju, Francijas iestādes 2011. gada 31. maija vēstulē lūdza Komisijai rakstveidā apstiprināt, ka izmeklēšanas procedūra tiek slēgta.

(7) Komisija 2011. gada 8. jūnija vēstulē lūdza Francijas iestādēm komentēt sūdzības iesniedzēja iesniegto papildu informāciju.

([1]) OV C 141, 9.5.2014., 38. lpp.

(8) Neraugoties uz 2011. gada 14. novembra un 2012. gada 29. februāra atgādinājuma vēstulēm un 2011. gada 22. septembra un 8. decembra elektroniskā pasta vēstulēm, uz Komisijas informācijas pieprasījumu atbilde netika sniegta.

(9) Francijas iestādēm 2012. gada 17. jūlijā tika nosūtīts jauns lūgums sniegt informāciju.

(10) Tā kā noteiktajā termiņā Francijas iestāžu atbilde netika saņemta, 2012. gada 25. septembrī tika nosūtīta atgādinājuma vēstule. Arī uz to atbilde netika sniegta.

(11) Komisija 2012. gada 14. decembrī izdeva rīkojumu sniegt informāciju. Francija 2013. gada 22. janvārī sniedza nepilnīgu atbildi, tajā pašā vēstulē apņemoties visīsākajā iespējamajā termiņā sniegt Komisijai pilnīgu atbildi uz rīkojumā sniegt informāciju uzdotajiem jautājumiem. Līdz dienai, kurā tika pieņemts lēmums sākt procedūru, Komisija pilnīgu informāciju nebija saņēmusi.

(12) Komisija 2014. gada 11. martā, tā arī nesaņēmusi minēto informāciju, sāka Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 108. panta 2. punktā paredzēto formālo izmeklēšanas procedūru. Šis lēmums ("lēmums par sākšanu") tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([2]), un tajā ieinteresētās trešās personas tika aicinātas iesniegt savas piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem.

(13) Francija savas piezīmes iesniedza 2014. gada 30. aprīlī. Komisija saņēma piezīmes arī no septiņām ieinteresētajām personām. Tā šīs piezīmes nosūtīja Francijai, sniedzot tai iespēju tās komentēt. 2014. gada 3. septembra vēstulē Francija informēja, ka tā komentārus nesniegs.

(14) Komisija 2016. gada 21. jūnijā, t. i., pēc termiņa beigām, saņēma kopīgu piezīmi no četrām no septiņām ieinteresētajām personām. Šajā piezīmē jo īpaši bija precizēta šo trešo personu nostāja pēc tam, kad Tiesa bija pasludinājusi spriedumu lietā Eiropas Komisija/*Jorgen Andersen* ("spriedums *Jorgen Andersen*") ([3]).

(15) Visbeidzot Reģions vēlējās papildināt savas piezīmes, 2016. gada 9. novembrī nosūtot papildu piezīmi.

2. **ATTIECĪGO PASĀKUMU KONTEKSTS UN APRAKSTS**

(16) Ar 12 miljoniem iedzīvotāju Ildefransā vien dzīvo 18,8 % Francijas iedzīvotāju, proti, tas ir visapdzīvotākais reģions ar vislielāko iedzīvotāju blīvumu (996 iedz./km^2). Saskaņā ar Pilsētplānošanas un attīstības institūta ([4]) datiem Ildefransai pieder Eiropas satiksmes rekords vidēji ar vairāk nekā 240 000 transportlīdzekļu dienā 2010. gadā piecos no tā apgabaliem: trīs perifērā bulvāra apgabalos, A1 un A4 apgabalos, kas ievērojami pārsniedz visnoslogotākās Londonas, Berlīnes vai Milānas autoceļu daļas. Taču, arī neraugoties uz netipisko situāciju noteiktos apgabalos, visā tīklā kopumā satiksmes apjomi ir ļoti lieli. Vienā no divām Ildefransas autoceļu direkcijas pārvaldītā tīkla stacijām ir vairāk nekā 18 000 transportlīdzekļu dienā un uz viena ceļa, tā kā šādu satiksmes līmeni uzskatīts par ļoti strauji pasliktinājušās situācijas rādītāju lielajiem valsts autoceļiem pārējā Francijā.

(17) Ildefransā tiek uzskaitīti aptuveni divdesmit trīs miljoni mehanizētu pārvietošanos (proti, divas trešdaļas pārvietošanos). Vairāk nekā puse no tām tiek veiktas ar privātiem transportlīdzekļiem (autoparks pārsniedz četrus miljonus automašīnu) vai ar kravas automobiļiem. Starpību veido sabiedriskais transports. Ildefransas galvenā tīkla pārslogotību apliecina arī pastāvīgi blīvā satiksme: noslogojums stundā nereti saglabājas maksimāls no 6.00 līdz 21.00, un ikdienas satiksme ir praktiski nemainīga visa gada garumā. Ar šādu noslogojuma līmeni, nelielas satiksmes izmaiņas var radīt ļoti lielas ātruma atšķirības, un ātri vien plūsmu pārvērst sastrēgumā. Negatīvās blakusparādības, kas saistītas ar šādu sastrēgumu līmeni, ir acīmredzamas: gaisa piesārņojums, laika zudums, avāriju skaita pieaugums, teritorijas pievilcības zudums utt. Apzinoties šādu situāciju, lai nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti, ir ļoti nepieciešams pievilcīgs sabiedriskā transporta piedāvājums.

([2]) Atgādinājums par piezīmi Nr. 1.
([3]) Tiesas 2015. gada 6. oktobra spriedums Eiropas Komisija/*Jorgen Andersen*, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Ildefransas Pilsētplānošanas un attīstības institūta ziņojums, kas publicēts 2013. gada martā, un ir pieejams tiešsaistē: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf

(18) Komisijas padziļinātā izmeklēšana uzmanību pievērsa investīciju atbalsta sistēmai regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem uzņēmumiem, kuriem sabiedrisko pakalpojumu līgums bija noslēgts Ildefransas īpašajā kontekstā, kas jāņem vērā. Šī sistēma bija attīstījusies laika gaitā, un saskaņā ar regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem Ildefransā organizācijas noteikumiem tādējādi Komisija iedalīja divus laikposmus:

a) laikposmu no 1994. līdz 2008. gadam, kad subsīdijas investīcijām Reģions piešķīra apmaiņā pret to, ka tika parakstīts starp pārvadājumu uzņēmumu un pārvaldes iestādi jau noslēgto ekspluatācijas nolīgumu papildinājums;

b) laikposms no 2008. līdz 2016. gadam, kad subsīdijas piešķīra Ildefransas Transporta apvienība ("STIF") jaunas pārvadājumu organizācijas, kura Ildefransā bijā valdošā kopš 2007. gada, ietvaros. Arī šis laikposms ir iedalāms divos īsākos periodos, kas atbilst diviem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kurus secīgi īstenoja *STIF*.

2.1. **Reģiona īstenotie pasākumi**

(19) Reģions 1994. gada 20. oktobrī pēc apspriešanās pieņēma lēmumu ([5]), lai atkārtoti īstenotu pasākumu kopumu, kas ieviests 1979. gadā ([6]), kurš paredzēts uzņēmumiem, kas Ildefransas reģionā sniedz regulāra sabiedriskā transporta pa autoceļiem pakalpojumus. Pirms 1994. gada lēmuma – saskaņā ar diviem lēmumiem – 1979. gada lēmums jau bija ticis grozīts: 1984. gadā (CR 84-07) un 1987. gadā (CR 87-07). Pēc tam sekoja vēl divi lēmumi 1998. gadā (CR 44-98) un 2001. gadā (CR 47-01), līdz 2008. gadā dokuments tika galīgi atcelts.

(20) Piemērojot šos lēmumus, Reģions varēja piešķirt finanšu atbalstu pārvaldes iestādēm, kuras ar privātu uzņēmumu bija noslēgušas līgumu par regulāru autobusu maršrutu ekspluatāciju, vai arī ekspluatēja to pašas ar aģentūras starpniecību. Pārvaldes iestādes šo atbalstu atmaksāja pārvadājumu uzņēmumam, ja pēdējam minētajam bija subsidētās investīcijas.

(21) Piešķirtās subsīdijas galvenokārt bija paredzētas, lai veicinātu jaunu transportlīdzekļu iegādi, lai kvantitatīvi uzlabotu piedāvājumu (biežuma vai apjoma palielinājums, maršrutu pagarināšana vai jaunu maršrutu izveidošana), uzlabotu pakalpojuma kvalitāti (pievienošanās kvalitātes hartai, autobusi ar pazemināto grīdu), transportlīdzekļos uzstādītu jaunu aprīkojumu (ierīces pieturu paziņošanai ar skaņu vai vizuāli), ieviestu transporta biļešu izsniegšanas un validēšanas sistēmas, aprīkotu pieturvietas vai īstenotu pētījumus.

(22) Iestādēm subsīdiju pieprasījumi bija jāadresē Reģionam.

(23) Subsīdiju likme varēja būt no 25 līdz 60 % no izdevumiem bez nodokļiem. Subsīdiju summai bija noteikts maksimālais apjoms atkarībā no izdevumu būtības.

(24) Atbalsta saņēmējiem bija jāapņemas piedāvājuma, transportlīdzekļu un aprīkojuma kvantitātes un kvalitātes uzlabojumus nodrošināt vismaz piecus gadus pēc to ieviešanas. Šo piecu gadu laikā transportlīdzekļiem, kas saņēmuši subsīdijas, prioritāri un galvenokārt bija jābrauc attiecīgajos maršrutos.

(25) Visbeidzot, pasūtītājām pārvaldes iestādēm un uzņēmumiem bija jāvienojas par to ekspluatācijas nolīguma papildinājumu, ko ar parakstu apstiprināja Reģiona padomes priekšsēdētājs, kurā bija noteikts atbalsta izlietojums, un kurā bija paredzēti pienākumi, kas saņēmējam uzņēmumam jāizpilda saistībā ar piedāvājuma kvantitātes un kvalitātes uzlabojumiem.

(26) Francijas iestādes norāda, ka laikā no 1994. līdz 2008. gadam no šā pasākuma labumu guva 135 uzņēmumi no kopumā 150 uzņēmumiem, kas darbojas Ildefransā.

2.1.1. *Procedūra valsts administratīvajā tiesā*

(27) Pasažieru pārvadātāju autonomā savienība (*Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs ("SATV")*) 2004. gada maijā lūdza Reģiona padomes priekšsēdētājam atcelt trīs iepriekš minētos lēmumus. Tā kā 2004. gada 17. jūnijā lūgums tika noraidīts, *SATV* Parīzes administratīvajā tiesā cēla prasību atcelt noraidošo lēmumu.

([5]) 1994. gada 20. oktobra Lēmums CR 34-94 par atbalstu, lai uzlabotu privāto uzņēmumu vai aģentūru nodrošinātos sabiedriskā transporta pa autoceļiem pakalpojumus.
([6]) 1979. gada 10. jūlija Lēmums CR 79-21.

(28) Administratīvā tiesa 2008. gada 10. jūlija ([7]) nolēmumā apmierināja *SATV* lūgumu atcelt tiesību aktu un deva rīkojumu Reģionam Reģionālajā padomē izdot jaunu lēmumu tādēļ, ka pirms šā atbalsta pasākuma ieviešanas par to nav ticis paziņots Eiropas Komisijai. Turklāt Administratīvā tiesa deva rīkojumu Reģionam atcelt trīs lēmumus.

(29) Lai gan šo nolēmumu pārsūdzēja, Reģions atcēla strīdīgos lēmumus saskaņā ar 2008. gada 16. oktobra Lēmumu Nr. CR80-08.

(30) Parīzes Administratīvā apelācijas tiesa ("*CAA*") 2010. gada 12. jūlijā ([8]) apstiprināja Administratīvās tiesas lēmumu. Reģions par šo spriedumu iesniedza kasācijas sūdzību Valsts padomē. Valsts padome šo kasācijas sūdzību noraidīja ar 2012. gada 23. jūlija spriedumu ([9]).

(31) Četras ieinteresētās personas iesniedza trešo personu iebilduma prasību par Parīzes *CAA* spriedumu. Pēc tam, kad 2015. gada 27. novembrī *CAA* šo prasību noraidīja, ieinteresētās personas iesniedza kasācijas sūdzību, kas joprojām tiek izskatīta.

(32) Pēc tam, kad *SATV* 2008. gada 27. oktobrī iesniedza jaunu prasības pieteikumu, Parīzes administratīvā tiesa ar 2013. gada 4. jūnija nolēmumu ([10]) deva rīkojumu Reģionam izdot izpildrakstus, kas ļautu atgūt atbalstu, kas izmaksāts, pamatojoties uz lēmumiem, kuri tika atcelti saskaņā ar 2008. gada 10. jūlija Nolēmumu Nr. 0417015. Reģions pārsūdzēja šo nolēmumu. 2013. gada 31. decembrī Parīzes *CAA* šo prasības pieteikumu noraidīja ([11]). Reģions par šo spriedumu iesniedza kasācijas sūdzību Valsts padomē. Šī kasācijas sūdzība joprojām tiek izskatīta.

2.2. ***STIF* īstenotie pasākumi**

(33) *STIF* ir publiska administratīva iestāde, ko regulē 2005. gada 10. jūnija Dekrēts Nr. 2005-664. Tā Ildefransā organizē, koordinē un finansē pasažieru sabiedrisko transportu, ko nodrošina Parīzes pārvadājumu autonomā aģentūra *(Régie autonome des transports parisiens ("RATP"))*, Francijas dzelzceļu valsts sabiedrība *(Société nationale des chemins de fer français ("SNCF"))*, *Transilien* un privātie autobusu uzņēmumi, kas apvienojušies Ildefransas pārvadājumu profesionāļu organizāciju tīklā *(Réseau de l'organisation professionnelle des transports d'Île-de-France ("OPTILE"))*.

(34) Ar 2006. gada 13. decembra Lēmumu Nr. 2006/1161 *STIF* regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem maršrutu kopumam definēja jaunu līgumisko organizāciju. Mērķis bija stiprināt tās organizatoriskās iestādes lomu, nosakot piedāvājumu un apkalpošanas līmeni, kā arī saistībā ar pārvadājumu uzņēmumu izpildījumu un finanšu pārskatāmību.

(35) Šī jaunā organizācija balstās uz reģionālajām specifikācijām, kuru principi ir ietverti divos secīgos līgumos, kuri noslēgti kopumā uz desmit gadiem:

a) pirmais, 1. tipa līgums ("CT1"), bija noslēgts ne vairāk kā uz četriem gadiem (2007.–2010. gads jeb 2011. gads pēdējiem līgumiem);

b) otrais, 2. tipa līgums ("CT2"), bija noslēgts pēc divpusējām sarunām ar katru privāto uzņēmumu baseina transporta tīklā, uz atlikušo periodu, kas beidzās 2016. gada 31. decembrī.

(36) Katrā no šiem diviem līgumiem savā veidā ir aizgūts pārvadājumu uzņēmumu īstenoto investīciju subsidēšanas princips.

2.2.1. *CT1 apraksts*

(37) CT1 2006. gada 13. decembrī tika noslēgti ar 75 privātiem pārvadājumu uzņēmumiem, un tie stājās spēkā 2007. gada 1. janvārī. Tie pārņēma iepriekšējo ekspluatācijas nolīgumu uzdevumus, veidojot pāreju uz jaunu "mērķtiecīgu" līgumu formu, kāda bija CT2.

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

(38) CT1 tika noslēgts ar katru uzņēmumu par tā ekspluatēto maršrutu kopumu. Saskaņā ar CT1 2-1. pantu līguma mērķis bija paredzēt *"nosacījumus, kā pasažieru regulāra sabiedriskā transporta sabiedriskā pakalpojuma uzņēmums īsteno savu darbību* Ildefransā". Tajā bija definēta kārtība, kādā darbojas attiecības starp *STIF* un pakalpojumu sniedzēju, saistībā ar:

a) regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem pakalpojumu īstenošanas konsekvenci un saistībām, kā ir paredzēts Pārvadājumu reģionālajā plānā un aprakstīts līgumā;

b) pienākumiem saistībā ar pakalpojuma kvalitāti, kas piemērojami līgumā noteiktajam pakalpojumu piedāvājumam, ievērojot minimālo bāzi, kas paredzēta reģiona iepirkuma procedūras specifikācijās;

c) aktīviem un investīcijām;

d) *STIF* ieguldījumu aprēķināšanu, ievērojot principus, kas definēti reģiona iepirkuma procedūras specifikācijās;

e) līgumisko attiecību starp *STIF* un uzņēmumu darbības specifiskajiem noteikumiem saistībā ar informāciju, kontroli, pārskatīšanu un līguma izbeigšanu.

