SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2017/1470

2017 m. vasario 2 d.

dėl pagalbos schemų SA.26763 2014/C (ex 2012/NN), kurias Prancūzija taikė autobusų transporto įmonėms Il de Franso regione

(pranešta dokumentu Nr. C(2017) 439)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtų straipsnių nuostatas ([1]) ir atsižvelgdama į šias pastabas,

kadangi:

1. PROCESAS

(1) 2008 m. spalio 7 d. laišku, gautu 2008 m. spalio 17 d., vienas iš skundo pateikėjų, pageidavęs išlaikyti anonimiškumą (toliau – skundo pateikėjas) Komisijai prieš Il de Franso regioną (toliau – regionas) pateikė skundą dėl to, kad regionas nuo 1994 m. nustatė pagalbos ir subsidijų schemą tam tikroms šio regiono transporto įmonėms.

(2) 2008 m. lapkričio 25 d. laišku Komisija Prancūzijos institucijoms išsiuntė prašymą pateikti su šiuo skundu susijusią informaciją.

(3) 2009 m. sausio 13 d. laišku Prancūzijos institucijos paprašė Komisijos papildomo termino, kad galėtų atsakyti į Komisijos klausimus. Komisija prašymą patenkino 2009 m. sausio 14 d. laišku. Tuomet atsakymo laikas buvo pratęstas iki 2009 m. vasario 18 d.

(4) 2009 m. vasario 26 d. Prancūzijos institucijos atsakė į Komisijos prašymą pateikti informaciją.

(5) 2010 m. balandžio 20 d., rugsėjo 2 d. ir lapkričio 17 d. laiškais skundo pateikėjas Komisijai pateikė papildomos informacijos apie regionui suteiktas priemones.

(6) Kadangi Prancūzijos institucijos negavo jokio papildomo prašymo pateikti informaciją, jos 2011 m. gegužės 31 d. laišku paprašė Komisijos raštu patvirtinti tyrimo procedūros nutraukimą.

(7) 2011 m. birželio 8 d. laišku Komisija paprašė Prancūzijos institucijų pakomentuoti skundo pateikėjo pateiktą papildomą informaciją.

([1]) OL C 141, 2014 5 9, p. 38.

(8) Nors Komisija išsiuntė priminimo laiškus 2011 m. lapkričio 14 d. ir 2012 m. vasario 29 d. bei 2011 m. rugsėjo 22 d. bei gruodžio 8 d. elektroninius laiškus, į Komisijos prašymą pateikti informaciją nebuvo atsakyta.

(9) 2012 m. liepos 17 d. Prancūzijos institucijoms buvo pateiktas dar vienas prašymas pateikti informaciją.

(10) Kadangi Prancūzijos institucijos neatsakė per nustatytą laikotarpį, 2012 m. rugsėjo 25 d. joms buvo išsiųstas priminimo laiškas. Į jį taip pat nebuvo atsakyta.

(11) 2012 m. gruodžio 14 d. Komisija priėmė įsakymą pateikti informaciją. Prancūzija 2013 m. sausio 22 d. pateikė neišsamų atsakymą ir jame įsipareigojo kuo greičiau Komisijai išsamiai atsakyti į įsakyme iškeltus klausimus. Iki sprendimo pradėti procedūrą dienos Komisija nebuvo gavusi papildomos informacijos.

(12) 2014 m. kovo 11 d., taip ir nesulaukusi minėtos informacijos, Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalį. Šis sprendimas (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]). Jame buvo prašoma trečiųjų šalių pateikti savo pastabas dėl aptariamų priemonių.

(13) Prancūzija pateikė pastabas 2014 m. balandžio 30 d. Komisija taip pat gavo septynių suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabas. Komisija perdavė šias pastabas Prancūzijai ir suteikė jai galimybę jas pakomentuoti. 2014 m. rugsėjo 3 d. laišku Prancūzija nurodė, kad komentarų neturi.

(14) 2016 m. birželio 21 d., jau pasibaigus terminui, Komisija gavo bendrą keturių iš septynių suinteresuotųjų trečiųjų šalių raštą. Šiuo raštu buvo būtent siekiama patikslinti šių suinteresuotųjų šalių poziciją po to, kai Teismas priėmė sprendimą byloje *Europos Komisija prieš Jørgen Andersen* (toliau – *Jørgen Andersen* sprendimas) ([3]).

(15) Galiausiai regionas pageidavo papildyti savo pastabas išsiųsdamas papildomą raštą 2016 m. lapkričio 9 d.

2. **APTARIAMŲ PRIEMONIŲ KONTEKSTAS IR APŽVALGA**

(16) Daugiau nei 12 mln. gyventojų turintis Il de Franso regionas sudaro 18,8 % visos Prancūzijos gyventojų. Tai yra labiausiai apgyvendintas ir tankiausias šalies regionas (996 gyv./km^2). Pasak Il de Franso teritorijų ir miestų planavimo instituto ([4]), Il de Franso eismas yra rekordiškai didelis visoje Europoje: 2010 m. buvo vidutiniškai daugiau kaip 240 000 transporto priemonių per dieną penkiose regiono atkarpose, t. y. trijose periferinio bulvaro atkarpose, vienoje A1 atkarpoje ir vienoje A4 atkarpoje – jose eismas gerokai intensyvesnis nei Londono, Berlyno ar Milano intensyviausiose automobilių kelių dalyse. Tačiau neatsižvelgiant į netipišką kai kurių atkarpų situaciją, visame pagrindiniame kelių tinkle eismo intensyvumas yra ypač didelis. Il de Franso kelių direkcijos eksploatuojamo tinklo vienoje stotyje iš dviejų transporto priemonių skaičius viršija 18 000 per dieną vienam keliui, kai toks eismo intensyvumas likusios Prancūzijos didžiuosiuose nacionaliniuose automobilių greitkeliuose rodo labai pablogėjusias eismo sąlygas.

(17) Il de Franso regione įvyksta dvidešimt trys milijonai kelionių mechanizuotomis transporto priemonėmis (t. y. du trečdaliai visų kelionių). Daugiau kaip pusė jų atliekama privačiomis transporto priemonėmis (parkas viršija keturis milijonus transporto priemonių) arba komercinėmis transporto priemonėmis. Likusią dalį sudaro viešojo transporto priemonės. Pagrindinio Il de Franso tinklo perkrovimas taip pat pasireiškia nuolat intensyviu eismu: valandinis srautas dažnai yra didžiausias nuo 6 iki 21 val., o dienos eismas ištisus metus yra beveik vienodas. Tokiais apkrovos lygiais nedideli eismo pokyčiai gali sukelti labai didelius greičių nuokrypius ir greitai sukelti eismo perkrovą. Neigiami išoriniai poveikiai dėl tokių perkrovos lygių yra akivaizdūs: atmosferos tarša, laiko gaišimas, avarijų skaičiaus didėjimas, teritorijos patrauklumo mažėjimas ir t. t. Esant tokiai situacijai patrauklaus viešojo transporto pasiūlos plėtra yra būtina norint pasiekti tvarų judrumą.

([2]) Žr. 1 išnašą.
([3]) 2015 m. spalio 6 d. Teismo sprendimas *Europos Komisija prieš Jørgen Andersen*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) 2013 m. kovo mėn. paskelbta Il de Franso teritorijų ir miestų planavimo instituto ataskaita, kurią galima rasti internete: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf.

(18) Išsamaus Komisijos tyrimo metu buvo domimasi reguliaraus viešojo kelių transporto įmonių, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį ypatingame Il de Franso kontekste, investavimo pagalbos sistema, į kurią svarbu atsižvelgti. Ši sistema laikui bėgant keitėsi, atsižvelgiant į Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto organizavimo tvarką, todėl Komisija išskyrė du laikotarpius:

a) 1994–2008 m. laikotarpį, kuriuo regionas suteikė investicijų subsidijų kaip kompensaciją už pasirašytą eksploatavimo susitarimų, jau sudarytų tarp transporto įmonės ir vietos valdžios institucijos, pataisą;

b) 2008–2016 m. laikotarpį, kuriuo Il de Franso transporto profesinė sąjunga (toliau – STIF) teikė subsidijas pagal naują transporto organizavimo tvarką, Il de Franse galiojusią nuo 2007 m. Šis laikotarpis taip pat skirstomas į dvi dalis, kurios atitinka du viešųjų paslaugų sutarčių, kurias vieną po kitos sudarė STIF, tipus.

2.1. **Regiono įgyvendintos priemonės**

(19) 1994 m. spalio 20 d. regionas priėmė sprendimą ([5]), kuriuo siekiama pertvarkyti visas 1979 m. nustatytas priemones ([6]) įmonių, teikiančių reguliaraus viešojo kelių transportų paslaugas Il de Franso regione, naudai. Prieš 1994 m. sprendimą dviem sprendimais jau buvo iš dalies pakeista pradinė 1979 m. priemonė: 1984 m. (CR 84-07) ir 1987 m. (CR 87-07). Po jo buvo priimti du kiti sprendimai: vienas 1998 m. (CR 44-98) ir 2001 m. (CR 47-01), kol galiausiai priemonė buvo galutinai panaikinta 2008 m.

(20) Taikydamas šiuos sprendimus, regionas galėjo teikti finansinę pagalbą vietos valdžios institucijoms, su kokia nors privačiąja įmone sudariusioms reguliaraus autobusų susisiekimo linijų eksploatavimo sutartį arba jas eksploatavusioms tiesiogiai per valstybės įmonę. Vietos valdžios institucijos grąžindavo šią pagalbą transporto įmonei, jei ji turėjo subsidijuojamų investicijų.

(21) Teikiamomis subsidijomis buvo daugiausiai siekiama skatinti naujų transporto priemonių įsigijimą, kompensuojant kiekybines pasiūlos gerinimo priemones (didinant dažnumą arba apimtį, ilginant esamas arba kuriant naujas linijas), kokybines pasiūlos gerinimo priemones (prisijungiant prie kokybės chartijos, naudojant žemagrindžius autobusus), naujų įrenginių transporto priemonėse (garsinio arba vaizdinio stotelių pranešimo įtaisų) įrengimą, kelionės bilietų išdavimo ir patvirtinimo sistemų diegimą, sustojimo taškų ir stulpų įrengimą arba mokymų rengimą.

(22) Vietos valdžios institucijos turėdavo regionui pateikti prašymus skirti subsidijas.

(23) Subsidijų lygis siekė nuo 25 iki 60 % išlaidų neatskaičius mokesčių. Subsidijų dydis buvo apribotas, atsižvelgiant į išlaidų pobūdį.

(24) Pagalbos gavėjai turėdavo įsipareigoti išlaikyti kiekybines ir kokybines pasiūlos gerinimo priemones, transporto priemones ir įrenginius bent penkerius metus nuo jų įdiegimo. Šiuos penkerius metus transporto priemonės, kurioms suteiktos subsidijos, privalėjo pirmenybine tvarka iš esmės važinėti atitinkamomis linijomis.

(25) Galiausiai paslaugą užsakančios vietos valdžios institucijos ir įmonės privalėjo sudaryti eksploatavimo susitarimo pataisą (ją taip pat privalėjo parašu patvirtinti Regiono tarybos pirmininkas), kuriame buvo apibrėžtas pagalbos naudojimas ir įmonei nustatyta prievolė išlaikyti kokybines ir kiekybines pasiūlos gerinimo priemones.

(26) Pasak Prancūzijos institucijų, nuo 1994 m. iki 2008 m. šia priemone pasinaudojo 135 įmonės iš 150 Il de Franso regione esančių įmonių.

2.1.1. *Nacionalinio teismo procedūra*

(27) 2004 m. gegužės mėn. Autonominė keleivių vežėjų profesinė sąjunga (toliau – SATV) Regiono tarybos pirmininko paprašė panaikinti tris minėtus sprendimus. Pirmininkui atsisakius tai padaryti 2004 m. birželio 17 d., SATV pateikė skundą Paryžiaus administraciniam teismui panaikinti skundo atmetimo sprendimą.

([5]) 1994 m. spalio 20 d. Sprendimas CR 34-94 dėl pagalbos, teikiamos siekiant pagerinti viešojo kelių transporto paslaugas, kurias teikia privačiosios įmonės arba valstybės įmonės.

([6]) 1979 m. liepos 10 d. Sprendimas CR 79-21.

(28) Savo 2008 m. liepos 10 d. nuosprendžiu ([7]) Administracinis teismas patenkino SATV panaikinimo prašymą ir nurodė regionui pateikti Regiono tarybai naują sprendimą, nes apie šios pagalbos priemonės priėmimą nebuvo pranešta Europos Komisijai. Administracinis teismas taip pat nurodė regionui panaikinti tris sprendimus.

(29) Regionas, apskųsdamas šį nuosprendį, ginčijamus sprendimus panaikino 2008 m. spalio 16 d. Sprendimu CR 80-08.

(30) 2010 m. liepos 12 d. ([8]) Paryžiaus Apeliacinis administracinis teismas (toliau – CAA) patvirtino Administracinio teismo nuosprendį. Regionas pateikė kasacinį skundą Valstybės Tarybai dėl šio sprendimo. Valstybės Taryba šį skundą atmetė 2012 m. liepos 23 d. sprendimu ([9]).

(31) Keturi suinteresuotieji asmenys taip pat pateikė trečiojo asmens skundą dėl Paryžiaus CAA sprendimo. 2015 m. lapkričio 27 d. CAA atmetus skundą, suinteresuotosios trečiosios šalys pateikė kasacinį skundą. Šis skundas šiuo metu dar neišnagrinėtas.

(32) SATV 2008 m. spalio 27 d. pateikus naują ieškinį, Paryžiaus administracinis teismas 2013 m. birželio 4 d. nuosprendžiu ([10]) nurodė regionui pateikti vykdomuosius dokumentus, kad susigrąžintų suteiktą pagalbą, atsižvelgdamas į tai, kad sprendimai buvo panaikinti 2008 m. liepos 10 d. Nuosprendžiu Nr. 0417015. Regionas pateikė apeliacinį skundą dėl šio nuosprendžio. 2013 m. gruodžio 31 d. Paryžiaus CAA skundą ([11]) atmetė. Regionas pateikė kasacinį skundą Valstybės Tarybai dėl šio sprendimo. Šis skundas vis dar neišnagrinėtas.

2.2. **STIF įgyvendintos priemonės**

(33) STIF yra viešoji administracinė įstaiga, reguliuojama 2005 m. birželio 10 d. Dekretu Nr. 2005-664. Ji organizuoja, koordinuoja ir finansuoja viešąjį Il de Franso keleivių transportą, kurio paslaugas teikia Autonominė Paryžiaus transporto valstybės įmonė (pranc. *Régie autonome des transports parisiens*, RATP), Valstybinė Prancūzijos geležinkelių bendrovė (pranc. *Société nationale des chemins de fer français*, SNCF), *Transilien* tinklas ir privačiosios autobusų įmonės, priklausančios profesinės Il de Franso transporto organizacijos tinklui (toliau – OPTILE).

(34) 2006 m. gruodžio 13 d. Sprendimu Nr. 2006/1161 STIF nustatė naują sutartimis grindžiamą visų reguliaraus viešojo kelių transporto linijų organizavimą. Taip buvo siekiama sustiprinti jos kaip organizuojančios institucijos vaidmenį apibrėžiant pasiūlą ir paslaugų lygį, taip pat nagrinėjant transporto įmonių našumo ir finansinio skaidrumo aspektus.

(35) Ši nauja organizavimo tvarka grindžiama regionine specifikacija, kurios principai išdėstyti dviejose vėlesnėse sutartyse, sudarytose iš viso dešimties metų laikotarpiui:

a) pirmoji 1 tipo sutartis (toliau – CT1) buvo sudaryta ne ilgesniam kaip ketverių metų laikotarpiui (nuo 2007 m. iki 2010 m. arba iki 2011 m. paskutinėms sutartims);

b) antroji 2 tipo sutartis (toliau – CT2) buvo sudaryta užbaigus dvišales derybas su kiekviena privačiąja įmone upės baseino transporto tinklams likusiu laikotarpiu iki 2016 m. gruodžio 31 d.