(39) Saskaņā ar *STIF* padomes 2008. gada 2. oktobra lēmumu tā ar papildinājumu ("3. papildinājums") grozīja CT1 un ieviesa subsīdiju mehānismu investīcijām ritošajā sastāvā. Šo subsīdiju apmēru ierobežoja maksimālo cenu noteikšana, kam pieskaitīta *STIF* līdzdalības maksimālā likme. Uzņēmumiem, kas guva labumu, subsidētais aprīkojums ne mazāk kā 8 gadus bija jāizmanto vienīgi, lai īstenotu *STIF* pārvadājumu plānā iekļautās sabiedriskā transporta darbības.

(40) Tādējādi saskaņā ar CT1 tika finansēti 836 transportlīdzekļi par kopējo izmaksāto subsīdiju summu EUR 61,5 miljonu apmērā.

2.2.2. *CT2 apraksts*

(41) CT2 liela mērā atkārtoja vispārīgos CT1 noteikumus, jo īpaši saistībā ar līguma mērķiem un noteikumiem par attiecību starp *STIF* un pakalpojumu sniedzēju darbību.

(42) Tāpat CT2 paredz *STIF* ieguldījumu, *"lai pildītu tai uzliktās sabiedrisko pakalpojumu saistības"*. Šajā ieguldījumā daļa jeb C1 ir saistīta ar ekspluatācijas izdevumiem, un otra daļa jeb C2 ir saistīta ar investīciju finansējumu.

(43) CT2 C2 ieguldījums nelīdzinās klasiskai subsīdijai, kura tāpat kā Reģiona sistēma vai CT1, balstītos uz augstākās cenas/subsīdijas likmes pāra piemērošanu. C2 ieguldījums par katru gadu faktiski ietver visas investīciju izmaksas (atskaitot iespējamu subsīdiju, kas saņemtas no citiem, ietekmi), kas izriet no *STIF* apstiprinātā investīciju plāna un kas ir pārrakstītas pārvadājumu uzņēmuma sagatavotajā un arī *STIF* apstiprinātajā Ekspluatācijas pagaidu pārskatā.

(44) Ieguldījums C1 sedz ekspluatācijas izmaksas, kas izriet no sabiedrisko pakalpojumu saistību ("SPS") izpildes, atņemot ieņēmumus un pieskaitot līgumā noteikto peļņu. Arī šie elementi ir pārrakstīti pārvadājumu uzņēmuma sagatavotajā un *STIF* apstiprinātajā Ekspluatācijas pagaidu pārskatā. Tā kā C1 ieguldījums neietilpa investīciju problēmu jomā, Komisija to neiekļāva savas padziļinātās izmeklēšanas perimetrā, kāds tas ir definēts lēmumā par uzsākšanu.

(45) Kopš 2012. gada aprīļa visi tīkli ir pārgājuši uz CT2, proti, ir noslēgti 143 līgumi. Par līgumiem, kas piešķirti *OPTILE* uzņēmumiem, netika izdots paziņojums par piešķiršanu, kā arī par tiem nav bijusi publikācija *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Paziņojums par līgumu, kas noslēgti ar *RATP* un *SNCF Mobilités*, piešķiršanu tika publicēts 2015. gada 3. decembrī, proti, vēlāk par piešķiršanas datumu.

(46) Saskaņā ar CT2 un līdz brīdim, kad *STIF* nosūtīja šīs piezīmes, ir tikuši finansēti 2 177 transportlīdzekļi par kopējo summu EUR 796,9 miljoni.

3. LĒMUMĀ PAR UZSĀKŠANU IZTEIKTO ŠAUBU KOPSAVILKUMS

3.1. Atbalsta esība

(47) Tā kā Francijas iestādes iepriekšējās izmeklēšanas laikā nesniedza pietiekami izvērstu atbildi, Komisijai bija vien daļēja izpratne par pasākumiem, par kuriem bija iesniegta sūdzība. 2014. gada 11. marta lēmumā paustās šaubas lielā mērā ir šīs nepilnīgās informācijas atspoguļojums.

(48) Vispirms Komisija vēlējās uzzināt Reģiona un vēlāk *STIF* īstenoto investīciju atbalsta pasākumu precīzu kvalifikāciju, proti, vai tās ir subsīdijas, vai kompensācijas, kas saistītas ar SPS izpildi.

(49) Ja Francijas iestādēm izdotos pierādīt, ka pasākumu kopumu varētu pielīdzināt kompensācijai, nebūtu skaidrs, vai ir ievēroti četri spriedumā *Altmark* paredzētie kritēriji ("*Altmark* kritēriji") ([12]). Patiesībā SPS nešķiet skaidri definēti. Tāpat Komisija pauž šaubas par materiālu un transportlīdzekļu iegādei paredzēto subsīdiju procentuālā apmēra un maksimālā apmēra aprēķina metodes objektivitāti un pārskatāmību, un atklāj, ka fakts, ka iestādēm piešķirtās summas ir bijušas noteiktas pēc vienotas likmes, tai nešķiet svarīgs, lai varētu izvairīties no jebkādas pārmērīgas kompensācijas. Visbeidzot, tās rīcībā nav bijuši pietiekami pierādījumi, lai varētu spriest par ceturtā *Altmark* kritērija par izmaksu analīzi ievērošanu.

3.2. Saderība

(50) Komisija norāda, ka, tā kā Francijas iestādes nav sniegušas atbildi vai to atbildes ir nepilnīgas, jautājums par juridisko pamatu, kas piemērojams lēmumā par uzsākšanu paredzētā pasākumu kopuma saderības analīzei, nav ticis izskatīts. Turklāt, tā kā pastāv šaubas par piešķirtā atbalsta būtību (subsīdijas vai kompensācijas), juridiskā pamata izvēle šķiet priekšlaicīga.

(51) Ja būtu uzskatāms, ka attiecīgie pasākumi ir kompensācijas, Komisija pauda šaubas par to saderību ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 3., 4. un 6. pantu ([13]).

4. FRANCIJAS ATBILDE UZ LĒMUMU PAR UZSĀKŠANU

4.1. Atbalsta esība

4.1.1. *Reģiona īstenotie pasākumi*

(52) Francija apgalvo, ka selektivitātes un tirdzniecības starp dalībvalstīm ietekmēšanas kritēriji nav izpildīti.

4.1.1.1. Selektivitātes neesība

(53) Francija skaidro, ka visi Ildefransas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem pakalpojuma sniedzēji, kas to pieprasīja, guva labumu no aplūkotajiem pasākumiem (kopumā 135 uzņēmumi no 150). Turklāt pasākumu piešķiršana atbilda objektīviem nosacījumiem, kas iepriekš definēti Ildefransas reģiona lēmumā. Tādējādi, piešķirot pasākumus, valsts iestādes neizmantoja diskrecionāro varu.

(54) Arī Francijas konkurences uzraudzības iestāde ir uzskatījusi, ka Ildefransas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem tirgus, tā īpašā tiesiskā regulējuma dēļ, ir specifisks tirgus. Turklāt aprīkojums, ko izmantoja pārvadājumiem ar tūristu autobusu, nebija tas pats, ko izmantoja regulāro pārvadājumu tirgū.

4.1.1.2. Tirdzniecības starp dalībvalstīm ietekmēšanas neesība

(55) Francija uzskata, ka no Tiesas judikatūras skaidri izriet, ka konkurencei slēgtā tirgū ieviesta atbalsta shēma neietilpst LESD 107. panta 1. punkta ([14]) piemērošanas jomā.

([12]) Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkersgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.).

([14]) Vispārējās tiesas 2000. gada 15. jūnija spriedums *Alzetta Maura*/Komisija, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) Šajā gadījumā uzņēmumi, kuri guva labumu no attiecīgajiem pasākumiem, katrā no apkalpotajiem maršrutiem tika nostādīti monopola situācijā.

(57) Tādējādi, ņemot vērā tirgus slēgto raksturu un uzņēmumu, kuri guva labumu, monopola situāciju, neesot uzskatāms, ka attiecīgie pasākumi varētu ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Fakts, ka neliela daļa uzņēmumu, kas guva labumu, īstenoja darbību arī citās dalībvalstīs, šo secinājumu nemaina, ciktāl šie uzņēmumi reģionālo atbalstu izmantoja vienīgi sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu izpildei.

4.1.2. *STIF īstenotie pasākumi*

(58) Francija uzskata, ka *STIF* īstenotie pasākumi ir kvalificējami kā kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem. Tā kā šīs kompensācijas atbilst četriem *Altmark* kritērijiem, tās nav uzskatāmas par valsts atbalstu.

4.1.2.1. Pirmais *Altmark* kritērijs

(59) Pakalpojumu sniedzējiem uzdotie SPS bija skaidri definēti CT1 4-2. pantā, kur jo īpaši bija noteiktas saistības attiecībā uz uzturēšanu, ekspluatēšanu, klientu pārvadāšanu, tarifikāciju, drošību vai informāciju. Šie pienākumi tika papildināti saskaņā ar 3. papildinājumu, kurā bija definēts jo īpaši pienākums uz astoņiem gadiem transportlīdzekļus piesaistīt līgumā noteiktajiem maršrutiem.

(60) CT2 (5-2. pantā) bija aizgūti CT1 SPS, papildinot tos ar noteikumiem, kas pastiprināja kvalitātes prasības attiecībā uz ritošo sastāvu (41.–43. pants), un tajā skaidri tika definēti arī pakalpojumu sniedzējiem uzdotie SPS. Piemēram, tās ir saistības veikt investīcijas, īstenot apkopi un uzturēšanu, lai garantētu noteiktu aprīkojuma ilgmūžību.

4.1.2.2. Otrais *Altmark* kritērijs

(61) Attiecībā uz CT1 3. papildinājumā bija paredzēts, ka kompensācija, kas izmaksāta par autoparka atjaunošanu un paplašināšanu, esot aprēķināta, vispirms piemērojot iepriekš noteiktu *STIF* līdzdalības maksimālo likmi atbilstoši maksimālajām cenām, kas arī noteiktas papildinājumā.

(62) *CT2* 53. pantā bija paredzēti divu veidu ieguldījumi saistībā ar SPS: "C1" ieguldījums (53-2. pants), kas bija paredzēts, lai segtu ekspluatācijas izmaksas, un "C2" ieguldījums (53-3. pants), kas bija paredzēts, lai segtu investīciju izmaksas.

(63) Francija uzskata, ka tādējādi kompensācijas ir bijušas objektīvi un pārskatām aprēķinātas iepriekš.

4.1.2.3. Trešais *Altmark* kritērijs

(64) Sabiedrisko pakalpojumu līgumos (*CT1* un *CT2*) bija paredzēts, ka kompensācijas par investīcijām tiks piešķirtas vienīgi pēc transportlīdzekļu un aprīkojuma iegādes. Turklāt *STIF* rūpīgi kontrolēja saņemto dokumentu saskaņotību, lai pārliecinātos, ka iegādātais sastāvs pienācīgi atbilda *STIF* sākotnējam pieprasījumam. *STIF* jebkurā brīdī varēja veikt izmeklēšanas, revīzijas vai kontroles. Uzņēmumiem, kas guva labumu, bija pienākums iesniegt ikgadējus ziņojumus, kuros tiem bija jāatskaitās par veiktajām investīcijām saskaņā ar viņu iepriekš paredzēto programmu. Visbeidzot, līgumos bija paredzēta klauzula par līdzekļu atmaksu gadījumā, ja netiktu izpildītas līgumā noteiktās saistības, un *STIF* varēja piemērot sodus. Francija uzskata, ka šie elementi ļāva nodrošināt, lai nenotiktu pārmērīga kompensēšana.

4.1.2.4. Ceturtais *Altmark* kritērijs

(65) *STIF* dienesti izstrādāja analītiskus rīkus, lai varētu veikt izmaksu salīdzināšanu, izmantojot datubāzi, kuru veidoja visi pakalpojuma sniedzēji, kas bija noslēguši līgumu ar *STIF*. Tas nodrošināja, lai kompensācijas līmenis tiktu noteikts saskaņā ar pareizi pārvaldīta vidēja uzņēmuma izmaksu analīzi.

4.2. **Saderība**

4.2.1. *Reģiona īstenotie pasākumi*

(66) Francija uzsver, ka tad, ja Komisija uzskatītu, ka jāizmanto sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas kvalifikācija, juridiskais pamats reģiona īstenoto pasākumu saderības novērtēšanai būtu Padomes Regula (EEK) Nr. 1191/69 ([15]). Francija uzskata, ka pasākumi atbilst jo īpaši nosacījumiem, kas uzskaitīti šīs regulas 2. un 14. pantā.

(67) Turklāt Francija uzskata, ka Reģiona īstenotais pasākumu kopums atbilda valsts atbalsta saderības kumulatīvajiem nosacījumiem saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu, proti: ieguldījums kopēju interešu mērķu īstenošanai; tirgus nepilnība; pasākuma kā rīcības instrumenta izvēles atbilstība; stimulējošas iedarbības pastāvēšana; līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts; ierobežota negatīvā ietekme; atbalsta piešķiršanas pārskatāmība.

4.2.2. *STIF īstenotie pasākumi*

(68) Ja Komisija tomēr uzskatītu, ka *STIF* īstenotie pasākumi ir valsts atbalsts, Francija uzskata, ka varētu pierādīt to saderību, jo tie ir saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007. Francija uzskata, ka *STIF* pasākumu kopums atbilstot regulas prasībām, proti, par skaidri definētām SPS, iepriekš objektīvi un pārskatāmi noteiktiem kompensācijas aprēķināšanas parametriem un noteiktu kārtību, kā ir sadalāmas ar pakalpojumu sniegšanu saistītās izmaksas.

(69) *CT1* atbilda šīm prasībām atbilstoši 64. apsvērumā uzskaitītajām saistībām, kā arī tādēļ, ka *STIF* bija dota iespēja veikt šo saistību izpildes apstākļu kontroli.

(70) Attiecībā uz *CT2* kompensācijas, kas paredzētas par šīm saistībām, ir iedalītas atkarībā no to mērķa (ekspluatācijas izdevumu vai investīciju izdevumu segšana). Gadījumā, ja transportlīdzekļi netika atjaunoti, kā bija paredzēts transportlīdzekļu parka investīciju plānā, amortizācijas summa un attiecīgie finanšu izdevumi tika atmaksāti *STIF*. Francija uzsver, ka *STIF* saskaņā ar *CT2* ir arī tiesības veikt revīziju un kontroli. Tādējādi šķiet, ka *STIF* spētu nodrošināt, lai maksājumi būtu paredzēti vienīgi tam, lai segtu uz *CT2* attiecināmās izmaksas, un ka tie veido vienīgi kompensāciju par *SPS*, kas ir saderīga ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 un kopējo tirgu.

5. **TREŠO PERSONU PIEZĪMES UN FRANCIJAS KOMENTĀRI**

5.1. **Reģions**

(71) Reģions izsaka viedokli vienīgi par pasākumiem, kurus pats ir īstenojis laikā no 1994. līdz 2008. gadam.

(72) Reģions atgādina, ka pārvadājumu organizācija Ildefransā ir īstenota saskaņā ar atkāpi no vienotajiem noteikumiem, ko pamato īpašā situācija (iedzīvotāju skaita pieaugums, pilsētu izplešanās, starptautisko lidostu izveide, daudzās dzelzceļa stacijas).

(73) Labuma guvēji no pasākumu kopuma bija pārvaldes iestādes, kuras līgumu par maršrutu ekspluatāciju bija noslēgušas ar privātiem uzņēmumiem, vai ekspluatēja šos maršrutus ar aģentūru starpniecību. Šie labuma guvēji darbojās Ildefransas tirgū, kurš nebija liberalizēts.

5.1.1. *Atbalsta esība*

(74) Aplūkotie pasākumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu. Reģions apgalvo, ka selektivitātes un tirdzniecības starp dalībvalstīm ietekmēšanas kritēriji nav izpildīti.

5.1.1.1. Selektivitāte

(75) Attiecīgo pasākumu piešķiršana atbilda objektīviem un definētiem nosacījumiem, kas ikvienam uzņēmumam, kurš izpildīja nosacījumus, ļāva gūt labumu no šiem pasākumiem. Uzņēmumi, kas no tā labumu neguva, nebija iesnieguši pieteikumu vai arī nebija tiesīgi to saņemt.

([15]) Padomes 1969. gada 26. jūnija Regula (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp.).

(76) Turklāt Ildefransas pasažieru sabiedriskā transporta tirgus tiesiskajam režīmam ir īpašas iezīmes, ko ir atzinusi Francijas konkurences uzraudzības iestāde. Tādējādi, tā kā visi uzņēmumi faktiski un juridiski neatrodas vienādā situācijā, nevar secināt, ka attiecīgajiem pasākumiem būtu selektīvs raksturs.