(36) Šių abiejų tipų sutartyse (tačiau skirtingai) laikomasi transporto įmonių padarytų investicijų subsidijų principo.

2.2.1. *CT1 pristatymas*

(37) CT1 sutartys buvo sudarytos 2006 m. gruodžio 13 d. su 75 privačiosiomis transporto įmonėmis ir įsigaliojo 2007 m. sausio 1 d. Jos pakeitė ankstesniuosius eksploatavimo susitarimus, tuo pačiu metu ruošiantis pereiti prie „tikslinės“ sutarčių formos, t. y. CT2.

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

(38) CT1 sutartys buvo sudarytos su kiekviena įmone dėl visų jos eksploatuojamų linijų. Remiantis CT1 2-1 straipsniu, sutarties tikslas buvo nustatyti „eksploatuojamos reguliaraus viešojo keleivių transporto Il de Franse viešosios paslaugos įmonės steigimo sąlygas“. Ja buvo nustatyta santykių tarp STIF ir paslaugų teikėjo tvarka, t. y. šie aspektai:

a) reguliaraus viešojo kelių transporto paslaugos, įtrauktos į Regioninį transporto planą ir aprašytos sutartyje, teikimo pagrindas ir įsipareigojimai;

b) su paslaugų kokybe susiję reikalavimai, taikomi sutartyje numatytai paslaugų pasiūlai, laikantis Regiono specifikacijoje numatytų mažiausių apimčių;

c) turtas ir investicijos;

d) STIF įnašo skaičiavimas laikantis Regiono specifikacijoje nustatytų principų;

e) specialus sutartinių santykių tvarkos tarp STIF ir įmonės taikymas informavimo, kontrolės, peržiūros ir sutarties nutraukimo atžvilgiais.

(39) 2008 m. spalio 2 d. STIF tarybos sprendimu STIF, priimdama pataisą (toliau – pataisa Nr. 3), iš dalies pakeitė CT1, į ją įtraukdama investicijų į riedmenis subsidijų mechanizmą. Šių subsidijų dydis buvo apibrėžtas nustačius aukščiausias kainas, kurioms buvo taikomas didžiausia STIF įmokų dalis. Pagalbą gaunančios įmonės privalėjo subsidijuojamą įrangą skirti tik viešajai paslaugai, įtrauktai į STIF transporto planą, teikti ne trumpiau kaip 8 metus.

(40) Pagal CT1 taip buvo finansuotas 836 transporto priemonių įsigijimas, kurio bendra išmokėtų subsidijų suma siekė 61,5 mln. EUR.

2.2.2. *CT2 pristatymas*

(41) CT2 didele dalimi perimtos bendrosios CT1 nuostatos, ypač sutarties tikslai ir santykių tarp STIF ir paslaugų teikėjo tvarka.

(42) Be to, CT2 buvo numatytas STIF įnašas „siekiant įvykdyti jai priskirtą viešųjų paslaugų įsipareigojimą“. Šis įnašas sudarytas iš dalies, vadinamos „C1“, kuri susijusi su veiklos sąnaudomis, ir dalies, vadinamos „C2“, susijusios su investicijų finansavimu.

(43) CT2 sutarčių C2 įnašas nėra laikytina įprastinė subsidija, kuri būtų grindžiama aukščiausios kainos / subsidijų dydžio kriterijais, kaip regiono arba CT1 sistema. C2 įnašas iš tiesų kiekvienais metais apima visas investicijų išlaidas (tik grynas investicijas, atskaičius iš kitur gautas subsidijas), išplaukiančias iš STIF patvirtinto investicijų plano ir perkeltas į transporto įmonės parengtą išankstinį veiklos balansą, kurį taip pat turi būti patvirtinęs STIF.

(44) C1 įnašas padengia veiklos sąnaudas, patirtas vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus (toliau – VPĮ), iš kurių išskaičiuojamos pajamos ir pridedamas sutartyje išsiderėtas pelnas. Šie elementai taip pat perkelti į transporto įmonės parengtą ir STIF patvirtintą išankstinį veiklos balansą. Kadangi C1 įnašas nebuvo susijęs su investicijų klausimu, Komisija jo neįtraukė į savo išsamų tyrimą, kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą.

(45) Nuo 2012 m. balandžio mėn. visi tinklai pasirašė CT2 sutartis, kurių iš viso sudaryta 143. Su OPTILE įmonėmis sudarytos sutartys nebuvo paskelbtos skelbimuose apie sutarties sudarymą ar *Europos Sąjungos oficialiame leidinyje*. Skelbimai apie sutarčių su RATP ir SNCF *Mobilités* sudarymą buvo paskelbti 2015 m. gruodžio 3 d., t. y. po sudarymo dienos.

(46) Pagal CT2 sutartis ir iki dienos, kurią STIF išsiuntė savo pastabas, 2 177 transporto priemonėms buvo suteiktas finansavimas už iš viso 796,9 mln. EUR.

3. SPRENDIME PRADĖTI PROCEDŪRĄ IŠDĖSTYTŲ ABEJONIŲ SANTRAUKA

3.1. Pagalbos buvimas

(47) Kadangi per išankstinį tyrimą Prancūzijos institucijos nepateikė pakankamai išsamaus atsakymo, Komisija buvo susidariusi tik labai bendrą priemonių, dėl kurių pateiktas skundas, vaizdą. 2014 m. kovo 11 d. sprendime pareikštos abejonės puikiai atspindi tai, kad trūksta informacijos.

(48) Komisija iš pradžių kėlė klausimą dėl teisingos regiono, o vėliau STIF pritaikytų investavimo pagalbos priemonių, t. y. subsidijų arba kompensacijų, susijusių su VPĮ vykdymu, apibūdinimo.

(49) Jei Prancūzijos institucijoms būtų pavykę įrodyti, kad priemonės galėtų būti vertinamos kaip kompensacija, atitiktis keturiems *Altmark* sprendimo kriterijams (*Altmark* kriterijai) ([12]) nebūtų buvusi aiški. Iš tiesų buvo panašu, kad VPĮ nebuvo aiškiai apibrėžti. Komisija taip pat pareiškė abejonių dėl įrangos ir transporto priemonių įsigijimo subsidijų procentinių dalių ir didžiausių dydžių apskaičiavimo metodo objektyvumo ir skaidrumo. Komisija teigė mananti, kad vietos valdžios institucijoms suteiktų sumų nustatymas iš anksto nebuvo tinkamas būdas kompensacijos permokai išvengti. Galiausiai ji neturėjo pakankamai duomenų, kad galėtų įvertinti, ar buvo laikomais ketvirtojo *Altmark* sprendimo kriterijaus, susijusio su sąnaudų analize.

3.2. Suderinamumas

(50) Komisija nurodė, kad kadangi Prancūzijos institucijos nepateikė atsakymo arba pateikė neišsamius atsakymus, teisinio pagrindo, taikomo nagrinėjant sprendime pradėti procedūrą nurodytų priemonių suderinamumą, klausimas nebuvo paliestas. Be to, dėl abejonių, susijusių su suteiktos pagalbos pobūdžiu (subsidijų ar kompensacijų), pasirinkti teisinį pagrindą atrodė per anksti.

(51) Jei aptariamos priemonės turėjo būti laikomos kompensacijomis, Komisija reiškė abejonių dėl jų suderinamumo su Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 ([13]) 3, 4 ir 6 straipsniais.

4. PRANCŪZIJOS ATSAKYMAS Į SPRENDIMĄ PRADĖTI PROCEDŪRĄ

4.1. Pagalbos buvimas

4.1.1. *Regiono įgyvendintos priemonės*

(52) Prancūzija laikosi nuomonės, kad atrankos ir poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai kriterijai nėra įgyvendinti.

4.1.1.1. Atrankumo nebuvimas

(53) Prancūzija aiškina, kad visi prašymus pateikę Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto vežėjai aptariamas priemones gavo (135 įmonės, kai iš viso yra 150). Be to, priemonių suteikimas atitiko objektyvias ir iš anksto Il de Franso regiono sprendime nustatytas sąlygas. Vadinasi, valstybės institucijos skirdamos priemones nesinaudojo diskrecija.

(54) Pati Prancūzijos konkurencijos institucija manė, kad reguliaraus viešojo kelių transporto rinka Il de Franse yra specifinė rinka dėl jos ypatingos teisinės sistemos. Be to, tolimojo susisiekimo autobusų transporto rinkoje naudojamos priemonės nebuvo tos pačios kaip ir reguliaraus transporto rinkoje.

4.1.1.2. Poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai nebuvimas

(55) Pasak Prancūzijos, iš Teismo praktikos aiškiai matyti, kad konkurencijai uždaroje rinkoje nustatyta pagalbos schema nepatenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį ([14]).

([12]) 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

([14]) 2000 m. birželio 15 d. Teismo sprendimas *Alzetta Maura prieš Komisiją*, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) Šiuo atveju įmonėms, kurioms buvo suteiktos aptariamos priemonės, buvo sudaryta monopolinė padėtis kiekvienoje linijoje, kurioje jos teikė paslaugas.

(57) Todėl, atsižvelgiant į uždarą rinkos pobūdį ir pagalbą gavusių įmonių monopolinę situaciją, aptariamos priemonės negalėjo paveikti valstybių narių tarpusavio prekybos. Tai, kad mažuma pagalbą gavusių įmonių būtų vykdžiusios veiklą kitų valstybių narių teritorijoje, šios išvados nepakeistų, jei jos regiono suteiktą pagalbą naudotų tik viešosios paslaugos užduotims vykdyti.

4.1.2. *STIF įgyvendintos priemonės*

(58) Pasak Prancūzijos, STIF įgyvendintos priemonės privalo būti laikomos kompensacijomis už viešąją paslaugą. Kadangi šios kompensacijos atitinka keturis *Altmark* sprendimo kriterijus, ji nėra valstybės pagalba.

4.1.2.1. Pirmasis *Altmark* sprendimo kriterijus

(59) VPĮ, už kuriuos atsakingi veiklos vykdytojai, buvo aiškiai apibrėžti CT1 4-2 straipsnyje, nes tai akivaizdžiai yra su priežiūra, eksploatavimu, naudotojų transportu, tarifų nustatymu, saugumu ar informacija susijusios prievolės. Šios prievolės buvo papildytos pataisa Nr. 3. Joje buvo nustatyta prievolė transporto priemones naudoti 8 metus būtent sutartyje numatytose linijose.

(60) Kadangi CT2 buvo perimti CT1 nurodyti VPĮ (5-2 straipsnis), įterpiant nuostatas, kuriomis padidinami kokybės reikalavimai, susiję su transporto priemonių parku (41–43 straipsniai), veiklos vykdytojams priskirti VPĮ ten taip pat aiškiai apibrėžti. Tai yra, pvz., investavimo, techninės priežiūros arba remonto įpareigojimai, siekiant užtikrinti tam tikrą įrangos naudojimo trukmę.

4.1.2.2. Antrasis *Altmark* sprendimo kriterijus

(61) CT1 pataisoje Nr. 3 buvo numatyta, kad parko atnaujinimo ir išplėtimo kompensacija apskaičiuojama taikant didžiausio STIF įnašo iš anksto nustatytą dydį, remiantis aukščiausiomis kainomis, kurios taip pat buvo nustatytos pataisoje.

(62) CT2 53 straipsnyje buvo numatyti du su VPĮ susiję įnašo tipai: „C1“ įnašas (53-2 straipsnis), kuriuo buvo siekiama padengti veiklos sąnaudas, ir „C2“ įnašas (53-3 straipsnis), kuriuo buvo siekiama padengti investavimo sąnaudas.

(63) Todėl, pasak Prancūzijos, kompensacijos buvo iš anksto apskaičiuotos objektyviai ir skaidriai.

4.1.2.3. Trečiasis *Altmark* sprendimo kriterijus

(64) Viešųjų paslaugų sutartyse (CT1 ir CT2) numatyta, kad investicijų kompensacijos teikiamos tik įsigijus transporto priemones ir įrenginius. Kita vertus, STIF ragina atlikti gautų detalių suderinamumo kontrolę, kad būtų patikrinta, ar įsigyti riedmenys atitinka STIF pateiktą pirminę paraišką. STIF gali bet kuriuo metu atlikti tyrimus, auditus ir kontrolę. Paramą gaunančios įmonės privalo teikti kasmetines ataskaitas, kuriose jos turi pranešti apie padarytas investicijas, kaip numatyta jų preliminariojoje programoje. Galiausiai sutartyse numatytos įmokų grąžinimo išlygos, jei nesilaikoma sutartyje numatytų įsipareigojimų, be to, STIF gali taikyti nuobaudas. Šie aspektai, pasak Prancūzijos, suteikia galimybę užtikrinti, kad nebus kompensacijos permokos.

4.1.2.4. Ketvirtasis *Altmark* sprendimo kriterijus

(65) STIF tarnybos parengė tam tikrų analizės priemonių, kuriomis jos gali palyginti sąnaudas remdamosi visų veiklos vykdytojų, sudariusių sutartis su STIF, duomenų baze. Tai esą užtikrina, kad kompensacijos lygis buvo nustatytas remiantis tinkamai valdomos vidutinės įmonės sąnaudų analize.

4.2. **Suderinamumas**

4.2.1. *Regiono įgyvendintos priemonės*

(66) Prancūzija pabrėžia, kad jei Komisija ir toliau priemones laikytų kompensacijomis už viešąją paslaugą, teisinis pagrindas, kuriuo būtų vertinamas regiono įgyvendintų priemonių suderinamumas būtų Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 ([15]). Prancūzija mano, kad priemonės atitinka būtent šio reglamento 2 ir 14 straipsniuose išvardytas sąlygas.

(67) Be to, pasak Prancūzijos, regiono įgyvendinta sistema atitinka visas valstybės pagalbos suderinamumo sąlygas pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį, t. y.: priemonė padeda siekti visuotinės svarbos tikslų; yra rinkos nepakankamumas; priemonė yra tinkama kaip politikos priemonė; yra skatinamasis poveikis; pagalba yra apribota iki būtino minimumo; neigiamas poveikis yra ribotas; pagalbos teikimas yra skaidrus.

4.2.2. *STIF įgyvendintos priemonės*

(68) Jei Komisija laikytų, kad STIF įgyvendintos priemonės yra valstybės pagalba, Prancūzija mano, kad gali įrodyti jų suderinamumą, nes jos atitinka Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007. Pasak Prancūzijos, STIF priemonė atitiktų šio reglamento reikalavimus, t. y. kad VPĮ turi būti apibrėžti aiškiai, kompensacijos apskaičiavimo parametrai turi būti iš anksto nustatyti objektyviai ir skaidriai, be to, turi būti nustatyta su paslaugų teikimu susijusių sąnaudų paskirstymo tvarka.

(69) CT1 atitiktų šiuos reikalavimus dėl 64 konstatuojamojoje dalyje išvardytų prievolių, taip pat dėl STIF suteiktos galimybės atlikti šių prievolių vykdymo kontrolę.

(70) CT2 atveju kompensacijos, numatytos vykdant šias prievoles, yra padalytos į smulkesnes dalis pagal objektą (veiklos sąnaudų arba investavimo sąnaudų padengimas). Jei transporto priemonės nebūtų atnaujinamos taip, kaip numatyta transporto priemonių parko investavimo plane, atitinkamos turto nusidėvėjimo ir finansinių išlaidų sumos grąžinamos STIF. Prancūzija pabrėžia, kad, remdamasi CT2 sutartimis, STIF taip pat turi teisę vykdyti auditą ir išsamią kontrolę. Panašu, jog STIF gali užtikrinti, kad jos pervestos sumos skiriamos tik CT2 sutarčių išlaidoms padengti ir kad šios sumos yra teisinga kompensacija už VPĮ, suderinama su Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 ir bendrąja rinka.

5. **SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS IR PRANCŪZIJOS KOMENTARAI**

5.1. **Regionas**

(71) Regionas reiškia nuomonę tik dėl priemonių, kurias jis pats įgyvendino nuo 1994 m. iki 2008 m.

(72) Regionas primena, kad Il de Franso transporto organizavimui dėl jo ypatingos padėties (demografinio augimo, miestų išsidėstymo, tarptautinių oro uostų steigimo, įvairių stočių) taikomas nuo bendrosios teisės nukrypstantis režimas.

(73) Priemonės gavėjos buvo vietos valdžios institucijos, sudariusios linijų eksploatavimo sutartį su privačiosiomis įmonėmis arba eksploatuojančiomis šias linijas per valstybės įmonę. Šios naudos gavėjos vykdė aktyvią veiklą neliberalizuotoje Il de Franso rinkoje.

5.1.1. *Pagalbos buvimas*

(74) Aptariamos priemonės nėra valstybės pagalba. Iš tiesų, pasak regiono, atrankos ir poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai kriterijai nėra įgyvendinti.

5.1.1.1. Atrankumas

(75) Aptariamų priemonių teikimas atitiko objektyvias ir apibrėžtas sąlygas, suteikiant galimybę jomis pasinaudoti kiekvienai sąlygas atitinkančiais įmonei. Jomis nepasinaudojusios įmonės arba nepateikė prašymo, arba neatitiko sąlygų.

([15]) 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių įsipareigojimais, neatskiriamais nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos (OL L 156, 1969 6 28, p. 1).

(76) Viešojo keleivinio transporto rinkos Il de Franse teisinis režimas taip pat pasižymi ypatingomis charakteristikomis, kurias pripažįsta Prancūzijos konkurencijos tarnyba. Kadangi šiuo atveju visų įmonių teisinė ir faktinė situacija nėra palyginama, negalima konstatuoti aptariamų priemonių atrankinio pobūdžio.

(77) Be to, reguliaraus viešojo kelių transporto veiklą vykdančios įmonės ir kitų tipų transporto veiklą vykdančios įmonės nenaudoja tų pačių riedmenų.

5.1.1.2. Poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai

(78) Regionas šiuo požiūriu pritaria Prancūzijos analizei.

5.1.2. *Suderinamumas*

(79) Kadangi priemonės negali būti laikomos pagalba, regionas jų suderinamumo nenagrinėja.

5.1.3. *Esamos pagalbos schemos apibūdinimas*

(80) Savo paskutinėse pastabose regionas argumentuoja, kad iki 2008 m. galiojusi priemonė turėtų būti nagrinėjama kaip esama pagalbos schema. Pasak regiono, ši priemonė buvo nustatyta remiantis 1949 m. ir 1959 m. priimtais teisės aktais, t. y. anksčiau (1949 m.) nei Romos sutartis arba tuo metu (1959 m.), kai reguliaraus viešojo kelių transporto rinka Il de Franse nebuvo atverta konkurencijai.

5.2. **STIF**

(81) STIF reiškia nuomonę tik dėl tų priemonių, kurias įgyvendino ji pati: CT1 ir CT2.

5.2.1. *Pagalbos buvimas*

(82) Pasak STIF, aptariamos priemonės negali būti laikomos valstybės pagalba, nes jos atitinka keturis *Altmark* sprendimo kriterijus.

5.2.1.1. Pirmasis *Altmark* sprendimo kriterijus

(83) Pasak STIF, pirmasis *Altmark* sprendimo kriterijus yra įgyvendintas, jei transporto įmonėms tenkantys VPĮ yra nurodyti aiškiai ir tiksliai, įskaitant investicijų išlaidoms taikomus VPĮ. Priemonės tikslas ir poveikis yra privačiosioms transporto įmonėms nustatyti eksploatavimo ir transportavimo prievoles, taip pat tarifų prievoles, kurios yra būtinos siekiant užtikrinti VPĮ prilyginamą transporto paslaugų pasiūlą.

(84) Visos prievolės buvo išvardytos kiekvienoje CT1 sutartyje. Kita vertus, CT2 sutartys pratęsė CT1 sutartis, kuriose jau buvo aiškiai nustatyti VPĮ.

(85) Pajėgumas teikti viešosios paslaugos užduotį ir įvykdyti savo prievoles taip pat priklauso nuo transporto priemonių (kokybės, įrenginių, amžiaus ir t. t.), todėl turi būti nustatytos išsamios su transporto priemonėmis susijusios prievolės, įskaitant prievolę CT2 sutartyse nustatyti tikslų investavimo planą.

5.2.1.2. Antrasis *Altmark* sprendimo kriterijus

(86) Nagrinėdama CT1 sutartis, STIF mano, kad parametrai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija už viešąją paslaugą, buvo objektyvūs ir skaidrūs.

(87) CT2 sutartyse pateikti kompensacijos apskaičiavimo duomenys, vadinasi, parametrai žinomi iš anksto ir yra nustatyti objektyviai bei skaidriai. CT2 sutartyse paslaugai, kurios sutartis sudaryta tarp STIF ir įmonės, yra numatyta paslaugos finansinė sąskaita, kuria užtikrinama sutarties ekonominė pusiausvyra ir į kurią įtraukti visi įmonės produktai ir išlaidos, taip pat STIF įnašas.

(88) Abiejų tipų sutartyse taip pat numatyti kompensacijų kontrolės mechanizmai.

(89) Todėl, pasak STIF, veiklos vykdytojams teikiamos kompensacijos parametrai buvo nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai.

5.2.1.3. Trečiasis *Altmark* sprendimo kriterijus

(90) Pasak STIF, pasiūlymų atrankos ir palyginimo bei sutarčių suderinimo prieš jas pasirašant metodas suteikia galimybę atmesti bet kokią kompensacijos permokos riziką.

(91) Iš tiesų išsami veiklos sąnaudų analizė yra vykdoma prieš pasirašant sutartis ir jų pataisas, ji grindžiama išankstine pelno ir nuostolio ataskaita, kurią parengia kandidatuojanti įmonė, ir joje išvardijami techniniai bei ekonominiai duomenys. Šioje analizėje atsižvelgiama į šiuos kriterijus:

a) pasiūlos apimtį vienai linijai, vienam laikotarpiui ir vienam laiko intervalui – taip galima nustatyti, kiek vairavimo valandų prireiks eksploatuojant kiekvieną liniją, atsižvelgiant į metų laikotarpį;

b) tinkamą transporto priemonių parko dydį kiekvienai tinklo daliai;

c) įnašo lygį, priklausantį nuo išsiderėtų veiklos sąnaudų, kurios grindžiamos įmonės pateikta išsamia analizės ataskaita, ir

d) peržiūros formule, skirta sutarties sumoms paversti eurais.

(92) Įvykdžius sutartį taikomas metodas taip pat esą suteikia galimybę išvengti bet kokios kompensacijos permokos. Numatyta:

a) CT1 sutartyje – VPĮ vykdymo sąlygų kontrolė, įskaitant transporto priemonėms įsigyti išmokėtas kompensacijas;

b) CT2 sutartyje – turto nusidėvėjimo ir finansinių išlaidų sumų grąžinimas, jei transporto priemonės neatnaujinamos, kaip numatyta investavimo plane.

(93) Abiejų tipų sutarčių atveju STIF kontroliuoja, kaip faktiškai panaudojamas suteiktas įnašas.

5.2.1.4. Ketvirtasis *Altmark* sprendimo kriterijus

(94) Viešosios paslaugos užduotis nebuvo suteikta vykdant viešojo pirkimo procedūrą.

(95) Tačiau, pasak STIF, kompensacijų lygis yra grindžiamas kruopščia ir išsamia sąnaudų, kurias turėtų padengti tinkamai valdoma vidutinė įmonė, analize. Atsižvelgdama į sutarčių skaičių ir veiklos vykdytojų įvairovę, STIF laikosi nuomonės, kad ji turi tikslų ir išsamų rinkos vaizdą, nes kiekvieno veiklos vykdytojo sutartis grindžiama tipine forma ir išsamiais individualiais duomenimis.

(96) STIF taip pat turi tinkamų analizės priemonių. Ji kreipėsi į tyrimų biurus, kad jie atliktų auditus arba patikslintų technines vidines analizes, ir ėmė lyginti Il de Franso rinkos, taip pat provincijos keleivinio transporto rinkų konkursams teikiamus pasiūlymus.

(97) STIF paslaugų kokybės reikalavimai, kaip ji teigia, atitinka palyginamumo su tinkamai valdoma vidutine įmone kriterijus. CT1 buvo įtraukti bendri tikslai, siekiant suderinti kokybę autobusų tinkle (paslaugos kokybei matuoti skirtus rodiklius) su finansine pažangos skatinimo sistema. Sistema buvo papildyta CT2 sutartyse.

(98) Todėl kompensacijų lygis buvo nustatytas remiantis sąnaudų, kurias turėtų padengti tinkamai valdoma ir pakankamai transporto priemonių turinti vidutinė įmonė, kad galėtų įvykdyti šias prievoles, analize.

5.2.2. *Suderinamumas*

(99) Vis dėlto jeigu Komisija laikytų priemonę valstybės pagalba, STIF prašo jos patikslinti teisinį pagrindą, pagal kurį ji ketina vertinti suderinamumą. STIF kelia klausimą dėl to, kad sprendime pradėti procedūrą Komisija manė, jog suderinamumas turi būti vertinamas pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007. Kadangi nagrinėjamos priemonės buvo priimtos anksčiau nei šis reglamentas, pasak STIF, Komisija turėtų teikti pirmenybę Reglamentui (EEB) Nr. 1191/69. Tačiau siekdama suderinamumo su Komisijos sprendimu pradėti procedūrą, STIF savo pastabas grindžia reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.

(100) Pasak STIF, CT1 ir CT2 atitinka visas Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 išvardytas sąlygas.

(101) Visų pirma, su privačiaisiais veiklos vykdytojais sudarytos sutartys yra viešųjų paslaugų sutartys pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, o STIF yra kompetentinga institucija.

(102) Visų antra, sąlyga tiksliai apibrėžti VPĮ taip pat yra įgyvendinta, nes susijusios geografinės sritys yra aiškiai apibrėžtos.

(103) Visų trečia, kompensacijos apskaičiavimo parametrai yra tikslūs, nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai.

(104) Visų ketvirta, sutartyse yra pateikti išsamūs įmonei ir STIF tenkančių sąnaudų duomenys.

(105) Visų penkta, remiantis 90–93 konstatuojamosiose dalyse nurodytais svarstymais, kompensacijos permokos rizikos turėtų nebūti.

5.3. **OPTILE**

(106) OPTILE sudaro 70 įmonių (2012 m.), reguliariai teikiančių transporto paslaugas, įtrauktas į regiono transporto planą, išskyrus SNCF ir RATP. Šios pastabos susijusios tik su regiono taikomomis priemonėmis.

5.3.1. *Pagalbos buvimas*

(107) Priešingai nei Komisija teigė savo sprendime pradėti procedūrą, OPTILE mano, kad šios pagalbos priemonės nepapildo vietos valdžios institucijų jau suteiktų kompensacijų, todėl tai yra ne papildomas įnašas, o savivaldos institucijų skiriama kompensacijų lengvata.

(108) Be to, suteikus pagalbos priemones buvo padaromos jau sudarytų viešųjų paslaugų sutarčių pataisos, siekiant operatoriui nustatyti naujas prievoles.

(109) Pasak OPTILE, įgyvendinamas tik vienas iš keturių valstybės pagalbos apibūdinimo kriterijų, t. y. viešųjų išteklių panaudojimas. Atrankumas, ekonominės naudos suteikimas ir poveikis konkurencijai bei valstybių narių tarpusavio prekybai esą nėra aktualūs.

5.3.1.1. Ekonominė nauda

(110) Regiono pagalba buvo skirta regioninės valdžios institucijoms, o ne transporto įmonėms, nes tikslas buvo palengvinti šioms savivaldos institucijoms tenkančią finansinę naštą.

(111) Jei šios pagalbos priemonės nebūtų suteiktos arba sutartys būtų buvusios vykdomos be pakeitimų, o pradinėje sutartyje numatytas pasiūlos lygis ir paslaugų teikimo tvarka būtų išlikę tokie patys, organizuojančioms savivaldos institucijoms būtų tekę pervesti dideles kompensacijas dėl padidėjusio deficito, atsiradusio dėl tarifinių pajamų nepakankamumo atsižvelgiant į paslaugų pasiūlos, iš naujo apibrėžtos viešosios paslaugos sutarčių pataisose, sąnaudas.

(112) Sumos, suteiktos įmonėms įsigyjant transporto priemones, būdavo grąžinamos organizuojančioms savivaldos institucijoms įrenginių nusidėvėjimo laikotarpiu, o finansinė našta įmonėms buvo tokia pati kaip ir paėmus banko kreditą. Vadinasi, tai buvo vienos regioninės valdžios institucijos naštos perkėlimas kitai.

(113) Be to, pasak OPTILE, regiono teikiamos pagalbos priemonės buvo panašios į kompensacijas už viešąją paslaugą. Kadangi buvo įgyvendinti visi keturi *Altmark* sprendimo kriterijai, negalima teigti, kad buvo suteikta ekonominė nauda.

(114) Nagrinėjant pirmąjį *Altmark* sprendimo kriterijų, regionui išmokant pagalbos priemones turėjo būti padaroma sutarčių, sudarytų tarp organizuojančių savivaldos institucijų ir įmonių, pataisa. Šia pataisa buvo didinama pasiūla, joje taip pat buvo įtrauktos kokybinio gerinimo prievolės, kurių tinkamas įgyvendinimas buvo kontroliuojamas.

(115) Nagrinėjant antrąjį *Altmark* sprendimo kriterijų, kompensacijos apskaičiavimo parametrai buvo nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai, jie buvo grindžiami objektyviu paslaugos kainos nustatymu. Kaip pavyzdį OPTILE pateikia regiono transporto priemonių finansavimo įnašo dydį, t. y. nuo 25 iki 60 % įsigijimo kainos, atsižvelgiant į transporto priemonės ir tinklo charakteristikas; ši procentinė dalis buvo nustatyta iš anksto, kaip ir didžiausios subsidijų bazės vertės. Be to, subsidijos susiejimo su eksploatuojančiai įmonei skirta kompensacija metodas buvo nustatytas pataisos formoje.

(116) Nagrinėjant trečiąjį *Altmark* sprendimo kriterijų, kompensacijos, kurias turi apmokėti savivaldos institucijos, buvo nustatomos remiantis išankstine biudžeto sąmata, o ši savo ruožtu sudaroma remiantis paslaugos teikimo sąnaudomis. Į šias sąnaudas buvo įtraukta lengvata, susijusi su įrenginiams skiriamos regiono subsidijos ir pajamų, nustatytų remiantis paskutiniu keleivių apskaičiavimu, poveikiu. Susitarimai savivaldos institucijai suteikė teisę tikrinti įmonės apskaitą.

(117) Nagrinėjant ketvirtąjį *Altmark* sprendimo kriterijų, savivaldos institucijos, dar prieš sudarydamos susitarimus, tyrė įmonių sąnaudų struktūrą. Sąnaudos, susijusios su riedmenų tiekimu, tesudarė maždaug 15 %.

5.3.1.2. Atrankumas

(118) Visos Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transportą organizuojančios savivaldos institucijos galėjo gauti šias pagalbos priemones. Skyrimo kriterijai buvo nustatyti iš anksto ir objektyvūs. Tačiau schema nebuvo taikoma įmonėms, vykdančioms tik nenuolatinio transporto veiklą.

5.3.1.3. Poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai

(119) Viena vertus, Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto rinka nebuvo atverta konkurencijai. Kita vertus, kai priemonė buvo įvesta 1979 m., transporto rinkos dar nebuvo atsivėrusios konkurencijai kitose valstybėse narėse.

(120) Komisijos numatyta galimybė Il de Franso įmonėms subsidijuojamą įrangą panaudoti teikiant paraiškas kitoms transporto rinkoms, kurios buvo atvertos konkurencijai Prancūzijoje ir Europoje, nebūtų įmanoma nei sutarčių, nei materialiniu požiūriu. Iš tiesų, viena vertus, sutarčių nuostatos apribojo regiono iš dalies subsidijuotų transporto priemonių naudojimą kitoms veiklos rūšims ir nenumatė galimybės pelnytis iš regiono priemonės teikiant paslaugas kitoje rinkoje, kita vertus, riedmenys, naudojami siekiant užtikrinti Il de Franso susitarime numatytų paslaugų teikimą, materialiniu požiūriu tuo pačiu metu negalėjo būti naudojami už Il de Franso ribų panašioms paslaugoms teikti kitose rinkose.