(77) Turklāt uzņēmumi, kas īsteno regulāru sabiedrisko pārvadājumu pa autoceļiem darbības, un uzņēmumi, kuri īsteno cita veida pārvadājumus, neizmanto tādu pašu ritošo sastāvu.

5.1.1.2. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

(78) Reģions šajā ziņā piekrīt Francijas analīzei.

5.1.2. *Saderība*

(79) Tā kā pasākumus nevar kvalificēt kā atbalstu, Reģions neanalizē to saderību.

5.1.3. *Pastāvošas atbalsta shēmas kvalifikācija*

(80) Savās pēdējās piezīmēs Reģions izvirzīja argumentu, saskaņā ar kuru pasākumu kopums, kas bija spēkā līdz 2008. gadam, esot jāanalizē kā pastāvoša atbalsta shēma. Reģions uzskata, ka šis pasākumu kopums tika ieviests, balstoties uz 1949. un 1959. gada tiesību aktiem, proti, tādiem, kas pieņemti (1949. gadā) pirms Romas līguma, vai arī, ja tiktu ņemts vērā 1959. gads, laikā, kad Ildefransas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem tirgus nebija atvērts konkurencei.

5.2. **STIF**

(81) *STIF* izsaka viedokli vienīgi par pasākumiem, kurus pati ir īstenojusi: CT1 un CT2.

5.2.1. *Atbalsta esība*

(82) *STIF* norāda, ka attiecīgie pasākumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu, ciktāl tie atbilst četriem *Altmark* kritērijiem.

5.2.1.1. Pirmais *Altmark* kritērijs

(83) *STIF* uzskata, ka pirmais *Altmark* kritērijs ir izpildīts, jo pārvadājumu uzņēmumiem noteiktās *SPS* faktiski ir norādītas skaidri un precīzi, ieskaitot tās, kas atbilst investīciju izdevumiem. Pasākumu kopuma mērķis un rezultāts ir privātiem pārvadājumu uzņēmumiem uzlikt ekspluatēšanas un pārvadāšanas saistības, kā arī tarifu noteikšanas saistības, kas ir nepieciešamas, lai garantētu pārvadājumu pakalpojumu, kas pielīdzināms SPS.

(84) Attiecībā uz CT1 saistību kopums bija uzskaitīts katrā līgumā. Savukārt CT2 tas iekļāvās CT1 kontinuitātē, kur SPS jau bija skaidri noteiktas.

(85) Spēja izpildīt sabiedriskā pakalpojuma uzdevumu un izpildīt savas saistības ir atkarīga arī no transportlīdzekļiem (to kvalitātes, aprīkojuma, vecuma utt.), kas paredz sīki izklāstītas saistības attiecībā uz transportlīdzekļiem, ieskaitot pienākumu saskaņā ar CT2, ieviest precīzu investīciju plānu.

5.2.1.2. Otrais *Altmark* kritērijs

(86) Attiecībā uz CT1 *STIF* uzskata, ka parametri, kuri kalpo par pamatu kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu aprēķināšanai, ir objektīvi un pārskatāmi.

(87) CT2 ir iekļauti dati kompensācijas aprēķināšanai, netieši norādot, ka parametri ir zināmi iepriekš un ir noteikti objektīvi un pārskatāmi. CT2 ir paredzēts pakalpojumu, par kuriem ir noslēgts līgums starp *STIF* un uzņēmumu, finanšu pārskats, kas liecina par līguma ekonomisko līdzsvaru un ietver uzņēmuma produktu un izdevumu kopumu, ieskaitot *STIF* ieguldījumus.

(88) Turklāt abos līgumu veidos ir iekļauti kompensāciju kontroles mehānismi.

(89) Tādējādi, *STIF* uzskata, ka pakalpojumu sniedzējiem piešķirto kompensāciju parametri ir bijuši objektīvi un pārskatāmi noteikti iepriekš.

5.2.1.3. Trešais *Altmark* kritērijs

(90) Metode piedāvājumu atlasei un salīdzināšanai, un līgumu kalibrēšanai pirms to parakstīšanas, pēc *STIF* domām, ļauj izvairīties no jebkāda pārmērīgas kompensācijas riska.

(91) Pirms līgumu un papildinājumu parakstīšanas tika veikta ekspluatācijas izmaksu turpmāka analīze, kas balstījās uz kandidējošā uzņēmuma sagatavotu prognozēto ekspluatācijas pārskatu, apvienojot tehniskos un saimnieciskos datus. Šajā analīzē ir ņemti vērā šādi kritēriji:

a) piedāvājuma apjoms katrā maršrutā, periodā un diennakts laikā, kas ļāva noteikt braukšanas stundu skaitu, kas nepieciešams katra maršruta ekspluatācijai gada laikā;

b) atbilstīgs transportlīdzekļu parka apjoms katrā tīkla daļā;

c) ieguldījuma līmenis, kurš atkarīgs no vienošanās par ekspluatācijas izmaksām, kas balstās uz uzņēmuma detalizētu analītisko prezentāciju; un

d) pārskatīšana formula, lai līgumā noteiktās summas transponētu pašreizējā *euro* vērtībā.

(92) Arī metode, ko izmantoja pēc tam, izpildot līgumu, ļauj izvairīties no jebkādas pārmērīgas kompensācijas. Ir paredzēts:

a) CT1 ietvaros, kontrolēt SPS izpildes nosacījumus, tostarp saistībā ar kompensācijām, kas izmaksātas par transportlīdzekļu iegādi;

b) CT2 ietvaros, amortizācijas izmaksu un finanšu izdevumu atmaksa gadījumā, ja transportlīdzekļi netiek atjaunoti, kā ir paredzēts investīciju plānā.

(93) Saskaņā ar abiem līgumu veidiem *STIF* kontrolē samaksāto ieguldījumu efektīvu izlietojumu.

5.2.1.4. Ceturtais *Altmark* kritērijs

(94) Sabiedriskā pakalpojuma uzdevuma piešķiršana nenotika saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru.

(95) Savukārt *STIF* uzskata, ka kompensāciju līmenis izriet no sīkas un detalizētas izmaksu, kādas radušās vidējam labi pārvaldītam uzņēmumam, analīzes. Ņemot vērā līgumu skaitu un pakalpojuma sniedzēju dažādību, *STIF* uzskata, ka tai esot skaidra un pilnīga vīzija par reālo stāvokli tirgū, ar nosacījumu, ka katra pakalpojuma sniedzēja līgums balstās uz paraugmodeli un detalizētiem individuāliem datiem.

(96) Turklāt *STIF* rīcībā ir izstrādāti analīzes rīki. Tā ir piesaistījusi pētījumu biroju veikt revīzijas vai padziļināt iekšējās tehniskās analīzes, un ir veikusi piedāvājumu Ildefransas tirgū, kā arī pasažieru pārvadājumu provincē, kas piešķirti konkurences īstenošanas ietvaros, salīdzināšanu.

(97) *STIF* prasības pakalpojumu kvalitātes jomā pēc tās domām atbilstot salīdzināmības ar vidēju labi pārvaldītu uzņēmumu kritērijiem. CT1 ietver kopīgus mērķus, lai saskaņotu kvalitāti autobusu tīklā, rādītājus, kas mēra pakalpojuma kvalitāti, ar finanšu pamudinājumu sistēmu attīstības veicināšanai. CT2 sistēma ir tikusi papildināta.

(98) Tādējādi kompensāciju līmenis tika noteikts, pamatojoties uz izmaksu, kādas savu saistību izpildei varētu rasties vidējam, labi pārvaldītam un ar transportlīdzekļiem pienācīgi aprīkotam uzņēmumam, analīzi.

5.2.2. *Saderība*

(99) Ja Komisija pasākumu kopumu tomēr uzskatītu par valsts atbalstu, *STIF* lūdz tai precizēt juridisko pamatu, uz kāda tā grasās vērtēt saderību. Patiesībā *STIF* šaubās par faktu, ka Komisija lēmumā par uzsākšanu ir uzskatījusi, ka saderības pārbaude būtu jāveic, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007. Tā kā attiecīgie pasākumi īstenoti pirms šīs regulas pieņemšanas, *STIF* uzskata, ka būtu jāizvēlas Regula (EEK) Nr. 1191/69. Taču, lai nodrošinātu saskanību ar Komisijas lēmumu par uzsākšanu, *STIF* savas piezīmes pamato ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007.

(100) *STIF* uzskata, ka CT1 un CT2 atbilst visiem Regulā (EK) Nr. 1370/2007 paredzētajiem nosacījumiem.

(101) Pirmkārt, līgumi, kas noslēgti ar privātajiem pakalpojuma sniedzējiem, patiesi ir sabiedrisko pakalpojumu līgumi Regulas (EK) Nr. 1370/2007 izpratnē, *STIF* pārstāvot kompetento iestādi.

(102) Otrkārt, ir izpildīts nosacījums, saskaņā ar kuru SPS esot jābūt skaidri definētiem, ar skaidri definētām attiecīgajām ģeogrāfiskajām zonām.

(103) Treškārt, kompensāciju aprēķināšanas parametri ir precīzi, objektīvi un pārskatāmi noteikti iepriekš.

(104) Ceturtkārt, līgumos ir iekļauta sīka informācija par uzņēmuma un *STIF* izmaksām.

(105) Piektkārt, pamatojoties uz 90.–93. apsvērumā minēto pamatojumu, jāizslēdz pārmērīgas kompensācijas risks.

5.3. **OPTILE**

(106) *OPTILE* apvieno 70 uzņēmumus (2012. gada cipars), kuri ekspluatē regulārus pārvadājumu pakalpojumus, kas reģistrēti Reģiona pārvadājumu plānā, izņemot *SNCF* un *RATP*. Tās piezīmes attiecas vien uz Reģiona īstenotajiem pasākumiem.

5.3.1. *Atbalsta esība*

(107) Pretēji tam, ko savā lēmumā par uzsākšanu ir minējusi Komisija, *OPTILE* uzskata, ka šis atbalsts nav pieskaitāms kompensācijām, kuras vietējās pašvaldības jau izmaksājušas, un tādējādi tas nav uzskatāms par papildu maksājumu, bet gan par atvieglojumu pašvaldību izmaksātajām kompensācijām.

(108) Turklāt atbalsta maksājums notika vienīgi, ja tika noslēgti iepriekš pastāvoša sabiedrisko pakalpojumu līguma papildinājumi, pakalpojuma sniedzējam nosakot jaunas saistības.

(109) *OPTILE* uzskata, ka izpildīts esot tikai viens no četriem valsts atbalsta kvalifikācijas kritērijiem, proti, par valsts līdzekļu esību. Selektivitātes, ekonomiskas priekšrocības esības, kā arī ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm kritērijs neesot izpildīts.

5.3.1.1. Ekonomiskā priekšrocība

(110) Reģiona atbalsts bija paredzēts teritoriālajām iestādēm, nevis pārvadājumu uzņēmumiem, lai atvieglotu finanšu slogu, kāds gulstas uz šīm iestādēm.

(111) Ja šis atbalsts netiktu izmaksāts, līgumu izpilde tiktu turpināta bez grozījumiem, piedāvājuma līmenim un sākotnējā līgumā noteiktajiem pakalpojuma noteikumiem paliekot nemainīgiem, vai arī organizējošajām iestādēm būtu jāizmaksā lielākas kompensācijas, jo pieaugtu deficīts saistībā ar nepietiekamiem ieņēmumiem no biļešu cenām, ņemot vērā pakalpojumu piedāvājuma izmaksas, kas no jauna definētas sabiedrisko pakalpojumu līgumu papildinājumos.

(112) Summas, kas tika nodrošinātas uzņēmumiem transportlīdzekļu iegādes brīdī, tika atmaksātas organizējošajām iestādēm aprīkojuma amortizācijas laikā, un finanšu slogs uzņēmumiem bija tāds pats, kā izmantojot bankas kredītu. Tādējādi tā bija sloga nodošana starp teritoriālajām iestādēm.

(113) Turklāt *OPTILE* uzskata, ka Reģiona atbalsts ir bijis pielīdzināms kompensācijai par sabiedrisko pakalpojumu. Tā kā ir bijuši izpildīti visi četri *Altmark* kritēriji, ekonomiskas priekšrocības esība esot izslēgta.

(114) Attiecībā uz pirmo *Altmark* kritēriju, Reģiona atbalsta maksājums bija pakļauts noteikumam par līgumu, kas noslēgti starp organizējošajām iestādēm un uzņēmumiem, papildinājuma noslēgšanu. Šajā papildinājumā bija materializēts piedāvājuma palielinājums, un bija iekļautas saistības veikt kvalitātes uzlabojumus, kuru pienācīga izpilde tika kontrolēta.

(115) Attiecībā uz otro *Altmark* kritēriju, kompensācijas aprēķināšanas parametri objektīvi un pārskatāmi bija noteikti iepriekš, un balstījās uz objektīvu pakalpojuma izmaksu noteikšanu. *OPTILE* kā piemēru min Reģiona līdzdalības transportlīdzekļu finansēšanā likmes no 25–60 % no iegādes izmaksām atkarībā no transportlīdzekļu rādītājiem un tīkla, ko noteica iepriekš, tāpat kā subsīdiju bāzes maksimālās vērtības. Turklāt subsīdiju attiecināmības uz ekspluatējošajam uzņēmumam izmaksāto kompensāciju metode bija noteikta papildinājuma modelī.

(116) Attiecībā uz trešo *Altmark* kritēriju, kompensācijas, kas bija jāmaksā iestādēm, bija noteiktas, pamatojoties uz provizorisko budžetu, kas savukārt balstījās uz pakalpojuma ekspluatācijas izmaksām. Šajās izmaksās bija iekļauti atvieglojumi saistībā ar Reģiona subsīdiju aprīkojumam ietekmi, un noteikti ieņēmumi atbilstoši jaunākajai pasažieru uzskaitei. Nolīgumi iestādēm uzticēja tiesības kontrolēt uzņēmuma pārskatus.

(117) Attiecībā uz ceturto *Altmark* kritēriju, iestādes pirms nolīgumu noslēgšanas izpētīja uzņēmumu izdevumu struktūru. Izdevumi saistībā ar ritošā sastāva nodrošināšanu veidoja ne vairāk kā 15 %.

5.3.1.2. Selektivitāte

(118) No šā atbalsta labumu gūt varēja visas Ildefransas regulārā sabiedriskā transports pa autoceļiem tīklu organizējošās iestādes. Piešķiršanas kritēriji bija iepriekš noteikti un objektīvi. Savukārt uz uzņēmumiem, kuri īstenoja vien neregulāro pārvadājumu darbību, tas neattiecās.

5.3.1.3. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

(119) No vienas puses, Ildefransas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem tirgus nebija atvērts konkurencei. No otras puses, 1979. gadā, kad pasākumu kopums tika izveidots, arī citās dalībvalstīs pārvadājumu tirgi nebija atvērti konkurencei.

(120) Komisijas paredzētā varbūtība, ka Ildefransas uzņēmumi subsidēto aprīkojumu varētu izmantot, lai kandidētu iepirkuma konkursos citos pārvadājumu tirgos, kas atvērti konkurencei Francijā un Eiropā, ne līgumiski, ne praktiski nebūtu īstenojama. Pirmkārt, līguma noteikumos Reģiona daļēji subsidēto transportlīdzekļu izmantošana citām darbībām ir ierobežota un izslēdz iespēju gūt labumu no reģionālā pasākumu kopuma, lai darbotos citā tirgū, un, otrkārt, ritošo sastāvu, ko izmanto, lai līgumā noteiktos pakalpojumus nodrošinātu Ildefransā, praktiski nav iespējams vienlaikus izmantot arī ārpus Ildefransas līdzīgu pakalpojumu nodrošināšanai citos tirgos.

(121) Turklāt transportlīdzekļus, kas paredzēti kā pilsētas satiksmes transportlīdzekļi galvenokārt kājās stāvošiem pasažieriem, pēc *OPTILE* domām nevarētu izmantot neregulāriem pārvadājumiem, kas prasa izmantot tūristu autobusus, kuri aprīkoti, lai pārvadātu sēdošus pasažierus.

5.3.2. *Saderība*

(122) Ja pasākumu kopums tiktu uzskatīts par valsts atbalstu, tiesiskās noteiktības un tiesiskās paļāvības aizsardzības nolūkā tā saderība būtu jāvērtē, ņemot vērā Regulas (EEK) Nr. 1191/69, nevis Regulas (EK) Nr. 1370/2007 noteikumus.