(121) Be to, transporto priemonės, skirtos daugiausiai stovintiems keleiviams miestuose vežti, pasak OPTILE, negalėtų būti naudojamos nenuolatiniam transportui, kuriam reikalingi tolimojo susisiekimo autobusai, pritaikyti sėdintiems keleiviams vežti.

5.3.2. *Suderinamumas*

(122) Jei priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, jos suderinamumas teisinio tikrumo ir teisėtų lūkesčių apsaugos sumetimais turėtų būti vertinamas pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69, o ne Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 nuostatas.

(123) Pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 sudaryti viešųjų paslaugų sutartis buvo būtina tam, kad būtų galima reaguoti į demografinę raidą ir užtikrinti pakankamą reguliaraus viešojo kelių transporto paslaugą neperkeliant jos sąnaudų naudotojams, tuo pačiu metu atsižvelgiant ir į susirūpinimą keliančius aspektus, susijusius su aplinkos apsaugos standartais. Šios sutartys atitiko būtent reglamento 14 straipsnį, nes jose buvo įtraukti būtiniausi reikalaujami aspektai. Galiausiai įmonėms išmokėta kompensacija neviršijo dydžio, reikalingo tam, kad būtų galima užtikrinti viešosios paslaugos teikimą: ji buvo apribota iki skirtumo tarp sutartyje nustatytų paslaugų teikimo sąnaudų ir visų teikiant šias paslaugas gautų sumų skirtumo.

(124) Jei priemonė būtų traktuojama kaip valstybės pagalba, ji turėtų būti laikoma suderinama pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69.

5.4. **Keolis**

(125) *Keolis* yra transporto sektoriuje (ypač Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto sektoriuje) veiklą vykdančių bendrovių grupė. Ji yra OPTILE narė. *Keolis* pastabos susijusios tik su regiono taikomomis priemonėmis.

5.4.1. *Pagalbos buvimas pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69*

(126) Savivaldos institucijoms iš tiesų padėjo regionas, tačiau *Keolis* tvirtina, kad operacija veiklos vykdytojams buvo finansiškai neutrali. Nesuteikusios pagalbos, savivaldos institucijos būtų privalėjusios arba pervesti lygiavertę subsidiją veiklos vykdytojams, su kuriais jos buvo sudariusios eksploatavimo susitarimą, arba leisti sumažinti paslaugos apimtį. Todėl veiklos vykdytojai negavo papildomos naudos palyginti su situacija, kai viešasis finansavimas būtų teikiamas be regiono priemonės.

(127) Be to, aptariama priemonė negali būti atskirta nuo eksploatavimo susitarimų, pasirašytų tarp transporto įmonių ir savivaldos institucijų. Iš tiesų tai buvo tik vienas regioninės valdžios institucijų įgyvendintas viešųjų paslaugų sutarčių aspektas pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnį, kurio nuostatas, pasak *Keolis*, šios sutartys atitiko.

(128) Todėl pati priemonė nebuvo valstybės pagalbos teikimo būdas, nes veiklos vykdytojai iš jo negavo ekonominės naudos.

5.4.2. *Esamos pagalbos schemos apibūdinimas*

(129) Pasak *Keolis*, 1994 m. regiono įgyvendinta priemonė buvo esama tvarka, nes ja buvo įgyvendinamos 1949 m. dekreto ([16]), priimto prieš įsigaliojant Romos sutarčiai, 19 straipsnio nuostatos. Todėl nagrinėjamos priemonės turi būti aptariamos pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999 ([17]), ir tik Komisija prireikus turėtų siūlyti Prancūzijos institucijoms ateityje naudingas priemones. Tačiau kadangi aptariama priemonė buvo panaikinta 2008 m., jos nagrinėti esą nereikia.

(130) Tą pačią išvadą reikėtų padaryti net tada, jei 1994 m. reikėtų laikyti regiono priemonės įsteigimo metais. 1994 m. susijęs ekonomikos sektoriaus iš tiesų buvo užvertas konkurencijai, kaip rodo 1997 m. ir 1998 m. Komisijos priimti sprendimai ([18]). Vadinasi, poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai kriterijus nėra įgyvendintas.

(131) Bendroji rinka iš tiesų pasikeitė nuo 1994 m., kai tam tikros valstybės narės vienašališkai nusprendė atidaryti konkurencijai savo vietines keleivių transporto rinkas. Tačiau net jei šie pokyčiai būtų pakankami tam, kad regiono įgyvendintą priemonę būtų galima laikyti valstybės pagalba, ši priemonė būtų tiesiog tapusi esama pagalbos schema. Dėl 129 konstatuojamojoje dalyje išdėstytų priežasčių jos nagrinėti nereikia.

5.5. **RATP Dev**

(132) Bendrovė *RATP Développement* (toliau – *RATP Dev*) yra RATP filialas, viešoji įstaiga, kurios pagrindinė veikla yra miesto ir tarptautinis keleivių transportais keliais ir geležinkeliais. Jos pastabos susijusios tik su regiono įgyvendinta priemone ir CT1 sutartimi.

5.5.1. *Pagalbos buvimas*

5.5.1.1. Regiono įgyvendintos priemonės

(133) *RATP Dev* mano, jog tam, kad regiono pritaikytas priemones būtų galima laikyti pagalba, nėra įgyvendinti du kriterijai: atrankumo ir ekonominės naudos.

([16]) 1949 m. lapkričio 14 d. Dekretas Nr. 49-1473 dėl geležinkelių ir kelių transporto koordinavimo ir suderinimo.

([17]) 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB Sutarties 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1) (toliau – 1999 m. Procedūros reglamentas).

([18]) 1998 m. liepos 1 d. Komisijos sprendimas 98/693/EB dėl Ispanijos pagalbos schemos *Plan Renove Industrial*, taikomos pramoninėms transporto priemonėms įsigyti (1994 m. rugpjūčio mėn.–1996 m. gruodžio mėn.) (OL L 329, 1998 12 5, p. 23); 1997 m. liepos 30 d. Komisijos sprendimas 98/182/EB dėl Friulio-Venecijos Džulijos regiono (Italija) pagalbos, suteiktos regiono krovininio kelių transporto įmonėms (OL L 66, 1998 3 6, p. 18).

(134) Nagrinėjant atrankumo kriterijų, dėl Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto rinkos ypatingo teisinio pagrindo ši geografinė rinka tapo atskira. Šį aspektą pažymėjo ir Prancūzijos konkurencijos tarnyba. Atsižvelgiant į tai, kad ši rinka yra pamatinė sistema, regiono priemonė buvo bendra, nediskriminuojanti ir ne savo nuožiūra taikoma priemonė, nes ji buvo naudinga visoms Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto įmonėms, pasirašiusioms eksploatavimo susitarimus su vietos valdžios institucija.

(135) Atsižvelgiant į Sąjungos teismų praktikoje nustatytas geografinio atrankumo ([19]) ir materialinio atrankumo ([20]) sąlygas, regiono priemonė buvo ne valstybės pagalba, o bendra priemonė.

(136) Nagrinėjant ekonominės naudos kriterijų, regiono subsidijos turėjo būti prilygintos kompensacijoms už viešąją paslaugą. Šios kompensacijos atitiko keturis *Altmark* sprendimo kriterijus, jomis nebuvo teikiama ekonominė nauda.

(137) Nagrinėdama pirmąjį *Altmark* sprendimo kriterijų, kuriuo buvo reikalaujama aiškiai apibrėžti VPĮ, *RATP Dev* pabrėžia, kad kai su šių prievolių vykdymu susijusios kompensacijos yra teikiamos iš kelių valstybinių šaltinių, jos turi būti nagrinėjamos atsižvelgiant į visus į viešųjų paslaugų sutartį įtrauktus VPĮ. Todėl esą yra netikslu laikyti, kad regiono subsidijos buvo suteiktos tik siekiant kompensuoti regiono priskirtas papildomas prievoles. Priešingai – jos buvo vienas iš daugelio įnašų, teikiamų kaip kompensacija transporto įmonėms.

(138) Šie VPĮ buvo aiškiai apibrėžti tarp vietos valdžios institucijų ir transporto įmonių sudarytuose eksploatavimo susitarimuose, o pakeitimai, reikalaujami kaip regiono subsidijų teikimo sąlyga, šiuos susitarimus tik papildė. Prievolę investuoti į riedmenis, be kita ko, Komisija aiškiai pripažino kaip VPĮ, už kurio vykdymą gali būti teikiama kompensacija, būtent Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms ([21]).

(139) Nagrinėjant antrąjį *Altmark* sprendimo kriterijų, subsidijų lygiai buvo aiškiai nustatyti įvairiems transporto priemonių įsigijimo tikslams (nuo 25 iki 60 %, atsižvelgiant į tai, ar tai yra parko išplėtimas, ar investicija į atnaujinimą), o subsidijų ribos buvo nustatytos iš anksto. Parametrų nustatymo priemonė buvo reguliariai peržiūrima, atsižvelgiant į būtinybę iš anksto skaidriai pertvarkyti subsidijų lygį, kad būtų išvengta bet kokios kompensacijos permokos.

(140) Nagrinėjant trečiąjį ir ketvirtąjį *Altmark* sprendimo kriterijus, eksploatavimo susitarimų finansų sistemoje buvo numatyta, kad transporto įmonė kasmet turėjo teikti preliminarią ir griežtai apibrėžtą veiklos ataskaitą, į kurią turėjo būti įtraukiamos regiono suteiktų subsidijų pajamos. Susitariančiosios vietos valdžios institucijos įnašas buvo nustatytas pagal preliminarioje veiklos ataskaitoje nurodytą deficitą. Buvo taikomi ir lėšų grąžinimo mechanizmai, kad būtų išvengta bet kokios kompensacijos permokos.

5.5.1.2. STIF pritaikytos priemonės CT1 sutartyje

(141) Pasak *RATP Dev*, STIF pritaikyta priemonė neatitinka atrankumo ir ekonominės naudos kriterijų, todėl ji negali būti laikoma valstybės pagalba.

(142) Atrankumo kriterijaus atžvilgiu galioja tie patys argumentai kaip ir 134 bei 135 konstatuojamosiose dalyse.

(143) Nagrinėjant ekonominės naudos kriterijų, STIF subsidijos turėjo būti laikomos kompensacijomis už viešąją paslaugą. Kaip teigia *RATP Dev*, jos atitiko visus keturis *Altmark* sprendimo kriterijus.

(144) Nagrinėdama pirmąjį *Altmark* sprendimo kriterijų, *RATP Dev* konstatuoja, kad Komisija savo sprendime pradėti procedūrą neprieštarauja teiginiui, jog veiklos sąnaudos kompensuoja aiškiai apibrėžtų VPĮ vykdymą.

(145) Nagrinėjant antrąjį *Altmark* sprendimo kriterijų, dėl kiekvienos susijusios linijos susitariančiosios įmonės STIF teikdavo dokumentus. Šiuose dokumentuose būdavo nagrinėjamas finansavimo poreikis, atsižvelgiant į išsamią finansinę analizę.

([19]) Žr., pvz., 2006 m. rugsėjo 6 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Portugalija prieš Europos Bendrijų Komisiją*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, 56–58 punktus.
([20]) Žr., pvz., 2012 m. kovo 7 d. Bendrojo Teismo sprendimą *British Aggregates prieš Komisiją*, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) OL C 184, 2008 7 22, p. 13.

(146) Galiausiai, nagrinėdama trečiąjį ir ketvirtąjį kriterijus, *RATP Dev* aiškina, kad teisinėje CT1 sutarčių analizėje aiškiai nurodyta, jog atlygiui taikomi principai atitinka *Altmark* teismo praktiką, nes šiose sutartyse taip pat yra numatyti kontrolės mechanizmai, kuriuos taikant pagalba gali būti grąžinama.

5.5.2. *Esamos pagalbos schemos apibūdinimas*

(147) *RATP Dev* mano, kad regiono ir STIF priemonės yra esamos pagalbos schemos pagal 1999 m. Procedūros reglamentą, nes, pasak *RATP Dev*, jos buvo nustatytos prieš SESV įsigaliojimą tuo metu, kai atitinkamos reguliaraus transporto rinkos nebuvo atviros konkurencijai.

(148) Regiono priemonė esą buvo grindžiama teisine nuostata, kuri nesikeitė nuo 1949 m. iki 2012 m., o STIF priemonė yra 1948 m. nustatytos schemos tąsa.

(149) Regiono ir STIF priemonės nebuvo valstybės pagalba jų įgyvendinimo metu, nes jos nesudarė kliūčių Bendrijos vidaus prekybai. Jų steigimo metu tiriamos rinkos nebuvo atviros konkurencijai, vadinasi, ketvirtas valstybės pagalbos kriterijus nėra įgyvendintas.

(150) Komisija neturi įgaliojimų reikalauti išieškoti pagalbos lėšų, suteiktų pagal šias esamas pagalbos schemas. Ji gali nustatyti tik taisomuosius veiksmus ateičiai.

5.5.3. *Suderinamumas*

(151) Jei reikėtų nagrinėti valstybės pagalbos suderinamumą, pasak *RATP Dev*, tai reikėtų daryti pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 subsidijoms, suteiktoms iki 2009 m. gruodžio 3 d., t. y. iki Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojimo dienos.

(152) *RATP Dev* įmonių sudarytos sutartys gali būti laikomos viešųjų paslaugų sutartimis pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69. Dėl priežasčių, jau nurodytų 140 konstatuojamojoje dalyje, šiomis sutartimis užtikrinama, kad transporto įmonėms nebus suteikta jokia kompensacijos permoka. Kadangi regiono subsidijos yra pagal šias sutartis teikiamų kompensacijų dalis, jos atitinka Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, vadinasi, jos yra suderinamos su vidaus rinka. Tie patys argumentai, pasak *RATP Dev*, galioja ir kompensacijoms, kurias STIF teikė iki 2009 m. gruodžio 3 d. pagal CT1 sutartį.

(153) *RATP Dev* mano, kad po 2009 m. gruodžio 3 d. pervestoms subsidijoms turi galioti Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007. Šiame reglamente numatyta, kad pagal viešųjų paslaugų sutartis teikiamos kompensacijos yra suderinamos su vidaus rinka ir apie jas pranešti nereikia, jei i) sutartyse yra privalomas turinys, nurodytas reglamento 4 straipsnyje, ir ii) išmokant kompensacijas nesusidaro jokia kompensacijos permoka. Kadangi, pasak *RATP Dev*, abi šios sąlygos yra įgyvendintos, ji padaro išvadą, kad priemonės yra suderinamos su vidaus rinka.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) *Transdev Île-de-France* (toliau – *Transdev*) priklauso *Transdev* grupei ir savo veiklą vykdo Il de Franso keleivių transporto sektoriuje. Ji eksploatuoja keleivių kelių transporto tinklus už centrinės zonos, kurioje paslaugas teikia RATP, ribų.

(155) Jos pastabos susijusios stik su regiono įgyvendintomis priemonėmis, tačiau sutarčių pavyzdžiai, kuriais ji grindžia savo argumentus, taip pat apima dalį CT1 ir CT2 laikotarpio.

(156) Iš pradžių *Transdev* primena, kad reguliarus viešasis keleivių kelių transportas Il de Franse yra reguliuojamas specialiomis taisyklėmis, nes šis sektorius nukrypsta nuo bendrosios transporto teisės.

(157) Aprašomuoju laikotarpiu organizuojanti institucija galėjo rinktis tinklo operatorius be išankstinės konkurencinės viešųjų pirkimų procedūros juos administraciniu būdu įtraukdama į transporto planą būtent todėl, kad dar nebuvo įsigaliojęs Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007.

(158) Be to, ji patikslinta, kad organizuojanti institucija sudarydavo struktūrinius deficitus, administraciniu būdu nustatydama tarifus naudotojams, bet neatsižvelgdama į realias paslaugų teikimo sąnaudas. Šie deficitai viešųjų paslaugų sutartyse būdavo teisingai kompensuojami finansinėmis priemonėmis.

(159) Be to, Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto rinka nebuvo atverta konkurencijai.

5.6.1. *Pagalbos buvimas*

(160) *Transdev* įgaliojo *Microeconomix* biurą išnagrinėti tris susitarimus ir jų pataisas, taip pat su jais susijusį kapitalo judėjimą. Ji pateikia pagrindinius rezultatus ir patikslina, jog ekspertų ataskaitoje aiškiai nurodyta, kad subsidijų schema yra neutrali ir kad nėra jokios kompensacijos permokos.

(161) Pasak *Transdev*, dėl regioninių subsidijų tvarkymo mechanizmo šios subsidijos jokiu būdu negalėjo būti laikomos investicine pagalba. Iš tiesų regioninės subsidijos tam tikra prasme būdavo grąžinamos paslaugą užsakančiai savivaldos institucijai turto nusidėvėjimo laikotarpiu, nes dėl jų būdavo sumažinamos savivaldos institucijų išmokamos kompensacijos.

(162) Vadinasi, aptariama priemonė buvo visiškai neutralus kompensacijų už viešąją paslaugą išmokėjimo vežėjams, sudariusiems viešųjų paslaugų sutartį, būdas.

(163) Dėl šio neutralaus pobūdžio valstybės pagalbos buvimo kriterijai nėra įgyvendinti.

5.6.1.1. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

(164) *Transdev* mano, kad kadangi regiono išmokėtos sumos galiausiai grįždavo vietos valdžios institucijoms, lėšos niekada nebuvo išėjusios už viešosios sferos ribų.

5.6.1.2. Ekonominė nauda

(165) Kadangi lėšos nebuvo teikiamos palankesnėmis sąlygomis nei bankų rinkoje, veiklos vykdytojai negaudavo jokio pranašumo. Pranašumą suteikdavo regionas savivaldos institucijoms nedarydamos jokio poveikio konkurencijai.

(166) Be to, *Transdev* neigia, kad regiono bendrai finansuoti įrenginiai galėjo konkuruoti su įmonių, kurios negalėjo gauti subsidijų, įrenginiais.

5.6.1.3. Atrankumas

(167) Visos įmonės, vykdančios veiklą Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto rinkoje, buvo traktuojamos vienodai, todėl priemonė pagal šią tvarką nebuvo atrankinė.

5.6.1.4. Poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai

(168) Kadangi nebuvo ekonominės naudos ir atrankumo, *Transdev* mano, kad nebuvo jokios galimybės daryti poveikį konkurencijai, vadinasi, nebuvo ir poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai.

5.6.2. *Suderinamumas*

(169) Jei Komisija vis tik turėtų konstatuoti valstybės pagalbos buvimą, *Transdev* mano, jog aptariama schema būtų suderinama su vidaus rinka, nes ji atitinka Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69.

5.7. **Tarptautinė viešojo transporto sąjunga**

(170) Tarptautinė viešojo transporto sąjunga (toliau – UITP) yra tarptautinė viešojo transporto sąjunga, apimanti visų rūšių viešąjį transportą ir sudaryta iš daugiau kaip 3 100 narių (veiklos vykdytojų, institucijų ir tiekėjų) visame pasaulyje.

(171) UITP išsamiai nenagrinėja sprendime pradėti procedūrą tiriamų mechanizmų. Ji pasinaudoja proga priimti kai kuriuos esminius šiam sektoriui galiojančius principus.

(172) Visų pirma, valstybės narės apibrėždamos VPĮ turi didelę veiksmų ir aiškinimo laisvę, kurią sąlygoja būtent naudotojų poreikiai, vadovaujantis Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nustatytu principu.

(173) Visų antra, viešajam transportui Europoje būdinga tai, kad vidutiniškai 50 % veiklos sąnaudų padengia tarifų pajamos (Paryžiuje – 30 %). Todėl būtina, kad valstybės institucijos teisingai kompensuotų VPĮ.

(174) Ir galiausiai, priešingai nei teigiama Komisijos sprendimo pradėti procedūrą 43 konstatuojamojoje dalyje, VPĮ neapsiriboja transporto paslaugų veiklos sąnaudomis: jomis gali būti siekiama gerinti paslaugų, infrastruktūros ir riedmenų kokybę. Priemonės gali būti suderinamos su vidaus rinka, jei jos atitinka taikytino reglamento, t. y. Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 arba Reglamento (EEB) Nr. 1191/69, sąlygas.

5.8. ***RATP Dev, Transdev,* OPTILE ir *Keolis* papildomos pastabos, pateiktos 2016 m. birželio 21 d.**

(175) Visų pirma, keturios savo pastabas papildyti pageidavusios suinteresuotosios trečiosios šalys atkreipia Komisijos dėmesį į jos priimtą sprendimą, susijusį su Čekijos įgyvendintos valstybės pagalbos schemos suderinamumo tyrimu (toliau – sprendimas dėl autobusų įsigijimo) ([22]). Šį sprendimą pagrindusios aplinkybės, pasak trečiųjų šalių, buvo labai panašios į regiono priemonę (perimtą CT1 sutartyse). Komisija išnagrinėjo Čekijos investicijų subsidijų sistemą atsižvelgdama į subsidijų poveikį veiklos kompensacijoms, teikiamoms pagal veiklos susitarimus, ir paskelbė ją suderinama pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69.

(176) Suinteresuotosios trečiosios šalys taip pat mano, kad *Jørgen Andersen* sprendime buvo galutinai nuspręsta, kuris reglamentas dėl viešosios keleivių transporto paslaugos turi būti taikomas šioje byloje: tai yra Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 su pakeitimais, padarytais 1991 m., o ne Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007.

(177) Suinteresuotosios trečiosios šalys daugiausiai mini tai, kad regiono subsidijos, išmokėtos pagal jo įgyvendintą priemonę, nėra valstybės pagalba. Jos prieina prie šios išvados todėl, kad pagal šią priemonę riedmenų įsigijimo subsidijoms yra taikoma metinė palūkanų norma.

(178) Nagrinėdamos taikytino reglamento klausimą, suinteresuotosios trečiosios šalys pažymi, jog *Jørgen Andersen* sprendime yra nustatytos Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 ir Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 taikymo laiko atžvilgiu taisyklės. Šio sprendimo atveju Teismas nusprendė, kad Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 taikytinas nagrinėjant:

a) iki 2009 m. gruodžio 3 d. išmokėtų pagalbos priemonių teisėtumą, nes Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 yra išimties tvarkos reglamentas, kuriuo leidžiama nepranešti apie kompensacijas, išmokėtas pagal šias nuostatas;

b) pagalbos priemonių, išmokėtų vykdant 2009 m. gruodžio 3 d. galiojusias sutartis, kurių galiojimas buvo pratęstas įvairiais laikotarpiais, nustatytais Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 8 straipsnio 3 dalyje, teisėtumą ir suderinamumą.

(179) Pagal *Jørgen Andersen* sprendimą, kuriuo Komisija turi remtis šiuo atveju, ji turės išnagrinėti iki 2009 m. gruodžio 3 d. išmokėtas pagalbos priemones pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, įskaitant kainų forma suteiktas kompensacijas pagal viešųjų paslaugų sutarčių schemą. Be to, kainų forma suteiktų kompensacijų apskaičiavimo tvarka buvo nustatyta *Danske Bus* sprendime ([23]), kuriame reikalaujama, kad šios kompensacijos būtų „tiesiogiai skiriamos tik pačiai viešajai transporto paslaugai teikti“ ([24]).

(180) Tuo atveju, jei Komisija atsisakytų laikyti Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 išimties tvarkos reglamentu, ji, vadovaudamasi savo sprendimų praktika, turėtų konstatuoti, kad regiono subsidijos, išmokėtos pagal regiono taikomą priemonę, yra suderinamos.

(181) Jei Komisija atsisakytų taikyti *Jørgen Andersen* sprendime išdėstytus principus taikydama Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, ji turėtų konstatuoti, kad kainų forma suteiktų kompensacijų suderinamumo tyrimo taikymo sąlygos yra identiškos Reglamentui (EEB) Nr. 1191/69.

([22]) 2008 m. balandžio 16 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos Nr. 350/2007, kurią Čekija pritaikė autobusams įsigyti.
([23]) 2004 m. kovo 16 d. Teismo sprendimas *Danske Busvognmænd prieš Komisiją*, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.
([24]) Ten pat, 86 punktas.

(182) Galiausiai suinteresuotosios trečiosios šalys taip pat papildė savo raštus, susijusius su esamos pagalbos taikymu, po 2014 m. spalio 15 d. Komisijos sprendimo *Dublin Bus / Irish Bus* ([25]). Šiame sprendime Komisija iš tiesų manė, kad 1985 m. įsteigta investicijų subsidijų sistema, labai panaši į regiono įgyvendintą priemonę, yra esama pagalbos schema.

6. **APTARIAMŲ PRIEMONIŲ KOMISIJOS VERTINIMAS**

(183) Komisijos analizėje nagrinėjamos trys sprendime pradėti procedūrą nurodytos investavimo pagalbos priemonės, t. y.: i) regiono investicijų subsidijų priemonė, apibrėžta iš eilės priimtuose sprendimuose CR 34-94, CR 44-98 ir CR 47-01, ii) priemonė, kuri ją pakeitė priėmus CT1 pataisą Nr. 3, ir galiausiai iii) C2 įnašas pagal CT2 sutartį. Vertindama CT2 sutartį, Komisija patikslina, kad jos tyrimas apsiriboja C2 įnašu, susijusiu su investavimo klausimais. Sprendime pradėti procedūrą iš tiesų nėra nagrinėjamos priemonės, kurios gali būti laikomos tam tikra investavimo pagalba, todėl į jį faktiškai nėra įtrauktas CT2 sutarties C1 įnašas.

6.1. **Pagalbos schema arba individualios pagalbos priemonės**

(184) Per keletą metų daugiau kaip šimtas įmonių ir valstybės įmonių pasinaudojo iš pradžių regiono, o vėliau STIF išmokėtomis subsidijomis. Prieš vertinant pagalbos buvimą ir jų galimą suderinamumą su vidaus rinka, kyla klausimas, ar subsidijos buvo suteiktos individualiai – tokiu atveju Komisija turėtų jas nagrinėti individualiai – arba taikant schemą – tokiu atveju Komisija gali apsiriboti pagrindiniais šių atitinkamų schemų parametrais.

(185) Tarybos reglamente (ES) 2015/1589 ([26]) (toliau – Procedūros reglamentas) pagalbos schema apibrėžta kaip „bet kuris teisės aktas, pagal kurį bendrai ir abstrakčiai teisės aktuose apibrėžtoms įmonėms netaikant kitų įgyvendinimo priemonių galima teikti individualią pagalbą, ir bet kuris teisės aktas, pagal kurį vienai arba kelioms įmonėms gali būti teikiama su konkrečiu projektu nesusijusi ir neribotam laikotarpiui skirta pagalba, ir (arba) neriboto dydžio pagalba“. Iš šios apibrėžties matyti, kad norėdama atskirti pagalbos schemą nuo individualios pagalbos, Komisija turi būtent įvertinti kiekvienu atveju pagalbos priemones suteikusios institucijos diskreciją.

(186) Nagrinėdama regiono įgyvendintą priemonę, Komisija konstatuoja, kad 1994 m. Regiono tarybos sprendime bendruoju atveju buvo abstrakčiai apibrėžtos įmonės, nagrinėjamuoju atveju turinčios teisę gauti subsidijas, nes įmonės ar valstybės įmonės su viešąja Il de Franso vietos valdžios institucija buvo sudariusios sutartį dėl autobusų transporto reguliarių linijų eksploatavimo. Be to, tame pačiame sprendime aiškiai ir tiksliai buvo apibrėžtas turto, kurį galima subsidijuoti, tipas, šio turto aukščiausios kainos, taip pat subsidijos dydis kiekvienam turto tipui. Pagalbos teikimo sąlygos taip pat buvo tiksliai nustatytos, ypač prievolė užsakančiai savivaldos institucijai ir įmonei siūlyti kiekybines ar kokybines transporto pasiūlos priemones. Vadinasi, regiono diskrecija teikiant subsidijas buvo griežtai apibrėžta 1994 m. sprendimo, o vėliau 1998 m. ir 2001 m. jį pakeitusių sprendimų nuostatomis. Todėl Komisija mano, kad šie sprendimai yra teisinis schemos pagrindas.

(187) Nagrinėdama pagal CT1 sutartį pervestas subsidijas, Komisija pastebi, kad jos atitinka STIF 2006 m. nustatytą ir patvirtintą sutarčių formą. Individualios šios sutarties formos negalėjo nukrypti nuo į modelį įtrauktų principų ir parametrų, kaip primenama kiekvienos CT1 sutarties preambulėje: „be to, ši sutartis vykdoma laikantis gairių ir principų, išdėstytų 2006 m. gruodžio 13 d. STIF tarybos posėdyje priimtoje Regiono specifikacijoje, ji atitinka taip pat Tarybos priimtą 1 formą.“ Ši pastaba taikoma būtent pataisa Nr. 3 padarytiems pakeitimams po STIF tarybos sprendimo, priimto 2008 m. spalio 2 d. Remiantis šiuo sprendimu bet kokia transporto įmonė, su STIF sudariusi 1 tipo sutartį, galėjo pretenduoti į investicijų subsidijas, nurodytas pataisoje Nr. 3. Pataisos Nr. 3 formoje (ypač jos I priede) buvo aiškiai ir tiksliai apibrėžtas turto, kurį galima subsidijuoti, tipas, šio turto aukščiausia kaina, taip pat kiekvieno turto tipo subsidijos dydis. Todėl STIF diskrecija teikiant pataisoje Nr. 3 nurodytas subsidijas buvo griežtai apibrėžta forma, priimta 2008 m. sprendimu. Todėl Komisija mano, kad šis sprendimas yra teisinis schemos pagrindas.

([25]) 2014 m. spalio 15 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/635 dėl valstybės pagalbos SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07), kurią Airija suteikė *Córas Iompair Éireann* autobusų transporto bendrovėms (*Dublin Bus* ir *Irish Bus*) (OL L 104, 2015 4 23, p. 17).

([26]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

(188) Panašūs argumentai galioja ir CT2 sutarties C2 įnašui. Jis skaičiuojamas remiantis CT2 formoje, kurią patvirtino STIF taryba, griežtai apibrėžta tvarka. Bet kuri CT2 sutartį sudariusi įmonė turi teisę gauti investicijų išlaidų C2 kompensaciją, STIF nepaliekant jokios diskrecijos šiai kompensacijai apskaičiuoti.

(189) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad nereikia individualiai nagrinėti kiekvienos subsidijos, kad būtų įvertinta, ar pagalba buvo suteikta ir ar ji yra suderinama. Todėl toliau sprendime Komisija vadovaujasi bendraisiais parametrais, įtrauktais į kiekvieno iš trijų aptariamų schemų teisinį pagrindą.

6.2. **Valstybės pagalbos buvimo įvertinimas**

(190) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(191) Iš šios nuostatos išplaukia, kad tam, kad aptariamas priemones būtų galima laikyti valstybės pagalba, i) jos turi būti valstybinės kilmės, t. y. turi būti naudojami valstybės ištekliai ir priemonės turi būti priskirtinos valstybei, ii) priemonės turi suteikti gavėjui ekonominę naudą, iii) jos turi būti atrankinės, supriešinant jas bendrojo pobūdžio priemonėms, iv) jos gali iškraipyti konkurenciją ir paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą.

6.2.1. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

6.2.1.1. Regiono įgyvendintos priemonės

(192) Regiono subsidijos buvo teikiamos remiantis Regiono tarybos sprendimais iš Il de Franso regiono biudžeto.

(193) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad regiono įgyvendintoms priemonėms naudojami valstybės ištekliai ir kad jos priskirtinos Prancūzijos valstybei.

6.2.1.2. STIF įgyvendintos priemonės

(194) Kadangi STIF yra viešoji administracinio pobūdžio įstaiga, jos sprendimai priskiriami valstybės institucijai, o jos ištekliai yra vieši.