(123) Saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšana ir bijusi nepieciešama, reaģējot uz iedzīvotāju skaita pieaugumu un vēlmi nodrošināt pietiekamu regulāru sabiedriskā transporta pa autoceļiem pakalpojumu, neuzliekot tā izmaksas segt lietotājiem, tajā pašā laikā ņemot vērā arī bažas saistībā ar vides aizsardzības normām. Šie līgumi jo īpaši bija saskaņā ar regulas 14. pantu, jo tajos bija iekļauti minimālie prasītie punkti. Visbeidzot, uzņēmumiem izmaksātā kompensācija nepārsniedza to, kas bija nepieciešams, lai nodrošinātu sabiedriskā pakalpojuma darbību: tai tika noteikts maksimālais apmērs atbilstoši starpībai starp līgumā noteikto pakalpojumu izpildes izmaksām un visu tā izpildes rezultātā gūto ieņēmumu summu.

(124) Ja pasākumu kopums tiktu uzskatīts par valsts atbalstu, tas būtu jāpasludina par saderīgu, balstoties uz Regulu (EEK) Nr. 1191/69.

5.4. **Keolis**

(125) *Keolis* ir sabiedrību, kas darbojas pārvadājumu nozarē, jo īpaši Ildefransas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem nozarē, grupa. Tā ir *OPTILE* locekle. *Keolis* piezīmes attiecas vien uz Reģiona īstenotajiem pasākumiem.

5.4.1. *Atbalsta esība un atbilstība Regulai (EKK) Nr. 1191/69*

(126) Reģions iestādēm, protams, ir palīdzējis, bet *Keolis* apgalvo, ka pakalpojuma sniedzējiem šī operācija ir bijusi finansiāli neitrāla. Bez palīdzības iestādēm būtu jāizmaksā pakalpojuma sniedzējiem, ar kuriem tās bija saistītas saskaņā ar ekspluatācijas nolīgumu, līdzvērtīga subsīdija vai arī jāpiekrīt pakalpojuma apjoma samazināšanai. Tādējādi pakalpojuma sniedzēji neguva papildu priekšrocības, salīdzinot ar valsts finansējumu bez Reģiona pasākumu kopuma.

(127) Turklāt attiecīgo pasākumu kopumu nevar nodalīt no ekspluatācijas nolīgumiem, kas bija parakstīti starp pārvadājumu uzņēmumiem un iestādēm. Tas bija tikai viens no aspektiem, kā teritoriālās iestādes īstenoja sabiedrisko pakalpojumu līgumus saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. pantu, tiesību normu, ar kuru, pēc *Keolis* domām, šie līgumi esot saderīgi.

(128) Tādējādi, tā kā pasākumu kopums pats par sevi nav valsts atbalsta līdzeklis, pakalpojuma sniedzēji no tā neguva nekādas ekonomiskas priekšrocības.

5.4.2. *Pastāvošas atbalsta shēmas kvalifikācija*

(129) *Keolis* uzskata, ka pasākumu kopums, kuru Reģions sāka īstenot 1994. gadā, bija pastāvoša shēma, jo tas tika īstenots, piemērojot 1949. gada dekrēta ([16]) 19. pantu, kas pieņemts pirms Romas līguma stāšanās spēkā. Tāpēc minētie pasākumi jāvērtē, ņemot vērā Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999 ([17]), tāpēc Komisijai esot vien jāierosina Francijas iestādēm, ja tas ir nepieciešams, pasākumi, kas varētu būt lietderīgi nākotnē. Taču, tā kā šis pasākumu kopums 2008. gadā ir ticis atcelts, tas vairs nav jāpārbauda.

(130) Tāds pats secinājums būtu arī gadījumā, ja par gadu, kurā tika ieviests Reģiona pasākumu kopums, būtu uzskatāms 1994. gads. 1994. gadā attiecīgā saimniecības nozare bija slēgta konkurencei, par ko liecina Komisijas 1997. un 1998. gadā pieņemtie lēmumi ([18]). Tādējādi ietekmes uz tirdzniecību starp dalībvalstīm kritērijs nebija izpildīts.

(131) Kopš 1994. gada kopējais tirgus, protams, ir attīstījies, un dažas dalībvalstis ir vienpusēji nolēmušas savus vietējos pasažieru pārvadājumu tirgus atvērt konkurencei. Taču, pat tad, ja ar šo attīstību būtu pietiekami, lai šobrīd Reģiona īstenoto pasākumu kopumu uzskatītu par valsts atbalstu, tas vienkārši būtu kļuvis par pastāvošu valsts atbalstu. Tādēļ 129. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ tas nav jāvērtē.

5.5. **RATP Dev**

(132) Sabiedrība *RATP Développement* ("*RATP Dev*") ir *RATP* filiāle, sabiedriska iestāde, kuras galvenā darbības joma ir pasažieru pilsētas un starppilsētu pārvadājumi pa autoceļiem un dzelzceļu. Tās piezīmes attiecas vienīgi uz Reģiona īstenoto pasākumu kopumu un līgumu *CT1*.

5.5.1. *Atbalsta esība*

5.5.1.1. Reģiona īstenotie pasākumi

(133) *RATP Dev* uzskata, ka tam, lai Reģiona īstenotos pasākumus varētu uzskatīt par atbalstu, nav izpildīti divi kritēriji: proti, selektivitātes un ekonomiskas priekšrocības kritērijs.

([16]) 1949. gada 14. novembra Dekrēts Nr. 49-1473 par dzelzceļa un autoceļa transportu koordinēšanu un saskaņošanu.

([17]) Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus LESD 108. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.) ("1999. gada procedūras noteikumi").

([18]) Komisijas 1998. gada 1. jūlija Lēmums 98/693/EK par Spānijas atbalsta shēmu rūpniecisko transportlīdzekļu *Plan Renove Industrial* iegādei (1994. gada augusts-1996. gada decembris) (OV L 329, 5.12.1998., 23. lpp.) Komisijas 1997. gada 30. jūlija Lēmums 98/182/EK par atbalstu, ko *Frioul-Vénétie Julienne* reģions (Itālija) piešķīra reģiona preču autotransporta uzņēmumiem (OV L 66, 6.3.1998., 18. lpp.).

(134) Attiecībā uz selektivitātes kritēriju Ildefransas reģionālā sabiedriskā transporta pa autoceļiem tirgus īpašais tiesiskais regulējums padarīja to par atsevišķu ģeogrāfisko tirgu, kā to norāda arī Francijas konkurences uzraudzības iestāde. Ņemot vērā šā tirgus īpatnību, Reģiona pasākumu kopums ir bijis vispārējs nediskriminējošs un nediskrecionārs pasākums, jo no tā labumu varēja gūt visi Ildefransas reģionālo pārvadājumu pa autoceļiem uzņēmumi, kuri ar vietējo pašvaldību bija noslēguši ekspluatācijas nolīgumu.

(135) Ņemot vērā ģeogrāfiskās selektivitātes ([19]) un materiālās selektivitātes ([20]) nosacījumus, kādi ir definēti Savienības judikatūrā, Reģiona pasākumu kopums ir uzskatāms nevis par valsts atbalstu, bet gan par vispārīga rakstura pasākumu.

(136) Saistībā ar ekonomiskas priekšrocības kritēriju Reģiona subsīdijas jāpielīdzina kompensācijām par sabiedriskajiem pakalpojumiem. Tā kā šīs kompensācijas atbilst četriem *Altmark* kritērijiem, tās nesniedza ekonomisku priekšrocību.

(137) Attiecībā uz pirmo *Altmark* kritēriju, kas nosaka, ka jābūt skaidri definētām SPS, *RATP Dev* uzsver, ka, tā kā kompensācijas par šo pienākumu izpildi ir nākušas no vairākiem valsts resursiem, tās jāanalizē saistībā ar SPS kopumu, kas iekļauts sabiedriskā pakalpojuma līgumā. Tāpēc nebūtu precīzi uzskatīt, ka Reģiona subsīdijas ir tikušas piešķirtas vienīgi, lai kompensētu Reģiona papildu uzliktās saistības. Tās gluži pretēji bija ieguldījums, citu starpā, kas kā kompensācija tika izmaksāts pārvadājumu uzņēmumiem.

(138) Šīs SPS bija skaidri definētas ekspluatācijas nolīgumos, kas noslēgti starp vietējām iestādēm un pārvadājumu uzņēmumiem, un grozījumi, kas bija nepieciešami kā nosacījums Reģiona subsīdiju piešķiršanai, bija vien papildinājums. Turklāt Komisija pienākumu investēt ritošajā sastāvā jo īpaši kopienas vadlīnijās par valsts atbalstu dzelzceļa uzņēmumiem ([21]) ir skaidri atzinusi kā SPS, par kuru izpildi var tikt izmaksāta kompensācija.

(139) Saistībā ar otro *Altmark* kritēriju, subsīdiju likmes bija skaidri noteiktas atkarībā no dažādiem transportlīdzekļu iegādes mērķiem (no 25 līdz 60 %, atkarībā no tā, vai tiek paplašināts parks vai veiktas investīcijas atjaunošanā), un arī subsīdiju maksimālais apjoms bija iepriekš noteikts. Parametru noteikšanas instruments tika regulāri pārskatīts, ņemot vērā nepieciešamību iepriekš un pārredzami pielāgot subsīdiju līmeni, lai novērstu pārmērīgas kompensācijas risku.

(140) Saistībā ar trešo *Altmark* kritēriju, ekspluatācijas nolīgumu finanšu režīms paredzēja, ka pārvadājumu uzņēmums katru gadu paziņos stingri regulētu provizorisko ekspluatācijas pārskatu, kurā būtu iekļauti ieņēmumi, kas saistīti ar Reģiona subsīdijām. Līgumslēdzējas pašvaldības dalība bija fiksēta, atkarībā no deficīta, kāds atklājās provizoriskajā ekspluatācijas pārskatā. Tāpat tika īstenoti atmaksāšanas mehānismi, lai novērstu jebkādu pārmērīgas kompensācijas iespēju.

5.5.1.2. *STIF* saskaņā ar CT1 īstenotie pasākumi

(141) *RATP Dev* uzskata, ka *STIF* īstenotais pasākumu kopums neatbilst selektivitātes un ekonomiskas priekšrocības kritērijiem. Tātad to nevar kvalificēt kā valsts atbalstu.

(142) Saistībā ar selektivitātes kritēriju ir piemērojams tas pats pamatojums, kas minēts 134. un 135. apsvērumā.

(143) Saistībā ar ekonomiskas priekšrocības kritēriju, *STIF* subsīdijas ir pielīdzināmas kompensācijām par sabiedriskajiem pakalpojumiem. *RATP Dev* uzskata, ka tās atbilst četriem *Altmark* kritērijiem.

(144) Saistībā ar pirmo *Altmark* kritēriju, *RATP Dev* norāda, ka Komisija savā lēmumā par uzsākšanu nav apstrīdējusi, ka ekspluatācijas izmaksas ir kompensējušas skaidri definētu SPS izpildi.

(145) Saistībā ar otro *Altmark* kritēriju, par katru no attiecīgajiem maršrutiem uzņēmumi, kuri slēdza līgumus, *STIF* iesniedza dokumentāciju. Šajā dokumentācijā bija apsvērtas finansēšanas vajadzības atbilstoši detalizētai finanšu analīzei.

([19]) Skatīt, piemēram, Tiesas 2006. gada 6. septembra spriedumu Portugāle/Komisija, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, 56.–58. punkts.
([20]) Skatīt, piemēram, Vispārējās tiesas 2012. gada 7. marta spriedumu *British Aggregates*/Komisija, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) OV C 184, 22.7.2008., 13. lpp.

(146) Visbeidzot, apsvērumos saistībā ar trešo un ceturto kritēriju, *RATP Dev* skaidro, ka CT1 juridiskā analīze skaidri liecina, ka atlīdzībai piemērojamie principi ir bijuši atbilstīgi *Altmark* judikatūrai, turklāt šajos līgumos bija paredzēti arī kontroles mehānismi, kuri varēja novest arī pie atbalsta atmaksas.

5.5.2. *Pastāvošas atbalsta shēmas kvalifikācija*

(147) *RATP Dev* uzskata, ka Reģiona un *STIF* pasākumu kopumi ir pastāvošas atbalsta shēmas 1999. gada procedūras noteikumu izpratnē, jo, kā norāda *RATP Dev*, tie esot ieviesti pirms LESD stāšanās spēkā, un ka attiecīgie regulāro pārvadājumu tirgi tajā laikā vēl bija slēgti tirgi.

(148) Reģiona pasākumu kopums patiesībā balstoties uz tiesisko regulējumu, kas nebija mainījies laikā no 1949. līdz 2012. gadam, savukārt *STIF* pasākumu kopums ir bijis turpinājums 1948. gadā ieviestai shēmai.

(149) Laikā, kad tie tika īstenoti, Reģiona un *STIF* ieviestie pasākumi nebija valsts atbalsts, ciktāl tie netraucēja Kopienas iekšējo tirdzniecību. To ieviešanas laikā attiecīgie tirgi bija slēgti konkurencei, kas izslēdz iespēju, ka būtu izpildīts atzīšanas par valsts atbalstu ceturtais kritērijs.

(150) Saistībā ar pastāvošu valsts atbalstu Komisijai nav nekādu tiesību pieprasīt izmaksātā atbalsta atmaksu. Tā var vienīgi ieteikt koriģējošus pasākumus nākotnei.

5.5.3. *Saderība*

(151) Ja tomēr valsts atbalsta gadījumā būtu jāvērtē saderība, *RATP Dev* uzskata, ka tā saistībā ar subsīdijām, kas izmaksātas līdz 2009. gada 3. decembrim, datumam, kurā stājās spēkā Regula (EK) Nr. 1370/2007, būtu jāvērtē, ņemot vērā Regulu (EEK) Nr. 1191/69.

(152) Līgumi, kurus ir noslēguši *RATP Dev* uzņēmumi, Regulas (EEK) Nr. 1191/69 izpratnē ir uzskatāmi par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem. Iepriekš 140. apsvērumā jau izklāstīto iemeslu dēļ šie līgumi garantē to, ka pārvadājumu uzņēmumiem netiek izmaksāta nekāda pārmērīga kompensācija. Tā kā Reģiona subsīdijas ir daļa no kompensācijām, ko izmaksā saskaņā ar šiem līgumiem, tās atbilst Regulai (EEK) Nr. 1191/69, un tādējādi ir saderīgas ar iekšējo tirgu. *RATP Dev* uzskata, ka tas pats pamatojums attiecas arī uz kompensācijām, kuras *STIF* saskaņā ar CT1 izmaksāja līdz 2009. gada 3. decembrim.

(153) Saistībā ar subsīdijām, kas izmaksātas pēc 2009. gada 3. decembra, *RATP Dev* uzskata, ka jāpiemēro Regula (EK) Nr. 1370/2007. Šajā regulā ir noteikts, ka kompensācijas, kas izmaksātas sabiedrisko pakalpojumu līgumu ietvaros, ir saderīgas ar iekšējo tirgu un ir atbrīvotas no paziņošanas pienākuma, ja: i) līgumos ir iekļauts regulas 4. pantā aprakstītais obligātais saturs, un ii) kompensācijas nerada nekādu pārmērīgu kompensāciju. Tā kā pēc *RATP Dev* domām šie divi nosacījumi ir izpildīti, tā uzskata, ka pasākumi ir saderīgi ar iekšējo tirgu.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) *Transdev Île-de-France* (*Transdev*) ir daļa *Transdev* grupas un īsteno savu darbību Ildefransas pasažieru pārvadājumu nozarē, kur tā ekspluatē pasažieru pārvadājumu pa autoceļiem tīklu ārpus centrālās zonas, kuru apkalpo *RATP*.

(155) Tās piezīmes attiecas vienīgi uz Reģiona īstenotajiem pasākumiem, lai gan līgumu piemēri, kas izmantoti tās argumentu pamatošanai, attiecas arī uz daļu CT1 un CT2 perioda.

(156) Ievadam *Transdev* atgādina, ka, tā kā Ildefransā pasažieru regulāro pārvadājumu pa autoceļiem darbību pārvalda īpaši noteikumi, uz šo nozari neattiecas pārvadājumu kopējie tiesību akti.

(157) Attiecīgajā laikposmā organizējošā iestāde tīkla apsaimniekotājus varēja izvēlēties bez iepriekšēja konkursa, veicot administratīvu reģistrāciju pārvadājumu plānā, jo vēl nebija stājusies spēkā Regula (EK) Nr. 1370/2007.

(158) Turklāt tā precizē, ka organizējošā iestāde bija radījusi strukturālu deficītu, administratīvi nosakot tarifus lietotājiem neatkarīgi no pakalpojuma reālajām izmaksām. Tieši šis deficīts tika finansiāli kompensēts, izmantojot sabiedrisko pakalpojumu līgumus.

(159) Visbeidzot, Ildefransas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem tirgus nebija atvērts konkurencei.

5.6.1. *Atbalsta esība*

(160) *Transdev* pilnvaroja biroju *Microeconomix* analizēt trīs nolīgumus un to papildinājumus, kā arī ar tiem saistītās finanšu plūsmas. Tā iesniedza būtiskākos rezultātus un precizē, ka ekspertīzes ziņojumā ir skaidri norādīts uz subsīdiju shēmas neitralitāti un pārmērīgas kompensēšanas neesību.

(161) *Transdev* uzskata, ka reģionālo subsīdiju apstrādes mehānisms liecina, ka tās nekādā veidā nav pielīdzināmas atbalstam investīcijām. Patiesībā reģionālās subsīdijas visā aktīvu amortizācijas laikā zināmā mērā tika atmaksātas pasūtītājai iestādei, jo tām bija negatīva ietekme uz iestādes izmaksātajām kompensācijām.

(162) Tādējādi attiecīgais pasākums ir bijis vien pilnīgi neitrāla kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem maksājuma metode pārvadājumu pakalpojuma sniedzējiem, kuri bija noslēguši sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

(163) Šīs neitralitātes dēļ valsts atbalsta pastāvēšanas kritēriji nav izpildīti.

5.6.1.1. Valsts līdzekļi un attiecināmība

(164) *Transdev* uzskata, ka Reģiona izmaksātās summas *in fine* atgriezās vietējās iestādē, jo līdzekļi tā arī neizgāja ārpus sabiedriskās jomas.

5.6.1.2. Ekonomiskā priekšrocība

(165) Tā kā līdzekļu nodošana nenotika labvēlīgākos apstākļos, nekā ir pieejami banku tirgū, pakalpojumu sniedzēji neguva nekādu priekšrocību. Priekšrocības Reģions radīja iestādēm, nekādi neietekmējot konkurenci.

(166) Turklāt *Transdev* noliedz, ka Reģiona līdzfinansētais aprīkojums būtu varējis konkurēt ar uzņēmumu, kuri nebija tiesīgi saņemt subsīdijas, aprīkojumu.

5.6.1.3. Selektivitāte

(167) Visi uzņēmumi, kas darbojās Ildefransas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem tirgū, bija līdzvērtīgi tiesīgi, tādējādi šajā ziņā pasākums nebija selektīvs.

5.6.1.4. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

(168) Tā kā nepastāvēja ekonomiska priekšrocība un selektivitāte, *Transdev* uzskata, ka nepastāvēja nekāda iespēja apdraudēt konkurenci un tādējādi netika ietekmēta arī tirdzniecība starp dalībvalstīm.

5.6.2. *Saderība*

(169) Ja Komisija tomēr secinātu, ka ir pastāvējis valsts atbalsts, *Transdev* uzskata, ka attiecīgā shēma būtu saderīga ar iekšējo tirgu, jo tā atbilst Regulai (EEK) Nr. 1191/69.

5.7. **Union internationale des transports publics**

(170) *Union internationale des transports publics* (Sabiedriskā transporta starptautiskā savienība (“*UITP*”)) ir sabiedriskā transporta starptautiska organizācija, kas ietver visus transporta veidus un kurā ir apvienojušies vairāk nekā 3 100 biedru (pakalpojumu sniedzēji, iestādes un piegādātāji) visā pasaulē.

(171) *UITP* neiedziļinās lēmumā par uzsākšanu izvērtēto mehānismu detaļās. Tā izmanto iespēju atgādināt noteiktus attiecīgajai nozarei būtiskus principus.

(172) Pirmkārt, dalībvalstīm ir ievērojama rīcības un interpretācijas brīvība, definējot SPS, jo īpaši ievērojot lietotāju vajadzības saskaņā ar Regulā (EK) Nr. 1370/2007 noteikto principu.

(173) Otrkārt, sabiedrisko transportu Eiropā raksturo fakts, ka vidēji tikai 50 % ekspluatācijas izmaksu (Parīzē 30 %) sedz no ieņēmumiem par biļetēm. Tādēļ ir ļoti svarīgi, lai valsts iestādes pareizi kompensētu SPS.

(174) Visbeidzot, pretēji tam, kas ir minēts Komisijas lēmuma par uzsākšanu 43. apsvērumā, SPS neaprobežojas ar pārvadājumu pakalpojuma ekspluatācijas izmaksām: tās var paredzēt pakalpojuma kvalitātes, infrastruktūras un ritošā sastāva uzlabošanu. Pasākumi var būt saderīgi ar iekšējo tirgu, ja tie izpilda piemērojamā tiesiskā regulējuma, proti, Regulas (EK) Nr. 1370/2007 vai Regulas (EEK) Nr. 1191/69, prasības.

5.8. ***RATP Dev, Transdev, OPTILE* un *Kéolis* papildu piezīmes, kas iesniegtas 2016. gada 21. jūnijā**

(175) Pirmkārt, četras ieinteresētās personas, kuras vēlējās papildināt savas piezīmes, vērš Komisijas uzmanību uz tās pieņemto lēmumu, vērtējot Čehijas Republikas īstenotas valsts atbalsta shēmas saderību ("lēmums *Autobus Porizeni*") ([22]). Fakti, kas bija šā lēmuma pamatā, pēc trešo personu domām ir ļoti līdzīgi tiem, kas saistīti ar Reģiona pasākumu kopumu (aizgūti CT1). Komisija Čehijas Republikas subsīdiju investīcijām sistēmu ir vērtējusi, ņemot vērā subsīdiju ietekmi uz ekspluatācijas kompensācijām, kas tika piešķirtas saskaņā ar ekspluatācijas nolīgumu, un pasludināja to par saderīgu, pamatojoties uz Regulu (EEK) Nr. 1191/69.

(176) Vēl ieinteresētās personas uzskatīja, ka spriedumā *Jorgen Andersen* ir izskatīts jautājums par regulu saistībā ar pasažieru pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu, kas piemērojama šajā lietā: tā ir Regula (EEK) Nr. 1191/69 tās 1991. gada redakcijā ar grozījumiem, nevis Regula (EK) Nr. 1370/2007.

(177) Galvenokārt ieinteresētās personas norāda uz faktu, ka reģionālās subsīdijas, kas izmaksātas saskaņā ar Reģiona īstenoto pasākumu kopumu, neesot valsts atbalsts. Tās ir nonākušas pie šāda secinājuma tādēļ, ka šā pasākumu kopuma kontekstā ir ņemta vērā gada procentu likme, kas piemērojama subsīdijai ritošā sastāva iegādei.

(178) Saistībā ar jautājumu par piemērojamajām tiesību normām ieinteresētās personas apgalvo, ka spriedumā *Jorgen Andersen* ir nostiprināti noteikumi Regulas (EEK) Nr. 1191/69 un (EK) Nr. 1370/2007 piemērošanai laikā. Šajā spriedumā Tiesa ir lēmusi, ka Regula (EEK) Nr. 1191/69 ir piemērojama, lai vērtētu:

a) atbalsta, kas izmaksāts līdz 2009. gada 3. decembrim, likumību, jo Regula (EEK) Nr. 1191/69 ir atbrīvojuma regula, kas atbrīvo no paziņošanas pienākuma kompensācijas, kas izmaksātas saskaņā ar šīm tiesību normām;

b) atbalsta, kas izmaksāts, īstenojot 2009. gada 3. decembrī spēkā esošo līgumu un to pagarinājumu uz dažādiem periodiem, kas noteikti saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 8. panta 3. punktu, likumību un saderību.

(179) Saskaņā ar spriedumu *Jorgen Andersen*, kas Komisijai jāpiemēro šajā lietā, tai jāvērtē atbalsts, kas līdz 2009. gada 3. decembrim izmaksāts saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69, ieskaitot kompensācijas, kas izmaksātas cenas formā sabiedrisko pakalpojumu līguma shēmas ietvaros. Turklāt cenas veidā izmaksātu kompensāciju aprēķināšanas noteikumi ir bijuši noteikti judikatūrā *Danske Bus* ([23]), kas paredz, ka šīm kompensācijām jābūt "*tieši un ekskluzīvi nepieciešamām, lai īstenotu pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu kā tādu*" ([24]).

(180) Ja ārkārtas gadījumā Komisija atteiktos Regulu (EEK) Nr. 1191/69 uzskatīt par atbrīvojuma regulu, tai atbilstoši savai lēmumu pieņemšanas praksei būtu jākonstatē reģionālo subsīdiju, kas izriet no Reģiona pasākumu kopuma, saderība.

(181) Ja Komisija atteiktos piemērot spriedumā *Jorgen Andersen*, ņemot vērā Regulu (EK) Nr. 1370/2007, paredzētos principus, būtu jākonstatē, ka piemērošanas nosacījumi saistībā ar cenas formā izmaksāto kompensāciju saderības pārbaudi ir tādi paši kā Regulā (EEK) Nr. 1191/69.

([22]) Komisijas 2008. gada 16. aprīļa lēmums par valsts atbalstu Nr. 350/2007, ko Čehijas Republika piešķīra *Autobus Porizeni*.
([23]) Vispārējās tiesas 2004. gada 16. marta spriedums *Danske Busvognmænd*/Komisija, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.
([24]) Turpat, 86. punkts.

(182) Visbeidzot, ieinteresētās personas arī papildina savus rakstveida apsvērumus par esošas atbalsta shēmas piemērošanu pēc Komisijas 2014. gada 15. oktobra lēmuma *Dublin Bus/Irish Bus* ([25]). Šajā lēmumā Komisija ir uzskatījusi, ka subsīdiju investīcijām sistēma, kas ieviesta 1985. gadā un ir ļoti līdzīga pasākumu kopumam, kuru īstenoja Reģions, ir uzskatāma par pastāvošu atbalsta shēmu.

6. **KOMISIJAS ATTIECĪGO PASĀKUMU VĒRTĒJUMS**

(183) Komisijas analīze ietver trīs atbalsta investīcijām pasākumu kopumus, kas minēti lēmumā par uzsākšanu, proti: i) Reģiona subsīdiju investīcijām pasākumu kopumu, kas definēts secīgos Lēmumos CR 34-94, CR 44-98 un CR 47-01, ii) pasākumu kopumu, kas tam sekoja, ieviešot CT1 3. papildinājumu, un visbeidzot, iii) CT2 C2 ieguldījumu. Attiecībā uz CT2 Komisija precizē, ka tās vērtējums aprobežojas vien ar C2 ieguldījumu, kas saistīts ar investīciju problemātiku. Lēmums par uzsākšanu attiecas vien uz pasākumiem, kuriem varētu būt atbalsta investīcijām forma, kas faktiski izslēdz CT2 C1 ieguldījumu.

6.1. **Atbalsta shēma vai individuāls atbalsts**

(184) Gadu gaitā vairāk nekā simt uzņēmumi un aģentūras saņēma subsīdijas, kuras secīgi izmaksāja Reģions, un vēlāk *STIF*. Pirms atbalsta esības un iespējamas saderības ar iekšējo tirgu vērtēšanas, rodas jautājums, vai šīs subsīdijas ir tikušas piešķirtas individuāli, un tādā gadījumā Komisijai tās būtu jāvērtē individuāli, vai arī shēmu ietvaros – tad Komisija varētu aprobežoties ar attiecīgo shēmu galveno parametru pārbaudi.

(185) Padomes Regulā (ES) 2015/1589 ([26]) ("Procedūras regula") atbalsta shēma ir definēta kā "visi akti, pamatojoties uz kuriem bez turpmākiem izpildes pasākumiem var piešķirt individuālu atbalstu uzņēmumiem, kuri vispārīgi un teorētiski definēti attiecīgajos aktos, un visi akti, pamatojoties uz kuriem vienam vai vairākiem uzņēmumiem uz nenoteiktu laika periodu un/vai nenoteiktā apmērā var piešķirt atbalstu, kas nav saistīts ar kādu konkrētu projektu". No šīs definīcijas izriet, ka tam, lai atšķirtu atbalsta shēmu no individuālu atbalstu kopuma, Komisijai jo īpaši jāvērtē, kāda diskrecionārā vara katrā gadījumā piemīt iestādei, kura piešķir atbalstu.

(186) Saistībā ar Reģiona īstenoto pasākumu kopumu, Komisija konstatē, ka Reģionālās padomes 1994. gada lēmumā vispārīgi un abstrakti ir definēti uzņēmumi, kuri var pretendēt uz subsīdijām, šajā gadījumā, uzņēmumi vai aģentūras, kam ar Ildefransas pārvaldes iestādi ir noslēgts līgums par pārvadājumu ar autobusu regulāro maršrutu ekspluatāciju. Turklāt tajā pašā lēmumā ir skaidri un precīzi definēts aktīvu, kas var saņemt subsīdijas, tips, šo aktīvu cenas maksimālais apmērs, kā arī subsīdiju likme katram aktīvu tipam. Precizēti bija arī atbalsta piešķiršanas nosacījumi, jo īpaši pienākums pasūtītājai iestādei un uzņēmumam ierosināt pārvadājumu piedāvājuma kvantitātes vai kvalitātes uzlabojumus. Tādējādi Reģiona diskrecionāro varu, piešķirot subsīdijas, stingri ierobežoja 1994. gada lēmuma, un vēlāk lēmumu, kuri to aizstāja 1998. un 2001. gadā, noteikumi. Tāpēc Komisija uzskata, ka šie lēmumi ir uzskatāmi par shēmas juridisko pamatu.

(187) Attiecībā uz subsīdijām, kas izmaksātas CT1 ietvaros, Komisija norāda, ka tās iekļaujoties līgumā noteiktajā modelī, kuru 2006. gadā ieviesa un apstiprināja *STIF*. Šā līguma individuālās variācijas nevarēja atkāpties no paraugā paredzētajiem principiem un parametriem, kā tas bija atgādināts katra CT1 preambulā: "šis līgums ir noslēgts, piemērojot un ievērojot reģiona specifikācijās, kuras *STIF* Padome pieņēma 2006. gada 13. decembra sēdē, aprakstītos virzienus un principus, un tas atbilst 1. tipa paraugam, kuru pieņēma arī Padome". Šie apsvērumi jo īpaši attiecas uz grozījumiem, kas saskaņā ar *STIF* padomes 2008. gada 2. oktobra lēmumu ieviesti ar 3. papildinājumu. Pamatojoties uz šo lēmumu, visi pārvadājumu uzņēmumi, kuri ar *STIF* bija noslēguši 1. tipa līgumu, varēja pretendēt uz 3. papildinājumā paredzētajām subsīdijām investīcijām. 3. papildinājuma paraugā (jo īpaši tā I pielikumā) ir skaidri un precīzi definēts aktīvu, kas var saņemt subsīdijas, tips, šo aktīvu cenas maksimālais apmērs, kā arī subsīdiju likme katram aktīvu tipam. Tādējādi *STIF* rīcības brīvība, piešķirot saskaņā ar 3. papildinājumu ieviestās subsīdijas, bija stingri ierobežota atbilstoši modelim, kas izrietēja no 2008. gada lēmuma. Tāpēc Komisija uzskata, ka šis lēmums ir shēmas juridiskais pamats.

([25]) Komisijas 2014. gada 15. oktobra Lēmums (ES) 2015/635 par valsts atbalstu SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07), ko Īrija sniedza autobusu uzņēmumiem *Córas Iompair Éireann* (*Dublin Bus* un *Irish Bus*) (OV L 104, 23.4.2015., 17. lpp.).

([26]) Padomes 2015. gada 13. jūlija Regula (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus LESD 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

(188) Līdzīgs pamatojums ir piemērojams CT2 C2 ieguldījumam. To aprēķina saskaņā ar noteikumiem, kas stingri noteikti atbilstoši CT2 modelim, ko apstiprinājusi *STIF* padome. Ikviens uzņēmums, kas noslēdzis CT2, var pretendēt uz C2 kompensāciju par saviem izdevumiem investīcijām, turklāt *STIF* nav paredzēta nekāda rīcības brīvība šīs kompensācijas aprēķināšanai.

(189) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka tam, lai izvērtētu atbalsta esību un tā iespējamu saderību, katras subsīdijas individuāla pārbaude nav nepieciešama. Lēmuma turpinājumā Komisija to pamato, izmantojot vispārīgus parametrus, kas ietverti katras no trīs attiecīgajām shēmām juridiskajā pamatā.

6.2. **Valsts atbalsta esības novērtējums**

(190) Saskaņa ar LESD 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud izraisīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(191) No šīs tiesību normas izriet, ka tam, lai attiecīgo pasākumu kopumu atzītu par valsts atbalstu, tam i) jābūt valsts izcelsmei, proti, tas jāpiešķir valstij un jābūt piešķirtam no valsts līdzekļiem, ii) tam saņēmējam jārada ekonomiska priekšrocība, iii) jābūt selektīvam, salīdzinot ar vispārīgas iedarbības pasākumu, un iv) jābūt tādam, kas varētu kropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.2.1. *Valsts līdzekļi un attiecināmība*

6.2.1.1. Reģiona īstenotie pasākumi

(192) Reģiona subsīdijas tika piešķirtas, pamatojoties uz Reģiona padomes lēmumiem un no Ildefransas reģiona budžeta.