(195) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad STIF įgyvendintoms priemonėms naudojami valstybės ištekliai ir kad jos priskirtinos Prancūzijos valstybei.

6.2.2. *Ekonominė nauda*

(196) Visų pirma Komisija patikslina, kad valstybės įmonės, kurioms regionas ir STIF suteikė priemones, turi būti laikomos įmonėmis, nes, neatsižvelgiant į jų teisinį statusą, nagrinėjamuoju atveju jos vykdo ekonominę veiklą, t. y. teikia kelių transporto paslaugas. Todėl visos šių priemonių gavėjos – privačiosios įmonės ar valstybės įmonės – vykdo ekonominę veiklą ir turi būti laikomos įmonėmis pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(197) Sprendime pradėti procedūrą Komisija kėlė klausimą dėl regiono, o vėliau STIF pritaikytų investavimo pagalbos priemonių pobūdžio, taip pat ar tai buvo investicijų subsidijos ar kompensacija už viešąją paslaugą.

(198) Atsakydamos į šį klausimą, Prancūzijos institucijos ir suinteresuotosios trečiosios šalys teigė, kad regiono ir STIF įgyvendintos priemonės yra kompensacijos valstybės įmonėms ir privačiosioms autobusų transporto įmonėms kaip atlygis už VPĮ vykdymą, o kadangi jos taip pat atitinka *Altmark* sprendimo kriterijus, ekonominės naudos gavėjams jos nesuteikė.

(199) Iš tiesų visuotinė ekonominės svarbos paslaugos teikimo sąnaudų kompensacija nesuteikia pranašumo pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, jei įvykdomos visos keturios sąlygos ([27]). Pirma, įmonė gavėja privalo faktiškai būti įpareigota vykdyti VPĮ, o šie įpareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti. Antra, kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti. Trečia, kompensacija negali viršyti to, kas būtina, siekiant padengti visas ar dalį sąnaudų, kurios patiriamos vykdant VPĮ, atsižvelgiant į gautas atitinkamas įplaukas ir protingą pelną. Ketvirta, kai įmonė, vykdysianti VPĮ, nėra pasirinkta pagal viešųjų pirkimų procedūrą, kurią taikant atrenkamas konkurso dalyvis, galintis šias paslaugas teikti mažiausiomis visuomenei sąnaudomis, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis sąnaudų, kurias vykdydama tuos įpareigojimus būtų patyrusi tipinė tinkamai valdoma įmonė, turinti reikiamų priemonių viešųjų paslaugų reikalavimams įvykdyti, analize, atsižvelgiant į atitinkamas įplaukas ir pagrįstą pelną, susijusį su tų įpareigojimų vykdymu. Komunikate dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą Komisija išsamiau paaiškino, kaip ji supranta šias sąlygas ([28]).

(200) Todėl Komisija išnagrinės aptariamas priemones remdamasi *Altmark* sprendimu.

6.2.2.1. Regiono investicijų subsidijos

(201) Taikant pirmąjį *Altmark* sprendimo kriterijų siekiama nustatyti, kad pervestos sumos yra kompensacijos už aiškiai apibrėžtų VPĮ vykdymą.

(202) Nagrinėjamuoju atveju Komisija konstatuoja, kad tik valstybės įmonės ir transporto įmonės, kurioms pavesta vykdyti VPĮ, gali pretenduoti į regiono subsidijas. VPĮ buvo apibrėžti eksploatavimo susitarimuose, sudarytuose tarp kiekvieno vežėjo ir jo paslaugas užsakančios (-ių) savivaldos institucijos (-ų). Šiuose eksploatavimo susitarimuose buvo numatyta kompensacija už nuostolius, patirtus vykdant VPĮ, iš jų atskaičius gautas pajamas ir subsidijas.

(203) Regiono subsidijos papildė šią sutarčių priemonę, kad būtų skatinamos investicijos ir tuo pačiu metu kiekybinės arba kokybinės transporto pasiūlos gerinimo priemonės. Subsidijų dydis buvo nustatytas iš anksto taikant tam tikrą procentinį dydį, nustatytą konkrečiai išlaidų kategorijai (pvz., autobuso įsigijimo kainai atskaičius mokesčius), kuriai numatytas didžiausias dydis.

(204) Kad būtų galima pretenduoti į subsidiją, paslaugą užsakančios savivaldos institucijos turėdavo įsipareigoti stiprinti VPĮ turinį; šį įsipareigojimą jos taip pat perkeldavo vežėjams. Kaip išplaukia iš paties 1994 m. sprendimo pavadinimo, schemos tikslas iš tiesų buvo „gerinti viešojo kelių transporto paslaugas“. Tai nereiškia, kad regiono subsidijos buvo teikiamos kaip kompensacija už VPĮ. Jomis kaip įprastinėmis subsidijomis tiesiog buvo skatinamos transporto paslaugas teikiančių įmonių ir valstybės įmonių investicijos. Kita vertus, paslaugą užsakančios savivaldos institucijos būdavo įpareigotos kompensuoti vežėjui visą deficitą, atsiradusį vykdant *visus* jiems priskirtus įpareigojimus (įskaitant įpareigojimus, priskirtus tam, kad vežėjai galėtų pretenduoti į regiono subsidijas).

(205) Šis deficitas iš tiesų būtų buvęs didesnis be regiono subsidijų, nes jis būdavo apskaičiuojamas iš išlaidų atskaitant pajamas ir subsidijas, jei jų buvo suteikta. Tačiau yra konceptualus atskyrimas tarp, viena vertus, VPĮ sistemos ir kompensacijų, kurios buvo paslaugą užsakančių savivaldos institucijų atsakomybė (ir kurios nėra nagrinėjamos šios procedūros metu), bei, kita vertus, subsidijų schemos, kurios objektas bendruoju atveju buvo subsidijos, skirtos transporto paslaugoms gerinti.

(206) Todėl neatsižvelgdama į ekonominę strategiją, pagal kurią regiono subsidijos buvo teisingai susietos su kompensacijos už viešąją paslaugą apskaičiavimu, Komisija mano, kad regiono subsidijos nebuvo teikiamos kaip kompensacija už aiškiai apibrėžtus VPĮ. Vadinasi, pirmasis *Altmark* sprendimo kriterijus nėra įvykdytas. Kadangi keturi *Altmark* sprendimo kriterijai taikomi visi kartu, patikrinimo rezultatas neigiamas, jei vienas kriterijus nėra įgyvendintas. Todėl regiono priemonė, ją vertinant taip, kaip įprasta, turi būti nagrinėjama kaip schema, kuria leidžiama teikti investicijų subsidijas.

(207) Tačiau perimdamas dalį investavimo sąnaudų, kurias paprastai dengia transporto įmonės, regionas pasinaudojo finansinių veiksmų laisve šių subsidijų gavėjų naudai, nes gavėjai nuosavus išteklius galėjo panaudoti kitiems tikslams. Šiuo požiūriu subsidijų gavėjai gavo ekonominės naudos.

([27]) 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 87–95 punktai.
([28]) OL C 8, 2012 1 11, p. 4.

(208) Kai kurių suinteresuotųjų trečiųjų šalių vertinimu, šis pranašumas buvo prarastas dėl to, kad gavus subsidijas, kurias papildė veiklos vykdytojo išvengtos kapitalo sąnaudos, būdavo atitinkamai sumažinama kompensacija už viešąją paslaugą, kurią taip pat pervesdavo paslaugą užsakanti savivaldos institucija.

(209) Atsakydama į šį argumentą Komisija konstatuoja, kad tolesniuose aptariamos schemos organizavimo sprendimuose nebuvo nustatyti esminiai šios amortizacijos parametrai: trukmė, palūkanų norma. Vadinasi, nė viena schemos teisinio pagrindo nuostata visiškai neužtikrino, kad subsidijos būtų tinkamai išskaičiuojamos pagal priemonių naudojimo trukmę ir atsižvelgiant į finansavimo sąnaudas, kurių buvo išvengta ir kurios būtų sutapusios su rinkos finansavimo sąnaudomis. Todėl iškilus klausimui, ar subsidijos būdavo teisingai įtraukiamos į kompensaciją už viešąją paslaugą, kurias taip pat teikdavo paslaugą užsakančios savivaldos institucijos, apskaitą, reikia atskirai nagrinėti kiekvieną minėtų kompensacijų atvejį, o ne subsidijas. Tačiau šioje procedūroje aktualios tik subsidijos, o ne kitu būdu išmokėtos kompensacijos už viešąją paslaugą.

(210) Įvertinusi tai, kas minėta pirmiau, Komisija patvirtina, kad pavieniui vertinamos regiono išmokėtos subsidijos gavėjams suteikė ekonominės naudos.

6.2.2.2. Investicijų subsidijos, išmokėtos pagal CT1 sutartis

(211) CT1 buvo viešųjų paslaugų sutartis, kuria veiklos vykdytojui priskiriami aiškiai apibrėžti VPĮ. Todėl CT1 4-2 straipsnyje buvo numatyta, kad „veiklos vykdytojas teikia viešąją keleivių transporto paslaugą“. Šiuo tikslu įmonė įpareigota prižiūrėti ir eksploatuoti jai priskirtas linijas bei vežti keleivius STIF nurodytomis vežimo ir nustatytų tarifų sąlygomis. CT1 12-1 straipsnyje buvo nedviprasmiškai patikslinta: „tarifų nustatymas yra išimtinė ir nedeleguojama STIF kompetencija“. Veiklos vykdytojas kaip atlygį už tai gaudavo kompensaciją už nuostolius, patirtus vykdant VPĮ, iš jų atskaičius pajamas ir subsidijas, jei jų buvo gauta.

(212) CT1 pataisoje Nr. 3 nustatytos subsidijos buvo susietos su šiomis kompensacijomis taip, kaip ankstesniuoju laikotarpiu regiono subsidijų sistema buvo susieta su kompensacijomis sudarius eksploatavimo susitarimus. Pagrindinis skirtumas buvo tai, kad ta pat įstaiga (STIF) tuo pačiu metu pervesdavo i) griežtąja prasme – kompensaciją už viešąją paslaugą, kurios apskaičiavimo metodu buvo siekiama padengti deficitą, susijusį su VPĮ vykdymu, ir ii) investicijų subsidijas, grindžiamas didžiausios kainos / subsidijų dydžio kriterijais. Be to, kaip ir ankstesniuoju laikotarpiu, teisinis pagrindas, kuriuo leidžiama skirti subsidijas, t. y. nagrinėjamuoju atveju – CT1 pataisa Nr. 3, taip pat neapibrėžė esminių subsidijų išskaičiavimo iš kompensacijų už viešąją paslaugą, kurios būdavo teikiamos kitu būdu, parametrų.

(213) Atsižvelgdama į šiuos panašumus, kuriuos taip pat pabrėžė dauguma suinteresuotųjų trečiųjų šalių, Komisija mano, kad turi galioti tie patys argumentai kaip ir ankstesniajam laikotarpiui. Todėl pagal CT1 pataisą Nr. 3 suteiktos subsidijos yra „įprastinių“ investavimo subsidijų pobūdžio ir jų gavėjams jos suteikė ekonominės naudos.

6.2.2.3. CT2 sutarčių C2 įnašas

(214) CT2 yra viešųjų paslaugų sutartis, kuria vežėjui yra neabejotinai priskiriami aiškiai apibrėžti VPĮ tiek eksploatavimo, tiek investavimo atžvilgiu.

(215) Todėl CT2 5-2 straipsnyje veiklos vykdytojui yra nustatyti bendrieji įpareigojimai:

— „prižiūrėti ir eksploatuoti – šios sąvokos suprantamos kaip įpareigojimas įmonei imtis visų priemonių, kad vykdydama veiklą linijose ir naudodama įrenginius, kuriuos ji yra įpareigota eksploatuoti, ji užtikrintų, jog transporto paslauga bus teikiama laikantis tęstinumo, reguliarumo, dažnumo, apimties, saugumo ir kokybės standartų,

— vežti – tai yra įpareigojimas įmonei sutikti teikti ir vykdyti bet kokią keleivių vežimo paslaugą už viešai paskelbtus tarifus, laikantis STIF nustatytų vežimo sąlygų,

— taikyti tarifus – tai yra įpareigojimas įmonei parduoti ir priimti nustatytų tarifų produktus, laikantis STIF priimtų bendrųjų pardavimo ir naudojimo sąlygų,

— dalyvauti integruotose informacijos teikimo, bilietų išdavimo, tvarkaraščių ir persėdimo punktų naudojimo sistemose,

— prisidėti prie keleivių saugumo ir apsaugos.“

(216) CT2 41 straipsnyje taip pat nustatyti su turtu susiję veiklos vykdytojo įpareigojimai. Tai yra visų pirma įpareigojimas panaudoti visą turtą, įpareigojimas išlaikyti ir prižiūrėti viešajai transporto paslaugai teikti skirtą turtą, taip pat įpareigojimas sudaryti transporto priemonių parko investavimo planą per visą sutarties laikotarpį, taip transporto priemonių saugumo, patikimumo ir parengtumo bei išlaikymo ir priežiūros sąnaudų optimizavimo sumetimais užtikrinant, kad vidutinis parke esančių transporto priemonių amžius nebus didesnis kaip 7 metai.

(217) CT2 sutartimi STIF pakeičia ankstesniais laikotarpiais taikytą koncepciją viešųjų paslaugų sutartimi, kurioje jau nuo pat pradžių integruotai kalbama apie eksploatavimo *ir* investavimo įpareigojimus naudojantis būtent vieninga „paslaugos finansine sąskaita“. C2 įnašas yra aiškiai nustatytas taip, kad būtų kompensuojamos sąnaudos, išplaukiančios iš investavimo įpareigojimų. Komisija iš to sprendžia, kad C2 įnašas yra atlygis už aiškiai apibrėžtus su investavimu susijusius VPĮ, vadinasi, pirmasis *Altmark* sprendimo kriterijus yra įgyvendintas.

(218) Konstatavus C2 įnašo atitiktį pirmajam *Altmark* sprendimo kriterijui belieka įvertinti jo atitiktį antrajam, trečiajam ir ketvirtajam *Altmark* sprendimo kriterijams. Kadangi turi būti tenkinami visi kriterijai, Komisija įrodys tik tai, kad ketvirtasis kriterijus nėra įvykdytas, ir konstatuos, jog šiuo įnašu yra suteikiama ekonominė nauda.

(219) Ketvirtuoju *Altmark* sprendimo kriterijumi tikrinama, ar tuo atveju, kai įmonė, vykdysianti VPĮ, nėra pasirinkta pagal viešųjų pirkimų procedūrą, kurią taikant atrenkamas konkurso dalyvis, galintis šias paslaugas teikti mažiausiomis visuomenei sąnaudomis, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis sąnaudų, kurias vykdydama tuos įpareigojimus būtų patyrusi tipinė tinkamai valdoma įmonė, turinti reikiamų priemonių viešųjų paslaugų reikalavimams įvykdyti, analize, atsižvelgiant į atitinkamas įplaukas ir pagrįstą pelną, susijusį su tų įpareigojimų vykdymu.

(220) Šiuo atžvilgiu svarbu pripažinti, kad STIF atliko lyginamąją sąnaudų analizę prieš pasirašydama sutartis su veiklos vykdytojais. Ši lyginamoji analizė tuo pačiu metu grindžiama i) tiksliais matematiniais kiekvienos sutarties duomenimis, ii) teisiniais instrumentais, kuriais užtikrinama sąnaudų ir įrenginių palyginamumas, iii) Il de Franso keleivių transporto rinkos išsamiomis žiniomis ir iv) palyginimu tiek su sektoriuje priimtinais „verslo“ duomenimis, tiek su sutartimis, pasirašomomis po konkurencinės viešųjų pirkimų procedūros. Tačiau šioje išsamioje analizėje iš esmės domimasi eksploatavimo kintamaisiais, tokiais kaip autobusų vidutinis greitis arba vienos transporto priemonės nuvažiuotų valandų skaičius. Šių kintamųjų tyrimas, labai svarbus deryboms dėl veiklos sąnaudų ir C1 įnašui nustatyti, nesuteikia galimybės įsitikinti, kad C2 įnašu padengiamos investavimo išlaidos atitinka tinkamai valdomos vidutinės įmonės išlaidas. Be to, nėra jokių požymių, kad STIF taikyta imtis reprezentuoja tinkamai valdomas įmones. Vadinasi, jei STIF įvykdyta analizė yra akivaizdi ir neabejotina racionalaus viešųjų paslaugų veiklos vykdytojams teikiamų kompensacijų tvarkymo pažanga, jos neužtenka tam, kad C2 įnašo atžvilgiu būtų įvykdytas ketvirtasis *Altmark* sprendimo kriterijus.