(193) Tāpēc Komisija secina, ka Reģiona īstenotajiem pasākumiem ir izmantoti valsts līdzekļi, un tie ir attiecināmi uz valsti.

6.2.1.2. *STIF* īstenotie pasākumi

(194) Tā kā *STIF* ir administratīva valsts iestāde, tās lēmumi ir attiecināmi uz valsts varu un tā izmanto valsts līdzekļus.

(195) Tāpēc Komisija secina, ka *STIF* īstenotajiem pasākumiem ir izmantoti valsts līdzekļi un tie ir attiecināmi uz valsti.

6.2.2. *Ekonomiskā priekšrocība*

(196) Vispirms Komisija precizē, ka aģentūras, kuras guva labumu no Reģiona un *STIF* īstenotajiem pasākumiem, ir uzskatāmas par uzņēmumiem, jo, neatkarīgi no to juridiskā statusa, tās šajā gadījumā īsteno saimniecisko darbību, proti, piedāvā pārvadājumu pa autoceļiem pakalpojumus. Tādējādi visi, kas guva labumu no šiem pasākumiem – privāti uzņēmumi vai aģentūras – ir iesaistīti saimnieciskā darbībā, un saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu ir uzskatāmi par uzņēmumiem.

(197) Lēmumā par uzsākšanu Komisija ir uzdevusi jautājumu par Reģiona un vēlāk *STIF* īstenoto pasākumu investīciju atbalstam būtību, un jautājumu par to, vai tās ir bijušas subsīdijas investīcijām vai kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem.

(198) Atbildot uz šiem jautājumiem, Francijas iestādes un ieinteresētās personas ir uzskatījušas, ka Reģiona un *STIF* īstenotie pasākumi ir bijuši kompensācijas, kas piešķirtas aģentūrām un privātajiem pārvadājumu ar autobusu uzņēmumiem, lai atlīdzinātu SPS izpildi, un ka, tā kā tās turklāt ir atbildušas *Altmark* judikatūras kritērijiem, tās to saņēmējiem nav radījušas ekonomisku priekšrocību.

(199) Patiesībā kompensācija par izdevumiem, kas radušies, lai nodrošinātu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu, nav uzskatāma par priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ja ir izpildīti visi četri nosacījumi ([27]). Pirmkārt, labuma guvējam uzņēmumam reāli jābūt uzdotai SPS īstenošanai, un šīm saistībām jābūt skaidri definētām. Otrkārt, kompensācijas aprēķināšanas parametriem jābūt iepriekš objektīvi un pārredzami noteiktiem. Treškārt, kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visus saistībā ar SPS radušos izdevumus vai to daļu, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un samērīgu peļņu. Ceturtkārt, ja uzņēmums SPS izpildei nav izvēlēts publiskā iepirkuma procedūras rezultātā, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš spēj šos pakalpojumus piedāvāt par sabiedrībai viszemāko cenu, nepieciešamās kompensācijas apjoms jānosaka, pamatojoties uz to izdevumu analīzi, kādi, pildot šīs saistības, rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi vadīts un adekvāti nodrošināts ar līdzekļiem, lai spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un paredzot samērīgu peļņu par šo saistību izpildi. Savu izpratni par katru no šiem nosacījumiem Komisija ir precizējusi Paziņojumā par Eiropas Savienības valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu ([28]).

(200) Proti, Komisija attiecīgos pasākumus analizēs, ņemot vērā *Altmark* judikatūru.

6.2.2.1. Reģiona subsīdijas investīcijām

(201) Pirmā *Altmark* kritērija piemērošana ir paredzēta, lai konstatētu, vai maksājumi ir kompensācija, kas piešķirta par skaidri definētu SPS īstenošanu.

(202) Šajā gadījumā Komisija konstatē, ka uz Reģiona subsīdijām varēja pretendēt vienīgi aģentūras un pārvadājumu uzņēmumi, kam bija uzdotas SPS. SPS bija definētas ekspluatācijas nolīgumos, kas noslēgti starp katru pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju un tā pasūtītāju(-ām) iestādi(-ēm). Šajos ekspluatācijas nolīgumos bija paredzēta kompensācija par zaudējumiem, kas radās, izpildot SPS, atskaitot iespējamos ieņēmumus un subsīdijas.

(203) Reģiona subsīdijas pievienojas šim līgumā noteiktajam pasākumu kopumam, lai stimulētu investīcijas un tādējādi uzlabotu pārvadājumu piedāvājuma kvantitāti un kvalitāti. Subsīdiju summa ir bijusi noteikta iepriekš, piemērojot procentuālu apmēru, kas noteikts nepārsniedzamo izdevumu kategorijai (piemēram, autobusa cena bez nodokļiem).

(204) Lai varētu pretendēt uz subsīdiju, pasūtītājām iestādēm bija jāapņemas stiprināt SPS saturu, ko tās pēc tam nodeva pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem. Kā ir redzams pat 1994. gada lēmuma virsrakstā, patiesībā shēmas mērķis bija "*sabiedriskā transporta pa autoceļiem pakalpojumu uzlabošana*". Taču tas nenozīmē, ka Reģiona subsīdijas ir tikušas piešķirtas kā kompensācija par SPS. Kā klasiskas subsīdijas tās drīzāk bija paredzētas, lai veicinātu uzņēmumu un aģentūru, kas nodrošināja pārvadājumu pakalpojumus, investīcijas. Savukārt pasūtītājām iestādēm joprojām bija pienākums pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem kompensēt visu deficītu, kas radies no saistību *kopuma*, kas tiem uzlikts papildus (ieskaitot tos, kas piešķirti, lai varētu pretendēt uz Reģiona subsīdijām).

(205) Protams, ka šis deficīts būtu lielāks, ja nebūtu Reģiona subsīdiju, jo tas tika aprēķināts, no izmaksām atskaitot ieņēmumus un iespējamās subsīdijas. Taču joprojām pastāv konceptuāls nodalījums starp, pirmkārt, SPS sistēmu un kompensācijām, kas ir pasūtītāju iestāžu atbildība (un netiek aplūkotas šajā procedūrā) un, otrkārt, subsīdiju shēmu, kas vispārīgi nozīmē investīcijas pārvadājumu pakalpojumu uzlabošanai.

(206) Tāpēc, neraugoties uz ekonomisko saikni, kas pamatoti saistīja Reģiona subsīdijas un kompensāciju par publiskajiem pakalpojumiem aprēķinu, Komisija uzskata, ka Reģiona subsīdijas netika piešķirtas kā kompensācija par skaidri definētām SPS. Jāsecina, ka pirmais *Altmark* kritērijs nav izpildīts. Tā kā visi četri *Altmark* kritēriji ir kumulatīvi, pārbaudījums nav iziets, ja nav izpildīts kāds no kritērijiem. Tādējādi Reģiona pasākumu kopums ir klasiskāk jāanalizē kā shēma, kas ļauj piešķirt subsīdijas investīcijām.

(207) Uzņemoties daļu izmaksu, kas parastos apstākļos būtu jāsedz pārvadājumu uzņēmumam, Reģions šiem subsīdiju saņēmējiem atbrīvo finanšu rezerves, kuri savus līdzekļus tad var izmantot citiem mērķiem. Tādējādi subsīdiju saņēmējiem ir radusies ekonomiska priekšrocība.

([27]) Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 87.–95. punkts.
([28]) OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.

(208) Dažas ieinteresētās personas apgalvoja, ka šo priekšrocību anulēja fakts, ka subsīdijas, kas bija palielinātas par finanšu izmaksām, kuras tādējādi neradās pakalpojuma sniedzējam, tika amortizētas kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu, ko izmaksāja pasūtītāja iestāde.

(209) Atbildot uz šo argumentu, Komisija konstatē, ka secīgajos lēmumos, uz kuru pamata tiek organizēta attiecīgā shēma, nav definēti amortizācijas galvenie parametri – ilgums, procentu likme. Tādējādi shēmas juridiskajā pamatā nekas ar pārliecību negarantē to, ka subsīdijas ir tikušas pareizi amortizētas atkarībā no ilguma, kas atbilst aprīkojuma izmantošanas ilgumam, un, ņemot vērā neradušās finanšu izmaksas, kas atbilstu tirgū novērotajām finanšu izmaksām. Analīze saistībā ar to, vai, aprēķinot kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu, ko piešķīra pasūtītājas iestādes, ir pareizi ņemtas vērā subsīdijas, tādējādi izriet no minēto kompensāciju analīzes katrā atsevišķā gadījumā, nevis no subsīdiju analīzes. Šī procedūra attiecas vienīgi uz subsīdijām, nevis citu piešķirtām kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu.

(210) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija apstiprina, ka Reģiona subsīdijas, aplūkojot tās atsevišķi, to saņēmējiem ir radījušas ekonomisku priekšrocību.

6.2.2.2. Subsīdijas investīcijām, kas piešķirtas CT1 ietvaros

(211) CT1 bija sabiedriskā pakalpojuma līgums, ar kuru pakalpojuma sniedzējam tika noteiktas skaidri definētas SPS. CT1 4-2. pantā bija noteikts, ka "pakalpojuma sniedzējs nodrošina pasažieru pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu". Šajā saistībā uzņēmumiem ir bijis noteikts pienākums uzturēt un ekspluatēt tiem uzticētos maršrutus, un pārvadāt pasažierus ar *STIF* noteiktiem pārvadāšanas nosacījumiem un par [*STIF* noteiktiem] tarifiem. *CT1* 12-1. pantā bez šaubām ir precizēts, ka: "tarifikācija ir ekskluzīva un nedeleģējama STIF kompetence". Apmaiņā pret to pakalpojuma sniedzējs saņēma kompensāciju par zaudējumiem, kas radās, īstenojot SPS, atskaitot iespējamos ieņēmumus un subsīdijas.

(212) Subsīdijām, kas ieviestas saskaņā ar CT1 3. papildinājumu, ir izdevies mijiedarboties ar kompensācijām tādā pašā veidā, kā iepriekšējā periodā Reģiona subsīdiju sistēmai ar kompensācijām, kas paredzētas ekspluatācijas nolīgumos. Galvenā atšķirība bija tajā, ka viena un tā pati iestāde (*STIF*) izmaksāja gan i) stingri runājot, kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu, kuras aprēķināšanas metode paredzēja segt deficītu, kas radies saistībā ar SPS izpildi, gan ii) subsīdijas investīcijām, ko nosaka, izmantojot maksimālās cenas/subsīdiju maksimālās likmes pāri. Turklāt tāpat kā iepriekšējā periodā juridiskais pamats, kas pieļāva subsīdiju piešķiršanu, t. i., šajā gadījumā CT1 3. papildinājuma modelis, nedefinē arī subsīdiju, kuras kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu izmaksā citi, amortizācijas galvenos parametrus.

(213) Ņemot vērā šīs līdzības, kā to ir uzsvērusi lielākā daļa ieinteresēto personu, Komisija uzskata, ka ir piemērojams tāds pats pamatojums kā attiecībā uz iepriekšējo periodu. Proti, subsīdijām, kas izmaksātas saskaņā ar CT1 3. papildinājumu, ir "klasisku" subsīdiju investīcijām raksturs, un tās to saņēmējiem ir radījušas ekonomisku priekšrocību.

6.2.2.3. CT2 C2 ieguldījums

(214) CT2 ir sabiedrisko pakalpojumu līgums, ar kuru pārvadājumu pakalpojuma sniedzējam nepārprotami tiek uzliktas skaidri definētas SPS gan saistībā ar ekspluatāciju, gan investīcijām.

(215) Tā CT2 5-2. pantā ir noteikti vispārīgās saistības pakalpojumu sniedzējam:

— "uzturēt un ekspluatēt, tie ir jēdzieni, ko saprot kā pienākumu uzņēmumam saistībā ar maršrutiem un iekārtām, kuru ekspluatācija tam uzticēta, īstenot jebkurus pasākumus, lai garantētu pārvadājumu pakalpojumu, kas atbilstu kontinuitātes, regularitātes, biežuma, apmēra, drošības un kvalitātes normām,

— pārvadāt, kas uzņēmumam nozīmē pienākumu pieņemt, veikt jebkurus pasažieru pārvadājumus par *STIF* noteiktiem publiskiem tarifiem un saskaņā ar pārvadājumu nosacījumiem,

— piemērot tarifikāciju, kas uzņēmumam nozīmē pienākumu pārdot un pieņemt tarifu produktus saskaņā ar vispārējiem pārdošanas un lietošanas nosacījumiem, par kuriem nolemj *STIF*,

— piedalīties integrētās sistēmās saistībā ar informāciju, transporta biļešu izdošanu, laika grafikiem un pārsēšanās punktu izmantošanu,

— veicināt pasažieru drošību un aizsardzību."

(216) Turklāt CT2 41. pantā ir definēti pakalpojumu sniedzēja saistības attiecībā uz aktīviem, kas izpaužas galvenokārt kā pienākums izmantot aktīvu kopumu, pienākums veikt īpašuma, kas piesaistīts pārvadājumu sabiedriskā pakalpojuma nodrošināšanai, uzturēšanas un apkopes darbus, kā arī pienākums sagatavot transportlīdzekļu parka investīciju plānu visam līguma periodam, kas, jo īpaši transportlīdzekļu drošības, uzticamības, pieejamības un uzturēšanas un apkopes izmaksu optimizēšanas nolūkā, ļauj garantēt to, ka parka vidējais vecums nepārsniedz septiņus gadus.

(217) Izmantojot CT2, *STIF* ar paradigmu pārtrauc iepriekšējos periodus, ieviešot sabiedriskā pakalpojuma līgumu, kas no paša sākuma un integrētā veidā aplūko saistības, kas saistītas ar ekspluatāciju *un* investīcijām, jo īpaši izmantojot vienotu "pakalpojuma finanšu pārskatu". C2 ieguldījums ir skaidri paredzēts, lai kompensētu izmaksas, kas izriet no saistībām, kuras ir saistītas ar investīcijām. Komisija no tā secina, ka C2 ieguldījums ir paredzēts apmaiņā pret skaidri definētām SPS attiecībā uz investīcijām un ka tāpēc pirmais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

(218) Tā kā ir konstatēta C2 ieguldījuma atbilstība pirmajam *Altmark* kritērijam, vēl jāizvērtē tā atbilstība otrajam, trešajam un ceturtajam *Altmark* kritērijam. Tā kā kritēriji ir kumulatīvi, Komisija aprobežosies vien ar to, ka pierādīs, ka ceturtais kritērijs nav izpildīts, lai varētu secināt, ka šis ieguldījums būtu varējis sniegt ekonomisku priekšrocību.

(219) *Altmark* ceturtais kritērijs paredz pārbaudīt, vai, ja uzņēmums SPS izpildei nav izvēlēts publiskā iepirkuma procedūras rezultātā, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš spēj šos pakalpojumus iestādei piedāvāt par viszemāko cenu, nepieciešamās kompensācijas apjoms jānosaka, pamatojoties uz to izdevumu analīzi, kādi, pildot šīs saistības, rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi vadīts un adekvāti nodrošināts ar līdzekļiem, lai spētu izpildīt šīs saistības, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un paredzot samērīgu peļņu par šo saistību izpildi.

(220) Šajā ziņā jāatzīst, ka *STIF,* pirms līgumu noslēgšanas ar pakalpojuma sniedzējiem, veica izmaksu salīdzinošo analīzi. Šī salīdzinošā analīze balstās vienlaicīgi uz i) precīziem ciparie katram no līgumiem, ii) juridiskajiem instrumentiem, kas garantē izmaksu un aprīkojuma salīdzināmību, iii) izsmeļošām zināšanām par Ildefransas pasažieru pārvadājumu tirgu un iv) salīdzinājumu gan ar "uzņēmējdarbības" datiem, kas vispārpieņemti nozarē, gan ar līgumiem, kas piešķirti pēc iepirkuma konkursa. Tomēr šī turpmākā analīze galvenokārt saistīta ar ekspluatācijas mainīgajiem, piemēriem, autobusu komerciālo ātrumu vai ar transportlīdzekli nobraukto stundu skaitu. Šo mainīgo izpēte, lai gan ir lietderīga, lai vienotos par ekspluatācijas izmaksām un definētu C1 ieguldījumu, neļauj pārliecināties, ka izmaksas par investīcijām, ko sedz C2 ieguldījums, atbilst vidēja labi vadīta uzņēmuma izmaksām. Turklāt nekas neliecina, ka *STIF* izmantotais paraugs attēlotu labi vadītus uzņēmumus. Lai gan ir skaidrs, ka *STIF* veiktā analīze ir nepārprotama virzība uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem piešķirto kompensāciju saprātīgu pārvaldību, ar šo analīzi nepietiek, lai tiktu izpildīts ceturtais *Altmark* kritērijs saistībā ar C2 ieguldījumu.

(221) Tā kā ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts, Komisija secina, ka C2 ieguldījums, kas piešķirts saskaņā ar CT2, tā saņēmējiem rada ekonomisku priekšrocību.

6.2.3. *Selektivitāte*

(222) No pastāvīgās judikatūras ([29]) izriet, ka pasākums ir uzskatāms par selektīvu, ja no tā nevar gūt labumu visas ar to saistītās tautsaimniecības nozares. Vienalga, vai runa ir par Reģiona vai *STIF* īstenotiem pasākumiem, tie attiecas vienīgi uz valsts iestāžu aģentūrām un privātiem uzņēmumiem, ar kuriem šīm iestādēm vai *STIF* ir noslēgts nolīgums par Ildefransas transporta maršruta vai tīkla ekspluatāciju. Tātad attiecīgi pasākumi attiecas vienīgi uz Ildefransas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem nozari.

(223) Turklāt Komisija norāda, ka atlase starp šīs nozares uzņēmumiem ir veikta pirms subsīdiju piešķiršanas, kad tika atlasīti uzņēmumi SPS izpildei.

([29]) Skatīt, piemēram, Tiesas 1999. gada 17. jūnija spriedumu, Beļģija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 32. punkts, vai Tiesas 2001. gada 8. novembra spriedumu *Adria-Wien Pipeline GmbH* un *Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH*/*Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, 48. punkts.

(224) Tā kā selektivitāte ir novērota gan nozares līmenī, gan nozarē, vairs nav jāpierāda šīs selektivitātes ģeogrāfiskais raksturs, pretēji tam, ko, atsaucoties uz judikatūru *Azores* ([30]), šķiet, apgalvo *RATP Dev*. Tādēļ Komisija secina, ka Reģiona un *STIF* saskaņā ar CT1 un CT2 īstenotie pasākumi ir selektīvi.

6.2.4. *Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm*

(225) Jāpārbauda, vai pasākumi varētu būt tādi, kas kropļo konkurenci tādā mērā, ka tie varētu ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(226) Attiecībā uz Reģiona pasākumu kopumu Komisija konstatē atbilstoši tam, ko ir lēmusi Parīzes Administratīvā tiesa ([31]), ka "uzņēmumi, kuri darbojas pasažieru regulāro pārvadājumu tirgū, darbojas arī pasažieru neregulāro pārvadājumu tirgū […] tāpēc var izrādīties, ka pasažieru regulāro pārvadājumu uzņēmumi, kuri ir saņēmuši iepriekš minētās subsīdijas, konkurē ar pasažieru neregulāro pārvadājumu uzņēmumiem, kuri nav varējuši saņemt subsīdijas, kuras, kā iepriekš ir minēts, ir bijušas paredzētas vienīgi uzņēmumiem, kuri darbojas regulārajos maršrutos". Tādējādi pirmo piecu gadu laikā šo aprīkojumu, ārpus parastajiem lietošanas periodiem, varēja piesaistīt citiem lietošanas veidiem, tostarp neregulāro pārvadājumu tirgū. Pēc piektā gada Reģions vairs nenoteica pienākumu saistībā ar subsidēto aktīvu lietojumu. Turklāt neviena tiesību norma vai noteikums subsidētajiem uzņēmumiem, kuri ekspluatēja Ildefransas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem maršrutus, neliedza piedalīties citos konkursos pasažieru regulāro vai neregulāro pārvadājumu tirgos, kas ir atvērti konkurencei Francijā vai Eiropā. Arī valsts tiesa, kura taisīja spriedumu 27.-32. apsvērumā aprakstītajā administratīvajā tiesvedībā, konstatēja to pašu, kas tai ļāva secināt, ka subsidētie uzņēmumi, "ietaupot līdzekļus, iegādājoties subsidētos transportlīdzekļus un aprīkojumu, iespējams, gūst konkurences priekšrocību, salīdzinot ar uzņēmumiem, kuri atbalstu nesaņem" un, ka tādēļ aplūkotais pasākumu kopums esot "tāds, kas varētu ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm un rada vai draud izraisīt konkurences izkropļojumus" ([32]). Arī Komisija ir izdarījusi šādu secinājumu un apliecina, ka, kopš ir izveidots reģionālais pasākumu kopums un *a fortiori* visā aplūkotajā periodā Reģiona subsīdijas investīcijām ir bijušas tādas, kas kropļo konkurenci un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(227) Turpmākajā periodā aktīviem, kuri iegādāti, izmantojot *STIF* subsīdiju saskaņā ar CT1 3. papildinājumu, vismaz astoņus gadus vajadzēja būt piesaistītiem vienīgi *STIF* pārvadājumu plānā iekļauto sabiedriskā pakalpojuma darbību īstenošanai ([33]). Tomēr Komisija atzīmē, ka pēc astotā pakalpojuma sniegšanas gada 226. apsvērumā minētais pamats paliek spēkā.

(228) Turklāt, pat pieņemot, ka *STIF* subsidētie autobusi un tūristu autobusi tika izmantoti vienīgi sabiedriskā pakalpojuma uzdevumu izpildei Ildefransas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem tirgū, ar to nepietiek, lai izslēgtu jebkādu iespēju, ka aplūkotais pasākums varētu būt kropļojis konkurenci un ietekmējis tirdzniecību starp dalībvalstīm. Patiesībā, tas ka valsts iestāde sedz izmaksas, kuras parasti būtu jāsedz uzņēmumam, ir priekšrocība, salīdzinot ar tiešajiem konkurentiem dažādos tirgos, kur tas varētu darboties, un tādējādi kropļo konkurenci. Kā ir bijis norādīts spriedumā *Altmark*, kopš 1995. gada vairākas dalībvalstis ir sākušas noteiktus pārvadājumu tirgus atvērt konkurencei uzņēmumiem, kuri darbojas citās dalībvalstīs. Francijas gadījumā šī atvēršana ir notikusi pirms 1995. gada, proti, 1993. gadā ([34]). Tādēļ jebkura valsts subsīdija, kuru Francija piešķīra pārvadājumu pa autoceļiem uzņēmumam pēc 1993. gada varētu būt tāda, kas ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(229) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka saskaņā ar CT1 3. papildinājumu ieviestais subsīdiju pasākumu kopums ir tāds, kas varētu kropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(230) Arguments, kas minēts 228. apsvērumā, ir piemērojams arī CT2 periodam, jo atbalsts, kas piešķirts, izmantojot CT2 C2 ieguldījumu arī ir tāds, kas varētu kropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

([30]) Skatīt šā lēmuma 135. apsvērumu un 21. zemsvītras piezīmi.
([31]) Parīzes Administratīvās tiesas Nolēmums Nr. 0417015.
([32]) Parīzes Administratīvās apelācijas tiesas Spriedums Nr. 08PA04753.
([33]) *STIF* piezīmes, 40. punkts.
([34]) 1993. gada 29. janvāra Likums Nr. 93-122 par korupcijas novēršanu un saimnieciskās dzīves un valsts procedūru pārredzamību jeb "*Sapin* likums".

6.2.5. *Secinājums par valsts atbalsta esību*

(231) Komisija secina, ka subsīdijas investīcijām un kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu, kuras secīgi piešķīra Reģions, pēc tam saskaņā ar CT1 3. papildinājumu un visbeidzot, izmantojot CT2 C2 ieguldījumu, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

6.2.6. *Atbalsta likumība*

(232) Vispirms Komisija vēlas atbildēt uz Reģiona un dažu citu ieinteresēto personu izvirzītajiem argumentiem par to, ka strīdīgais Reģiona pasākumu kopums varētu būt kvalificējams kā pastāvoša atbalsta shēma. Komisija precizē, ka jautājums par pastāvošu atbalstu attiecas vienīgi uz Reģiona shēmu, ja šīs shēmas izveidošanas datums nav tik skaidrs kā turpmākajām shēmām, kuras īstenoja *STIF*. Saistībā ar pēdējām minētajām jo īpaši ir skaidrs, ka subsīdiju shēma, kas ieviesta saskaņā ar CT1 3. papildinājumu, ir izveidota 2008. gadā, un to nevar uzskatīt vienkārši par Reģiona shēmas turpinājumu, neraugoties uz līdzību starp šīm shēmām, kaut vai tāpēc vien, ka šajās shēmās subsīdijas nepiešķir viena un tā pati iestāde.

(233) Attiecībā uz Reģiona shēmu galvenokārt procedūras dalībnieki, kuri ir norādījuši, ka tā, iespējams, esot pastāvoša atbalsta shēma, apgalvo, ka juridiskā bāze, saskaņā ar kuru ir ticis izveidots Reģiona subsīdiju pasākumu kopums, esot 1949. gada 14. novembra Dekrēts Nr. 49-1473 saistībā ar dzelzceļa un autoceļu pārvadājumu koordinēšanu un saskaņošanu. Šajā dekrētā, kas atcelts 2012. gada septembrī, patiesībā bija noteikts, ka "teritoriālā iestāde var subsidēt autoceļu pakalpojumu, noslēdzot ar uzņēmumu līgumu, kurā ir noteikti tā pienākumi papildus tiem, kādi ir paredzēti ekspluatācijas noteikumos" (19. panta 1. daļa). Šādā gadījumā nāktos secināt, ka shēmas juridiskais pamats ir bijis pieņemts agrāk par Romas līgumu, kā dēļ būtu jāuzskata, ka Reģiona īstenotais pasākumu kopums ir pastāvoša atbalsta shēma.

(234) Pakārtoti tie paši dalībnieki ir apgalvojuši, ka gadījumā, ja Komisija uzskatītu, ka nav pietiekami, ka Reģiona īstenotā pasākumu kopuma pamatā ir vispārējais ietvars, kas paredzēts 1949. gadā, lai to varētu uzskatīt par pastāvošu atbalsta shēmu, būtu jāņem vērā datums, kurā Reģionālā padome šo pasākumu kopumu reāli ieviesa. Datums, kurš jāņem vērā, būtu 1984. gada 14. februāra Lēmuma CR 84-07 publicēšanas datums, kurā, joprojām, kā norāda procedūras dalībnieki, ir ticis pirmo reizi īstenots pasākumu kopums, kāds tas ir pastāvējis līdz 2008. gadam. Otrajā gadījumā būtu jākonstatē, ka shēmas ieviešanas dienā konkurences un tirdzniecības starp dalībvalstīm ietekmēšanas kritērijs nav bijis izpildīts, jo Francijas regulārā sabiedriskā transporta pa autoceļiem tirgus nebija atvērts konkurencei. Tādēļ šī shēma tās izveidošanas laikā neesot bijusi uzskatāma par atbalstu.

(235) Komisija šiem diviem argumentiem nevar piekrist.

(236) Attiecībā uz galveno argumentu Komisija norāda, ka 1949. gada dekrētā nav definēts neviens no shēmas galvenajiem parametriem, proti, ilgums, budžets, saņēmēju definīcija, aktīvu, kuri var saņemt subsīdijas, būtība, subsīdiju likme. Šis dokuments pats par sevi nerada nekādas tiesības saņemt subsīdijas. Tādējādi 1949. gada dekrētu nevar uzskatīt par Reģiona īstenotā atbalsta pasākumu kopuma, kāds tas izriet no apraksta šajā lēmumā, juridisko pamatu.

(237) Attiecībā uz pakārtoto argumentu, šķiet, ka ieinteresēto personu izklāstītajā pamatā ir pieļauta kļūda. Pat, ja 1984. gada lēmums būtu uzskatāms par juridisko pamatu, uz kura balstīts Reģiona pasākumu kopums, Komisija atgādina, ka saskaņā ar 226. apsvērumā izklāstīto pamatojumu šajā datumā konkurences un tirdzniecības starp dalībvalstīm ietekmēšanas kritērijs jau ir bijis izpildīts. Tāpēc nevar uzskatīt, ka Reģiona shēma tās izveidošanas brīdī nav bijusi uzskatāma par atbalstu, turklāt neatkarīgi no datuma, kurš laikposmā no 1979. līdz 2008. gadam būtu uzskatāms par shēmas izveides datumu.

(238) Ja tomēr tiktu uzskatīts, ka Reģiona shēmas izveide ir notikusi saskaņā ar kādu no lēmumiem pirms 1994. gada, savukārt varētu tikt uzdots jautājums par strīdīgo pasākumu noilgumu, tādēļ, ka ir izrādījies, ka juridiskā bāze ir bijusi vairāk nekā desmit gadus senāka par noilguma pārtraukšanu, kas notika 2004. gada maijā.

(239) Uz šo jautājumu Komisija atbild, ka pat gadījumā, ja shēma būtu izveidota pirms 1994. gada (piemēram, saskaņā ar 1984. gada lēmumu), noteikumi par noilgumu, kas piemērojami saistībā ar valsts atbalstu, neapšaubītu

secinājumu, saskaņā ar kuru atbalsts, kuru Reģions ir izmaksājis kopš 1994. gada, ir uzskatāms par jaunu atbalstu. Patiesībā noilgums attiecas vien uz maksājumiem, kas veikti pirms noilguma datuma, nevis uz visu shēmu kopumā. Noilgums tika pārtraukts, kad 2004. gada maijā valsts tiesā tika iesniegta prasība. Šī noilguma pārtraukšana valsts tiesā attiecas arī uz Komisiju, jo valsts tiesas pilnvaru mērķis ir saglabāt Komisijai saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu noteiktās prerogatīvas. Jebkurš atbalsts, kuru Reģions ir izmaksājis pēc 1994. gada maija, pat ja juridiskais pamats, kas atļāvis piešķirt šo atbalstu, ir pieņemts pirms šā datuma, šīs procedūras ietvaros ir uzskatāms par jaunu atbalstu.

(240) Kad ir noskaidroti jautājumi par pastāvošu atbalstu un strīdīgo pasākumu iespējamu noilgumu, rodas jautājums par atbalsta likumību.

(241) Par Reģiona un vēlāk *STIF* saskaņā ar CT1 3. papildinājumu piešķirtajām subsīdijām investīcijām netika paziņots Komisijai. Proti, tas ir nelikumīgs atbalsts.

(242) Attiecībā uz CT2 C2 ieguldījumu Regulas (EK) Nr. 1370/2007 9. pantā ir noteikts, ka kompensācijas, kas piešķirtas saskaņā ar tajā paredzētajiem principiem, ir atbrīvotas no paziņošanas pienākuma saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu. Judikatūrā *Dilly's Wellnesshotel* ([35]) Tiesa ir paskaidrojusi, ka lai būtu piemērojams atbrīvojums no paziņošanas pienākuma, jābūt izpildītiem visiem atbrīvojuma regulas nosacījumiem, tostarp tiem, kam ir formāls raksturs. Šajā gadījumā šā lēmuma 6.3.2. sadaļā ir pierādīts, ka CT2 C2 ieguldījums izpilda būtiskos Regulā (EK) Nr. 1370/2007 noteiktos kritērijus. Savukārt Komisija konstatē, ka *STIF* nav ievērojusi Regulas (EK) Nr. 1370/2007 7. panta 2. punktā paredzētos publicēšanas pienākumus. Patiesībā Francijas iestādes atzina, ka, neraugoties uz Regulā (EK) Nr. 1370/2007 noteikto pienākumu, attiecībā uz *OPTILE* uzņēmumiem paziņojumus par piešķiršanu nevarēja publicēt. Attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti ar *RATP* un *SNCF Mobilités* Komisija norāda, ka paziņojums par piešķiršanu *Bulletin officiel des annonces de marché public* un *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ir ticis publicēts pēc līgumu noslēgšanas, nevis, kā ir prasīts, vismaz vienu gadu pirms tiešās piešķiršanas datuma. Tādējādi nav tikušas ievērotas Regulas (EK) Nr. 1370/2007 7. pantā noteiktās tiesību normas, un par *STIF* saskaņā ar CT2 piešķirto atbalstu nav ticis paziņots, kā tas ir paredzēts regulas 9. pantā. Tā kā par šo atbalstu nav ticis paziņots, Komisija secina, ka tas ir uzskatāms par nelikumīgu atbalstu.

(243) Komisija atgādina, ka valsts iestādēm jāizdara secinājumi saistībā ar nelikumīgo atbalstu, jo īpaši saistībā ar procentu maksāšanu par prettiesiskuma periodu, kā ir noteikts spriedumā *CELF* ([36]).