(221) Kadangi ketvirtasis *Altmark* sprendimo kriterijus nėra įvykdytas, Komisija padaro išvadą, kad pagal CT2 sutartį suteiktas C2 įnašas gavėjams suteikia ekonominės naudos.

6.2.3. *Atrankumas*

(222) Iš nusistovėjusios teismo praktikos ([29]) matyti, kad priemonė laikoma atrankine, jei ne visi ekonomikos sektoriai gali pasinaudoti šia tvarka. Tiek regiono, tiek STIF įgyvendintos priemonės taikomos vietos valdžios institucijų valstybės įmonėms ir privačiosioms įmonėms, su kuriomis šios institucijos arba STIF yra sudariusios Il de Franso transporto linijos ar tinklo eksploatavimo susitarimą. Aptariamos priemonės aktualios tik Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto sektoriui.

(223) Be to, Komisija pastebi, kad kai kurios šio sektoriaus įmonės yra pasirenkamos prieš teikiant subsidijas VPĮ vykdysiančių įmonių atrankos būdu.

([29]) Žr., pvz., 1999 m. birželio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Belgijos Karalystė prieš Komisiją*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 32 punktą arba 2001 m. lapkričio 8 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Adria-Wien Pipeline GmbH ir Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH prieš Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, 48 punktą.

(224) Kadangi atrankumas pastebimas tiek sektoriaus lygmenyje, tiek jo viduje, nereikia papildomai įrodyti šio atrankumo geografinio pobūdžio, priešingai nei, kaip atrodo, teigia *RATP Dev*, remdamasi *Azores* sprendimu ([30]). Todėl Komisija prieina prie išvados, kad regiono ir STIF įgyvendintos priemonės CT1 ir CT2 sutartyse yra atrankinės.

6.2.4. *Poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai*

(225) Reikia patikrinti, ar priemonės gali iškraipyti konkurenciją, t. y. ar jos gali daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(226) Nagrinėdama regiono priemonę, Komisija, pritardama Paryžiaus administraciniam teismui ([31]), konstatuoja, kad „įmonės, vykdančios veiklą reguliaraus keleivių transporto sektoriuje, vykdo veiklą ir nereguliaraus keleivių transporto sektoriuje […], todėl minėtas subsidijas gavusios reguliaraus keleivių transporto įmonės turi galimybę konkuruoti su keleivių transporto įmonėmis, negavusiomis šių subsidijų, kurios, kaip minėta, skirtos įmonėms, vykdančioms veiklą reguliarių maršrutų linijose.“ Vadinasi, per pirmuosius penkerius metus ne įprastais naudojimo laikotarpiais šie įrenginiai galėdavo būti panaudoti kitiems tikslams, taip pat ir nereguliaraus transporto rinkoje. Praėjus penkeriems metams regionas nebetaikydavo įpareigojimo konkrečiam tikslui naudoti subsidijuojamo turto. Be to, jokia nuostata ar sąlyga nedraudė subsidijas gaunančioms įmonės, eksploatuojančioms Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto linijas, mėginti dalyvauti kitose konkurencijai atvertose Prancūzijos ar Europos reguliaraus ar nereguliaraus keleivių transporto rinkose. Nacionalinis teisėjas, spręsdamas administracinį ginčą, nurodytą 27–32 konstatuojamosiose dalyse, nusprendė taip pat, todėl padarė išvadą, kad subsidijas gavusios įmonės, „sutaupiusios lėšų įsigydamos subsidijuojamas transporto priemones ir įrenginius, galėjo gauti konkurencinį pranašumą palyginti su pagalbos negavusiomis įmonėmis“, todėl nagrinėjama priemonė „gali daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ir iškraipyti konkurenciją arba kelti konkurencijos iškraipymo grėsmę“ ([32]). Komisija priimą šią išvadą ir patvirtina, kad nuo regiono priemonės įvedimo ir *a fortiori* per visą nagrinėjamą laikotarpį regiono investicijų subsidijos galėjo iškraipyti konkurenciją bei padaryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(227) Tolesniu laikotarpiu turtas, kuriam STIF skyrė subsidijas pagal CT1 pataisą Nr. 3, turėjo būti naudojamas tik viešosios paslaugos veiklai, įtrauktai į STIF transporto planą, vykdyti bent 8 metus ([33]). Vis dėlto Komisija pastebi, kad 226 konstatuojamojoje dalyje pateikti argumentai galioja ir po aštuntųjų naudojimo metų.

(228) Be to, net jei būtų daroma prielaida, kad STIF subsidijuoti autobusai ir tolimojo susisiekimo autobusai buvo naudojami viešųjų paslaugų užduotims Il de Franso reguliaraus viešojo kelių transporto rinkoje, to neužtektų tam, kad būtų galima teigti, jog aptariama priemonė niekaip negalėjo iškraipyti konkurencijos ir daryti poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai. Tai, kad valstybės institucija prisiima sąnaudas, kurias paprastai turėtų padengti įmonė, iš tiesų suteikia jai pranašumą prieš jos tiesioginius konkurentus įvairiose rinkose, kuriose ji gali vykdyti veiklą, todėl tai iškraipo konkurenciją. Kaip pastebėta *Altmark* sprendime, nuo 1995 m. keletas valstybių narių ėmė atverti kai kurias transporto rinkas kitose valstybėse narėse įsisteigusių įmonių konkurencijai. Prancūzijos atveju šis sektorius buvo atvertas konkurencijai 1993 m. ([34]), t. y. anksčiau nei 1995 m. Vadinasi, bet kokia vieša Prancūzijos subsidija kelių transporto įmonei po 1993 m. galėjo daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(229) Atsižvelgdama į tai, kad išdėstyta pirmiau, Komisija padaro išvadą, kad CT1 pataisa Nr. 3 priimta subsidijų priemonė galėjo iškraipyti konkurenciją ir padaryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(230) Argumentas 228 konstatuojamojoje dalyje taip pat galioja CT2 laikotarpiui, nes pagalba, suteikta kaip C2 įnašas pagal CT2 sutartį, taip pat gali iškraipyti konkurenciją ir padaryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

([30]) Žr. šio sprendimo 135 konstatuojamąją dalį ir 21 išnašą.
([31]) Paryžiaus administracinio teismo nuosprendis Nr. 0417015.
([32]) Paryžiaus apeliacinio administracinio teismo sprendimas Nr. 08PA04753.
([33]) STIF pastabos, 40 punktas.
([34]) 1993 m. sausio 29 d. Įstatymas Nr. 93-122 dėl korupcijos prevencijos ir skaidrumo vykdant ekonominę veiklą ir viešąsias procedūras, vadinamasis „Sapin įstatymas“.

6.2.5. *Išvada dėl valstybės pagalbos buvimo*

(231) Komisija padaro išvadą, kad investicijų subsidijos ir išmokėtos kompensacijos už viešąją paslaugą, kurias iš pradžių suteikė regionas ir kurios vėliau buvo teikiamos pagal CT1 pataisą Nr. 3, o galiausiai kaip C2 įnašas pagal CT2, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

6.2.6. *Pagalbos teisėtumas*

(232) Visų pirma, Komisija nori atsakyti į regiono ir kai kurių kitų suinteresuotųjų trečiųjų šalių argumentus dėl to, kad ginčijamą regiono priemonę galima apibūdinti kaip esamą valstybės pagalbą. Komisija patikslina, jog esamos pagalbos klausimas iškyla tik dėl regiono schemos, nes jos įvedimo data nėra tokia aiški kaip vėlesnių STIF įgyvendintų schemų. Nagrinėjant pastarąsias, akivaizdu tai, kad priėmus CT1 pataisą Nr. 3 įsteigta subsidijų schema buvo įgyvendinta 2008 m. ir, neatsižvelgiant į koncepcinius abiejų schemų panašumus, negali būti laikoma paprasta regiono schemos tąsa jau vien todėl, kad abiejose schemose subsidijas teikia skirtingos institucijos.

(233) Nagrinėdamos regiono schemą, procedūroje dalyvaujančios šalys, teigusios, kad regiono schema yra esama valstybės pagalba, iš esmės tikino, jog teisinis pagrindas, kuriuo buvo įsteigta regiono subsidijų schema, yra 1949 m. lapkričio 14 d. Dekretas Nr. 49-1473 dėl geležinkelių ir kelių transporto koordinavimo ir suderinimo. Šiame dekrete, kuris buvo panaikintas 2012 m., iš tiesų buvo numatyta, kad „regioninė valdžios institucija gali subsidijuoti kelių transporto tarnybą su kokia nors įmone sudarydama sutartį, kurioje nustatomi jai tenkantys įpareigojimai, papildantys tuos, kurie numatyti įmonės įstatuose“ (19 straipsnio 1 dalis). Tokiu atveju reikėtų konstatuoti, jog schemos teisinis pagrindas yra ankstesnis už Romos sutartį, ir laikyti, kad regiono įgyvendinta schema yra esama valstybės pagalba.

(234) Tos pačios šalys taip pat pastebi, kad jei, Komisijos nuomone, aplinkybė, jog regiono įgyvendintai priemonei taikoma 1949 m. dekrete numatyta bendroji sistema, nėra pakankama tam, kad ši priemonė būtų laikoma esama valstybės pagalba, tuomet reikėtų atsižvelgti į datą, kurią šią priemonę formaliai įsteigė Regiono taryba. Taikytina data būtų 1984 m. vasario 14 d. Sprendimo CR 84-07, kuriuo, kaip teigia šios procedūroje dalyvaujančios šalys, pirmą kartą buvo nustatyta tokia priemonė, kokia ji veikė iki 2008 m., paskelbimo diena. Antruoju atveju reikėtų nustatyti, kad poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai kriterijus nebuvo įvykdytas schemos įgyvendinimo dieną, nes Prancūzijos reguliaraus viešojo kelių transporto rinka nebuvo atverta konkurencijai. Tai reikštų, kad schema nebuvo pagalba jos įvedimo metu.

(235) Komisija negali sutikti su šiais dviem argumentais.

(236) Nagrinėdama pagrindinį argumentą, Komisija pastebi, kad 1949 m. dekrete nebuvo tiksliai apibrėžtas joks esminis schemos parametras: trukmė, biudžetas, gavėjų apibrėžtis, turto, kuris gali būti subsidijuojamas, pobūdis, subsidijos lygis. Šiuo dokumentu nebuvo suteikta jokia teisė gauti subsidijas. Todėl 1949 m. dekretas negali būti laikomas regiono įgyvendintos pagalbos priemonės teisiniu pagrindu, kaip matyti iš šio sprendimo aprašymo.

(237) Aptariant papildomą argumentą, panašu, kad suinteresuotųjų šalių argumentavime yra klaidų. NET jei 1984 m. sprendimas iš tiesų turėtų būti laikomas teisiniu pagrindu, kuriuo buvo nustatyta regiono priemonė, Komisija primena, kad poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai kriterijus jau buvo įvykdytas tą dieną, kaip matyti iš 226 konstatuojamojoje dalyje pateiktų teiginių. Vadinasi, negalima teigti, kad regiono schema nėra pagalba jos įsteigimo metu, neatsižvelgiant į įvedimo datą – ar tai būtų 1979 m., ar 2008 m.

(238) Jei reikėtų laikyti, kad regiono schema buvo nustatyta kuriuo nors ankstesniu nei 1994 m. sprendimu, galėtų kilti klausimas dėl ginčijamų priemonių senaties termino, nes tokiu atveju jų teisinis pagrindas būtų daugiau nei dešimt metų senesnis nei 2004 m. gegužės mėn. įvykęs senaties sustabdymas.

(239) Dėl šio klausimo Komisija atsako, kad net jei schema būtų buvusi įsteigta iki 1994 m. (pvz., 1984 m. sprendimu), valstybės pagalbai taikomos senaties termino taisyklės neturėtų įtakos išvadai, kad nuo 1994 m. regiono skiriama

pagalba yra nauja pagalba. Senaties terminas iš tiesų taikomas tik iki senaties termino dienos atliktiems mokėjimams, o ne visai schemai. Tačiau senaties terminas buvo sustabdytas 2004 m. gegužės mėn. nacionaliniam teisėjui pateiktu skundu. Tai, kad nacionalinis teisėjas sustabdė senaties terminą, taip pat aktualu ir Komisijai, nes nacionalinio teisėjo įgaliojimų paskirtis yra išlaikyti prerogatyvas, kurios Komisijai suteiktos SESV 108 straipsnio 3 dalimi. Vadinasi, bet kokia po 1994 m. gegužės mėn. regiono suteikta pagalba, net jei būtų nustatyta, kad teisinis pagrindas, kuriuo leidžiama suteikti šią pagalbą, yra ankstesnis, šios procedūros metu turi būti laikoma nauja pagalba.

(240) Išsprendus esamos pagalbos ir galimo ginčijamų priemonių senaties termino klausimus, būtina išnagrinėti aptariamų priemonių teisėtumą.

(241) Apie regiono, o vėliau STIF pagal CT1 pataisą Nr. 3 suteiktas investicijų subsidijas Komisijai nebuvo pranešta. Taigi šios subsidijos yra neteisėta pagalba.

(242) Nagrinėjant CT2 sutarties C2 įnašą, Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 9 straipsnyje nurodyta, kad vadovaujantis jo principais teikiamoms kompensacijoms pranešimo reikalavimas pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį netaikomas. *Dilly's Wellnesshotel* sprendime ([35]) Teisingumo Teismas paaiškino, kad visos išimčių reglamento sąlygos, įskaitant formaliąsias, turėtų būti įgyvendintos tam, kad būtų galima atleisti nuo pranešimo prievolės. Nagrinėjamuoju atveju šio sprendimo 6.3.2 skirsnyje bus įrodyta, kad CT2 sutarties C2 įnašas atitinka esminius Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 išvardytus kriterijus. Kita vertus, Komisija konstatuoja, jog STIF neįvykdė Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 7 straipsnio 2 dalyje nurodyto paskelbimo reikalavimo. Prancūzijos institucijos iš tiesų pripažino, kad OPTILE įmonių atveju skelbimai apie sutarčių skyrimą nebuvo publikuoti neatsižvelgiant į Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 pateikto reikalavimą. Nagrinėdama su RATP ir *SNCF Mobilités* sudarytas sutartis, Komisija pastebi, kad skelbimai apie sutarčių skyrimą buvo publikuoti *Viešojo pirkimo skelbimų oficialiajame biuletenyje* ir *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* po sutarčių skyrimo, o ne likus bent vieniems metams iki tiesioginio paskyrimo, kaip reikalaujama. Todėl nebuvo laikomasi Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 7 straipsnio nuostatų ir STIF pagal CT2 sutartį suteiktai pagalbai atleidimas nuo pranešimo reikalavimo, kaip numatyta reglamento 9 straipsnyje, netaikomas. Kadangi apie ją nebuvo pranešta, Komisija prieina prie išvados, kad tai yra neteisėta pagalba.

(243) Komisija primena, kad nacionalinės institucijos prisiima visas neteisėtos pagalbos suteikimo pasekmes, ypač susijusias su palūkanų už neteisėtumo laikotarpį išieškojimu, kaip nustatyta *CELF* sprendime ([36]).

6.3. **Priemonių atitikties valstybės pagalbos taisyklėms vertinimas**

6.3.1. *Regiono, o vėliau STIF pagal CT1 pataisą Nr. 3 suteiktos investicijų subsidijos*

(244) Atsižvelgiant į tai, kad STIF pagal CT1 pataisą Nr. 3 teiktos subsidijos labai panašios į ankstesniu laikotarpiu regiono teiktas subsidijas, tie patys suderinamumo su vidaus rinka argumentai taikomi abiem priemonėms.

(245) Šiomis investicijų subsidijomis nebuvo nei tenkinami transporto koordinavimo poreikiai, nei atlyginama už įpareigojimus, susijusius su viešosios paslaugos sąvoka, kaip nustatyta 206 ir 213 konstatuojamosiose dalyse. Todėl Komisija negali remtis SESV 93 straipsniu (ar iš jo kylančia antrine teise), kad įvertintų jų suderinamumą su vidaus rinka.

(246) Kita vertus, pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį pagalba gali būti laikoma neprieštaraujančia vidaus rinkai, jeigu ji skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti ir jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui. Tai gali būti ypač investicinė pagalba, gerinanti atitinkamos ekonominės veiklos vykdymo būdą. Prancūzijos institucijos teigia, kad ši nuostata taikoma Il de Franso regiono įgyvendintai investicinės pagalbos priemonei.

([35]) 2016 m. liepos 21 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Dilly's Wellnesshotel GmbH prieš Finanzamt Linz*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, 47 punktas.

([36]) 2008 m. vasario 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Centre d'exportation du livre français (CELF) ir Ministre de la Culture et de la Communication prieš Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE)*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, 55 punktas.

(247) Įgyvendinus įrenginiams skirtą investicinės pagalbos priemonę, kuriuo galima kiekybiškai ir kokybiškai pagerinti reguliaraus viešojo kelių transporto pasiūlą, viršijant įpareigojimų lygį, kuriuo pagalbos gavėjai turėjo teikti savo paslaugas prieš jiems suteikiant šias subsidijas, siūlomos transporto paslaugos galėjo tapti patrauklesnės nei alternatyvūs kelionių individualiomis transporto priemonėmis būdai. Dėl šios priežasties, taip pat atsižvelgiant į ypatingą Il de Franso kontekstą, apie kurį primenama 16 ir 17 konstatuojamosiose dalyse, aptariamos priemonės padėjo siekti viešojo intereso tikslo, nustatyto 2011 m. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo plano baltojoje knygoje ([37]), t. y. individualių transporto priemonių keitimo viešojo transporto priemonėmis. Nesant subsidijų, vežėjai nebūtų galėję taikyti šių gerinimo priemonių. Linijoms, kurioms suteiktos subsidijos, iš tiesų trūko lėšų, o jų ekonominis balansas jau priklausė nuo kitu būdu teikiamų kompensacijų už viešąją paslaugą. Todėl aptariamos priemonės turėjo skatinamąjį poveikį.

(248) Komisija konstatuoja, kad subsidijų pagrindui ir lygiui buvo nustatyta didžiausia riba, todėl regionas, o vėliau STIF tiesiogiai prisiėmė tik dalį investavimo sąnaudų. Didžiausias subsidijų lygis pasiekdavo 50 % paprastiems autobusams ir 60 % ekologiškiems autobusams, vadinasi, pagalba buvo vidutiniškai intensyvi. Šiuo požiūriu būtina atsižvelgti į tai, kad subsidijuojamos priemonės, daugiausiai autobusai, galėjo būti tik labai ribotai naudojami kitiems tikslams ar kitose linijose, nei buvo suteikta subsidija. Viena vertus, naudojimas kitiems tikslams nei viešas keleivių vežimas buvo apribotas arba draudžiamas: pagal CT1 ir regiono sutarčių pataisose nuo 1999 m. bet koks paskirties pakeitimas buvo draudžiamas subsidijos amortizacijos laikotarpiu; iki 1999 m. ši praktika buvo apribota pirmuosius 5 metus. Kita vertus, transporto priemonės, skirtos daugiausiai stovinčių keleivių miesto transportui, sunkiai pritaikomos nereguliariajam transportui, kuriam turi būti naudojami turistiniai tolimojo susisiekimo autobusai, skirti sėdintiems keleiviams vežti ir turintys saugos diržus. Galiausiai jei nebuvo galima atmesti poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai galimybės dėl 226 ir 228 konstatuojamosiose dalyse aprašytų priežasčių, labai tikėtina, kad jis buvo nedidelis, atsižvelgiant į vietinį aptariamų rinkų mastą ir tai, kad dėl sutarčių nuostatų ir materialinių sunkumų buvo sudėtinga ar neįmanoma subsidijuojamus įrenginius panaudoti kitose geografinėse zonose (Prancūzijoje ar Europoje).

(249) Atsižvelgiant į tai, kas minėta pirmiau, Komisija prieina prie išvados, kad prekybos sąlygoms nebuvo daromas viešojo intereso neatitinkantis poveikis ir kad abi aptariamos priemonės yra suderinamos su vidaus rinka, nes jos atitinka SESV 107 straipsnio 3 dalį.

6.3.2. *CT2 sutarties C2 įnašas*

(250) Komisija jau 217 konstatuojamojoje dalyje nustatė, kad, priešingai nei iki 2008 m. regiono arba STIF pagal CT1 pataisą Nr. 3 teiktos subsidijos, CT2 sutarties C2 įnašas turėtų būti laikomas kompensacija už viešąją paslaugą.

(251) Suteiktos pagalbos už tam tikrų įsipareigojimų, susijusių su viešosios paslaugos sąvoka, suderinamumo su vidaus rinka tyrimas atliktas pagal SESV 93 straipsnį. Taikydama SESV 93 straipsnį, Komisija remiasi iš SESV 93 straipsnio kilusios antrinės teisės aktuose, ypač Reglamente (EB) Nr. 1370/2007, galiojančiame nuo 2009 m. gruodžio 3 d., nustatytais pagrindiniais principais. Komisija būtent tikrina, ar laikomasi Reglamento 3, 4 ir 6 straipsniuose išvardytų principų.

(252) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 3 straipsnio 1 dalyje teigiama, kad „Jei kompetentinga institucija nusprendžia savo pasirinktam operatoriui už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą suteikti bet kokio pobūdžio išimtines teises ir (arba) kompensaciją, ji tai daro pagal viešųjų paslaugų sutartį."

(253) Pagal 2005 m. birželio 10 d. Dekretą Nr. 2005-664 STIF yra Il de Franso reguliarų keleivių transportą organizuojanti įstaiga, todėl ji yra kompetentinga institucija teikti kompensacijas už viešąją paslaugą. Šios kompensacijos – tiek C1, tiek C2 komponentai – teikiami pagal CT2 sutartį, kuri yra viešųjų paslaugų sutartis. Todėl užtikrinama Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 3 straipsnio atitiktis.

(254) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnyje pateiktas privalomas viešųjų paslaugų sutarčių turinys.

a) Taikant minėto straipsnio 1 dalį, viešųjų paslaugų sutartyse:

— aiškiai apibrėžiami VPĮ, kuriuos viešųjų paslaugų operatorius privalo vykdyti, ir atitinkamos geografinės teritorijos,

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

— iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatomi rodikliai, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacijos, ir bet kurių suteiktų išimtinių teisių pobūdis ir apimtis taip, kad būtų išvengta permokos,

— nustatoma su paslaugų teikimu susijusių sąnaudų paskirstymo tvarka.

b) Taikant to paties straipsnio 2 dalį, viešųjų paslaugų sutartyse turi būti nustatyta pajamų, gautų pardavus bilietus, paskirstymo tvarka.

c) Kita vertus, to paties straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad autobusų transporto viešųjų paslaugų sutarčių trukmė negali viršyti dešimt metų.

d) To paties straipsnio 6 dalyje nurodyta, kad jei operatoriams nustatomi kokybės standartai, sutartyje jie turi būti aiškiai nurodyti.

(255) Dėl CT2 sutarties Komisija padarė toliau pateiktas išvadas.

a) CT2 sutartis gali būti laikoma viešųjų paslaugų sutartimi, atsižvelgiant į tai, kad, kaip įrodyta 214–216 konstatuojamosiose dalyse, veiklos vykdytojui suteikiamas keleivių transporto viešųjų paslaugų, kurioms taikomi VPĮ, valdymas ir vykdymas. Šioje sutartyje numatytas C1 įnašas ir C2 įnašas. Jie skaidriai ir objektyviai apibrėžti CT2 53 straipsnyje. Kadangi yra sudaryta vieninga finansinė sąskaita, taip galima tiksliai paskirstyti su paslaugų teikimu susijusias sąnaudas. Todėl užtikrinama Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies atitiktis.

b) Pajamų, gautų pardavus bilietus, paskirstymo mechanizmas yra labai tiksliai aprašytas CT2 50 straipsnyje. Todėl patvirtinama ir atitiktis šio straipsnio 2 daliai.

c) Nuo 2008 m. CT2 pakeitė CT1 visą likusį pastarosios sutarties laiką – iki 2016 m. gruodžio 31 d. Todėl užtikrinama atitiktis ir to paties straipsnio 3 daliai.

d) CT2 įtraukti sutartyje aiškiai apibrėžti kokybės standartai. Todėl patvirtinama ir atitiktis šio straipsnio 6 daliai.

(256) Galiausiai Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 6 straipsnyje ir priede aprašyti pagrindiniai principai, kurie visų pirma taikomi nustatant kompensaciją už viešąją paslaugą:

a) dėl VPĮ vykdymo atsiradusio „grynojo finansinio rezultato“ operatoriaus pajamoms ir sąnaudoms apskaičiavimo būdas;

b) buhalterinis VPĮ ir komercinės veiklos atskyrimas;

c) „pagrįsto pelno“, kurį operatorius gali diskontuoti iš mokamos kompensacijos už viešąją paslaugą, apibrėžtis;

d) skatinimas išlaikyti ir tobulinti veiksmingą valdymą, kad būtų galima teikti kokybiškas paslaugas.

(257) Komisijos tyrimas šiuo aspektu apsiriboja tik CT2 sutarties C2 įnašu, nes C1 įnašas nepatenka į sprendime pradėti procedūrą nustatytą tyrimo apimtį. Tačiau būtina paaiškinti ryšį tarp C1 ir C2, kad būtų galima padaryti išvadą dėl C2 įnašo.

(258) C1 įnašu siekiama kompensuoti veiklos deficitą, kuris apskaičiuojamas kaip veiklos sąnaudų suma (išskyrus su investavimu susijusius elementus, tokius kaip turto nusidėvėjimo dotacijos), pridedant sutartyje išsiderėtą maržą ir atimant visas veiklos pajamas bei subsidijas. Ir priešingai – C2 įnašas apskaičiuojamas kaip turto nusidėvėjimo dotacijų suma, todėl juo nesiekiama padengti sąnaudų, atsiradusių dėl sutartyje apibrėžtų investavimo įpareigojimų. Šių abiejų įnašų apskaičiavimo būdas yra aiškiai nurodytas CT2 ir jos prieduose, vadovaujantis 256 konstatuojamosios dalies a punktu.

(259) Remiantis STIF pateikta informacija, visos linijos, dėl kurių pasirašyta CT2 sutartis, turi veiklos deficitą (dar prieš į apskaitą įtraukiant investavimo sąnaudas), todėl C1 įnašas visada būna teigiamas ([38]). Kadangi su veikla susijusių pajamų ir subsidijų neužtenka tam, kad būtų galima padengti bent dalį metams apskaičiuotų investavimo sąnaudų, C2 įnašas iš tiesų yra lygus turto nusidėvėjimo dotacijų, įtrauktų į vieningą finansinę sąskaitą, sumai (pridėjus kapitalo sąnaudas).

([38]) C1 įnašas atitinka vidutiniškai 61 % veiklos sąnaudų ir sutartyje numatyto pelno. Veiklos pajamos atitinka vidutiniškai 31 % veiklos sąnaudų ir sutartyje numatyto pelno.

(260) Iš šio skirtumo matyti, kad „pagrįsto pelno“ apibrėžtis, vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 6 straipsnio nuostatomis, visiškai priskirtinos C1, o ne C2 įnašui. Todėl 256 konstatuojamosios dalies c punktas negali būti taikomas atskirai nagrinėjamam C2 įnašui. Kita vertus, galima konstatuoti, kad C2 įnašas jokiu būdu vežėjui negali suteikti kompensacijos permokos, nes jis dengia tik faktiškai nustatytas investavimo išlaidas, kurios kaip turto nusidėvėjimo dotacijos perkeliamos į kiekvienos linijos finansinę sąskaitą.

(261) Nagrinėdama 256 konstatuojamosios dalies b punktą, Komisija pastebi, jog tai, kad egzistuoja ši paslaugos finansinė sąskaita, atskira kiekvienai linijai, dėl kurios sudaryta viešųjų paslaugų sutartis, suteikia galimybę, viena vertus, užtikrinti kitų operatoriaus veiklos rūšių buhalterinį atskyrimą ir, kita vertus, visas su viešosios paslaugos teikimu susijusias sąnaudas ir pajamas nurodyti laikantis Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priede išvardytų principų.

(262) Galiausiai, nagrinėjant 256 konstatuojamosios dalies d punktą, CT2 49 straipsnyje numatyta, kad „įmonei gali būti išmokamas ne tik atlygis, bet ir premijos, priemokos ar skiriami delspinigiai, susiję su [veiklos] efektyvumu jai teikiant atitinkamą paslaugą“. Vadinasi, kompensacija už viešąją paslaugą, į kurią patenka C2 įnašas, yra susieta su pakankamai išplėtota skatinimo sistema, kad būtų galima teigti, jog Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 nuostatų yra laikomasi.

(263) Atsižvelgdama į tai, kad išdėstyta pirmiau, Komisija padaro išvadą, kad CT2 sutarties C2 įnašas atitinka Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 išdėstytus kompensacijos už viešąją paslaugą apskaičiavimo principus, todėl jis gali būti paskelbtas suderinamu su vidaus rinka pagal SESV 93 straipsnį. Ši išvada, susijusi tik su C2 įnašu, neturi įtakos visų kompensacijų pagal CT2 sutartį suderinamumo įvertinimui (nes C1 įnašas nepatenka į šio sprendimo taikymo sritį).

7. **IŠVADA**

(264) Il de Franso suteiktos investicinės subsidijos pagal sprendimus, priimtus 1994 m., 1998 m. ir 2001 m., yra neteisėtai suteikta valstybės pagalba, pažeidžianti SESV 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau, įvertinusi atitiktį SESV 107 straipsnio 3 daliai, Komisija skelbia, jog šios pagalbos priemonės yra suderinamos su vidaus rinka.

(265) STIF suteiktos investicinės subsidijos pagal CT1 pataisą Nr. 3, yra neteisėtai suteikta valstybės pagalba, pažeidžianti SESV 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau, įvertinusi atitiktį SESV 107 straipsnio 3 daliai, Komisija skelbia, jog šios pagalbos priemonės yra suderinamos su vidaus rinka.

(266) Kompensacijos už viešąją paslaugą, kurias STIF suteikė kaip C2 įnašą pagal CT2 sutartį, yra valstybės pagalba, kuriai netaikytinas Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 numatytas atleidimas nuo pranešimo reikalavimo, nes ji neatitinka tam tikrų šio reglamento kriterijų. Tačiau, įvertinusi atitiktį SESV 93 straipsniui, Komisija skelbia, jog šios pagalbos priemonės yra suderinamos su vidaus rinka.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1994–2008 m. Prancūzijos neteisėtai vykdyta pagalbos schema kaip Il de Franso regiono mokamos investicinės subsidijos pagal sprendimus CR 34-94, CR 44-98 ir CR 47-01 yra suderinama su vidaus rinka.

2 straipsnis

Nuo 2008 m. Prancūzijos neteisėtai vykdyta pagalbos schema kaip STIF mokamos investicinės subsidijos pagal CT1 pataisą Nr. 3 yra suderinama su vidaus rinka.

3 straipsnis

Prancūzijos neteisėtai vykdyta pagalbos schema kaip STIF mokami C2 įnašai pagal CT2 sutartį yra suderinama su vidaus rinka.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2017 m. vasario 2 d.

Komisijos vardu

Margrethe VESTAGER

Komisijos narė