6.3. **Pasākumu atbilstības noteikumiem, kas piemērojami saistībā ar valsts atbalstu, vērtējums**

6.3.1. *Par Reģiona un vēlāk STIF saskaņā ar CT1 3. papildinājumu piešķirtajām subsīdijām investīcijām*

(244) Ņemot vērā lielo līdzību starp subsīdijām, kuras *STIF* piešķīra saskaņā ar *CT1* 3. papildinājumu, un tām, kuras iepriekšējā periodā piešķīra Reģions, abiem pasākumu kopumiem ir piemērojams viens un tas pats pamatojums par saderību ar iekšējo tirgu.

(245) Šīs subsīdijas investīcijām neatbilda ne pārvadājumu koordinēšanas vajadzībām, ne atlīdzībai par noteiktiem pakalpojumiem, kas atbilst sabiedriskā pakalpojuma jēdzienam, kā ir secināts 206. un 213. apsvērumā. Tāpēc, lai novērtētu to saderību ar iekšējo tirgu, Komisija nevar balstīties uz LESD 93. pantu (vai atvasinātajām tiesībām, kas no tā izriet).

(246) Savukārt saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja tā mērķis ir veicināt konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopējām interesēm. Tas jo īpaši varētu attiekties uz atbalstu investīcijām, kas uzlabo veidu, kādā tiek īstenota aplūkotā saimnieciskā darbība. Francijas iestādes atsaucas uz šīs tiesību normas piemērošanu atbalsta investīciju pasākumu kopumam, kas īstenots Ildefransas reģionā.

([35]) Tiesas 2016. gada 21. jūlija spriedums *Dilly's Wellnesshotel GmbH/Finanzamt Linz*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, 47. punkts.
([36]) Tiesas 2008. gada 12. februāra spriedums *Centre d'exportation du livre français (CELF), Ministre de la Culture et de la Communication/Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE)*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, 55. punkts.

(247) Atbalsta investīcijām pasākumu kopuma īstenošana, kas ļāva kvantitatīvi un kvalitatīvi uzlabot reģionālā sabiedriskā transporta pa autoceļiem piedāvājumu, pārsniedzot saistību līmeni, kādā saņēmējiem bija jāsniedz viņu pakalpojumi pirms subsīdiju piešķiršanas, uzlaboja piedāvājuma pievilcību, salīdzinot ar pārvienošanās ar individuālajiem transportlīdzekļiem alternatīvu. Tādējādi un, ņemot vērā Ildefransas īpašo kontekstu, kas minēts 16. un 17. apsvērumā, attiecīgais pasākumu kopums ir veicinājis kopējas intereses mērķa sasniegšanu, kāds ir definēts 2011. gada Baltajā grāmatā par Eiropas vienoto transporta telpu ([37]), kas paredz globālu pāreju no individuāliem transportlīdzekļiem uz sabiedrisko transportu. Ja subsīdiju nebūtu, pārvadātāji nevarētu īstenot šos uzlabojumus. Patiesībā saņēmēji maršruti piedzīvoja zaudējumus, un to saimnieciskais līdzsvars jau bija atkarīgs no citu piešķirtām kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu. Proti, aplūkotajiem pasākumu kopumiem ir bijusi pamudinoša ietekme.

(248) Komisija konstatē, ka subsīdiju bāzei un likmei bija noteikts maksimālais apmērs, tā, ka Reģions un vēlāk *STIF* tieši sedza tikai daļu investīciju izmaksu. Maksimālās subsīdiju likmes sasniedza 50 % parastajiem autobusiem un 60 % ekoloģiskajiem autobusiem, proti, atbalsta intensitāte bija mērena. Turklāt vēl subsidēto aprīkojumu, lielākoties autobusus, tikai ļoti ierobežoti varēja piesaistīt citiem lietošanas veidiem vai cietiem maršrutiem, izņemot tos, kuriem subsīdijas galvenokārt tika piešķirtas. No vienas puses, piesaiste citiem lietošanas veidiem, izņemot sabiedrisko pakalpojumu pasažieriem, bija stingri ierobežota vai pat aizliegta: saskaņā ar CT1 un reģionālajiem papildinājumiem kopš 1999. gada, subsīdiju amortizācijas periodā bija aizliegta jebkāda piesaiste citiem mērķiem; līdz 1999. gadam šī prakse bija ierobežota pirmo piecu gadu laikā. No otras puses, transportlīdzekļi, kas paredzēti galvenokārt stāvošu pasažieru pārvadājumiem pilsētā, nav īpaši piemēroti neregulāriem pārvadājumiem, kur ir nepieciešami tūrisma autobusi sēdošu pasažieru pārvadājumiem, izmantojot drošības jostas. Visbeidzot, lai gan 226. un 228. apsvērumā aprakstīto iemeslu dēļ nevar izslēgt ietekmes uz tirdzniecību starp dalībvalstīm iespēju, šī ietekme visticamāk būtu ierobežota, ņemot vērā attiecīgā tirgus vietējo mērogu, un līgumiskas vai materiālas grūtības vai pat neiespējamību piesaistīt subsidētu aprīkojumu no citām ģeogrāfiskajām zonām (Francijā vai Eiropā).

(249) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka tirdzniecības apstākļi nav tikuši ietekmēti tā, lai tas būtu pretrunā kopējām interesēm, un ka abi aplūkotie pasākumu kopumi ir saderīgi ar iekšējo tirgu, jo atbilst LESD 107. panta 3. punktam.

6.3.2. *CT2 C2 ieguldījums*

(250) Komisija 217. apsvērumā jau ir secinājusi, ka pretēji subsīdijām, kuras Reģions piešķīra līdz 2008. gadam vai *STIF* piešķīra saskaņā ar CT1 3. papildinājumu, CT2 C2 ieguldījums ir analizējams kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu.

(251) Atbalsta, kas piešķirts, atlīdzinot par noteiktiem pakalpojumiem, kas atbilst sabiedriskā pakalpojuma jēdzienam, saderība ar iekšējo tirgu tiek vērtēta, ņemot vērā LESD 93. pantu. Lai piemērotu LESD 93. pantu, Komisija iedvesmojas no būtiskajiem principiem, kas definēti LESD 93. panta atvasinātajās tiesībās, proti, Regulā (EK) Nr. 1370/2007, kas ir spēkā kopš 2009. gada 3. decembra. Komisija jo īpaši pārbauda, vai ir ievēroti 3., 4. un 6. pantā noteiktie principi.

(252) Regulas (EK) Nr. 1370/2007 3. panta 1. punktā ir noteikts: "Ja kompetentā iestāde nolemj izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķirt ekskluzīvas tiesības un/vai kompensāciju, tā to dara saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu."

(253) *STIF* saskaņā ar 2005. gada 10. jūnija Dekrētu Nr. 2005-664 ir iestāde, kas organizē pasažieru regulāros pārvadājumus Ildefransā, proti, tā ir kompetentā iestāde, kas var piešķirt kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu. Šīs kompensācijas, neatkarīgi no tā, vai tās veido C1 vai C2 komponente, tiek piešķirtas saskaņā ar CT2, kas ir sabiedrisko pakalpojumu līgums. Proti, atbilstība Regulas (EK) Nr. 1370/2007 3. pantam ir ievērota.

(254) Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4. pantā ir norādīts obligātais saturs sabiedrisko pakalpojumu līgumiem.

a) Piemērojot minētā panta 1. punktu, sabiedrisko pakalpojumu līgumi:

— skaidri definē SPS, kas jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, kā arī attiecīgās ģeogrāfiskās teritorijas,

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

— iepriekš objektīvi un pārredzami nosaka bāzes parametrus kompensācijas maksājumu aprēķināšanai, un jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veidu un apjomu tādā veidā, lai būtu novērsta pārmērīga kompensēšana,

— paredz kārtību ar pakalpojumu sniegšanu saistītu izmaksu sadalei.

b) Piemērojot tā paša panta 2. punktu, sabiedrisko pakalpojumu līgumos definē kārtību no transporta biļešu pārdošanas iegūto ieņēmumu sadalei.

c) Savukārt tā paša panta 3. punktā ir noteikts, ka sabiedriskā pakalpojuma līgumu par pārvadājumiem ar autobusu ilgums nevar pārsniegt desmit gadus.

d) Tā paša panta 6. punktā ir noteikts, ka gadījumā, ja pakalpojuma sniedzējiem tiek piemērotas kvalitātes prasības, tām jābūt skaidri noteiktām līgumā.

(255) Attiecībā uz CT2 Komisija konstatē:

a) Līgums CT2 ir uzskatāms par sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ciktāl, kā ir pierādīts 214.-216. apsvērumā, ar to pakalpojuma sniedzējam atbilstoši SPS tiek uzticēta pasažieru pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu pārvaldība un ekspluatācija. Šis līgums paredz C1 ieguldījumu un C2 ieguldījumu, kuri pārredzami un objektīvi ir definēti CT2 53. pantā. Vienota pakalpojumu finanšu pārskata pastāvēšana ļauj smalki sadalīt izmaksas, kas saistītas ar pakalpojumu nodrošināšanu. Proti, atbilstība Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4. panta 1. punktam ir pierādīta;

b) kārtība, kādā ir sadalāmi ieņēmumi, kas saistīti ar transporta biļešu pārdošanu, ļoti precīzi ir aprakstīta CT2 50. pantā. Proti, ir pārbaudīta atbilstība 4. panta 2. punktam;

c) kopš 2008. gada CT2 ir aizstājis CT1 uz atlikušo laiku līdz 2016. gada 31. decembrim. Tātad ir ievērota atbilstība tā 4. panta 3. punktam;

d) CT2 ir iekļauti kvalitātes standarti, kas skaidri definēti līgumā. Proti, ir apliecināta atbilstība 4. panta 6. punktam.

(256) Visbeidzot Regulas (EK) Nr. 1370/2007 6. pantā un tās pielikumā ir aprakstīti būtiskie principi, kuri pārvalda kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu noteikšanu:

a) ar SPS ievērošanu saistītās "*tīrās finanšu ietekmes*" uz sabiedriskā pakalpojuma sniedzēja izmaksām un ieņēmumiem aprēķināšanas metode;

b) darbību, kas saistītas ar SPS, un komerciālo darbību uzskaites nodalīšana;

c) "*samērīgas peļņas*", kuru pakalpojuma sniedzējs var diskontēt, izmantojot kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu maksājumu, definīcija;

d) stimuli efektīvas pārvaldības uzturēšanai vai attīstībai, lai varētu sniegt kvalitatīvus pakalpojumus.

(257) Komisijas vērtējums šajā gadījumā attiecas uz CT2 C2 ieguldījumu, jo C1 ieguldījums neietilpst lēmumā par uzsākšanu definētās pārbaudes perimetrā. Tomēr, lai varētu lemt par C2 ieguldījumu, jāizskaidro saikne, kas vieno C1 un C2.

(258) C1 ieguldījums ir paredzēts, lai kompensētu ekspluatācijas deficītu, kas aprēķināts kā ekspluatācijas izmaksu summa (izņemot elementus, kas saistīti ar investīcijām, piemēram, dotācijas par amortizāciju), kam pieskaitīta līgumā noteiktā rezerve, un atņemti visi ieņēmumi un subsīdijas ekspluatācijai. Savukārt C2 ieguldījumu aprēķina kā amortizācijas dotāciju summu, un tas nav paredzēts, lai segtu izmaksas, ko rada līgumā definētās saistības veikt investīcijas. Šo divu ieguldījumu aprēķināšanas metode ir skaidri izklāstīta CT2 un tā pielikumos atbilstoši 256. apsvēruma a) punktam.

(259) Saskaņā ar *STIF* iesniegto informāciju visos maršrutos, kas iekļauti CT2, bija novērojams ekspluatācijas deficīts (pat pirms tika ņemtas vērā izmaksas saistībā ar investīcijām), tāpēc C1 ieguldījums joprojām ir pozitīvs ([38]). Tā kā ieņēmumi un subsīdijas, kas saistītas ar ekspluatāciju, nav pietiekamas, lai nosegtu pat daļu no gada investīciju izmaksām, C2 ieguldījums patiesībā ir vienāds ar vienotajā finanšu pārskatā ierakstīto amortizācijas dotāciju summu (kam pieskaitītas finansēšanas izmaksas).

([38]) C1 ieguldījums veido vidēji 61 % no ekspluatācijas izmaksām un līgumā paredzētās peļņas. Ekspluatācijas ieņēmumi veido vidēji 31 % no ekspluatācijas izmaksām un līgumā paredzētās peļņas.

(260) No šīs nošķiršanas izriet, ka "*samērīgas peļņas*" definīcija saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 6. pantu pilnībā attiecas uz C1 ieguldījumu, nevis uz C2 ieguldījumu. Tātad 256. apsvēruma c) punkts nav piemērojams C2 ieguldījumam, to aplūkojot atsevišķi. Turpretim, var konstatēt, ka C2 ieguldījums nekādi nevar sniegt pārmērīgu kompensāciju pārvadājumu pakalpojumu sniedzējam, jo tas sedz vienīgi reāli radušās investīciju izmaksas, kas katra maršruta finanšu pārskatā ir ierakstītas amortizācijas dotāciju formā.

(261) Attiecībā uz 256. apsvēruma b) punktu Komisija norāda, ka šī pakalpojuma finanšu pārskata, kas ir īpašs katram maršrutam, uz kuru attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgums, pastāvēšana ļauj, pirmkārt, nodrošināt uzskaites nodalīšanu no iespējamām pakalpojuma sniedzēja citām darbībām un, otrkārt, uzskaitīt visas izmaksas un ieņēmumus, kas saistīti ar sabiedriskā pakalpojuma izpildi saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 pielikumā norādītajiem principiem.

(262) Visbeidzot, saistībā ar 256. apsvēruma d) punktu, CT2 49. pantā ir noteikts, ka "papildus tam paredzētajam atalgojumam, uzņēmumam ir piemērojami procenti, bonifikācijas vai sodi, kas saistīti ar tā [operatīvo] izpildījumu, īstenojot atsauces pakalpojumu". Proti, kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu, daļa no kuras ir C2 ieguldījums, mijiedarbojas ar nepietiekami izstrādātu pamudinājumu sistēmu, lai varētu uzskatīt, ka ir ievērota Regula (EK) Nr. 1370/2007.

(263) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka CT2 C2 ieguldījums atbilst Regulā (EK) Nr. 1370/2007 noteiktajiem būtiskajiem principiem saistībā ar kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu aprēķināšanu, un tādēļ to var pasludināt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 93. pantu. Šis secinājums, kas attiecas uz C2 ieguldījumu, neskar CT2 kompensāciju kopuma saderību (tādēļ, ka C1 ieguldījums neietilpst šā lēmuma piemērošanas jomā).

7. **SECINĀJUMI**

(264) Subsīdijas investīcijām, ko Ildefransas reģions ir piešķīris saskaņā ar secīgiem 1994., 1998. un 2001. gada lēmumiem, ir valsts atbalsts, kas īstenots nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Taču, tā kā tās atbilst LESD 107. panta 3. punktam, Komisija šo atbalstu pasludina par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(265) Subsīdijas investīcijām, ko *STIF* ir piešķīrusi saskaņā ar CT1 3. papildinājumu, ir valsts atbalsts, kas īstenots nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Taču, tā kā tās atbilst LESD 107. panta 3. punktam, Komisija šo atbalstu pasludina par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(266) Kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu, ko *STIF* ir piešķīrusi CT2 C2 ieguldījuma formā ir valsts atbalsts, uz kuru, tā kā tas neatbilst noteiktiem Regulas (EK) Nr. 1370/2007 formāliem kritērijiem, neattiecas atbrīvojums no paziņošanas pienākuma, kas paredzēts šajā regulā. Taču, tā kā tas atbilst LESD 93. pantam, Komisija šo atbalstu pasludina par saderīgu ar iekšējo tirgu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Atbalsta shēma, kuru Francija nelikumīgi ir īstenojusi laikā no 1994. līdz 2008. gadam kā subsīdijas investīcijām, kuras saskaņā ar Lēmumu CR 34-94, CR 44-98 un CR 47-01 piešķīra Ildefransas reģions, ir saderīga ar iekšējo tirgu.

2. pants

Atbalsta shēma, kuru Francija nelikumīgi ir īstenojusi kopš 2008. gada kā subsīdijas investīcijām, kuras saskaņā ar CT1 3. papildinājumu piešķīra *STIF*, ir saderīga ar iekšējo tirgu.

3. pants

Atbalsta shēma, kuru Francija nelikumīgi ir īstenojusi kā *C2* ieguldījumus, ko *STIF* piešķīra saskaņā ar *CT2*, ir saderīga ar iekšējo tirgu.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2017. gada 2. februārī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER