DEĊIŻJONIJIET

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2017/1470

tat-2 ta' Frar 2017

dwar l-iskemi ta' għajnuna SA.26763 2014/C (eks 2012/NN) implimentata minn Franza favur tal-impriżi ta' trasport bix-xarabank fir-Reġjun ta' Île-de-France

(notifikata bid-dokument C(2017) 439)

(It-test bil-Franċiż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 108(2), l-ewwel subparagrafu tiegħu,

Wara li kkunsidrat il-Ftehim dwar iż-Żona Ekonomika Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 62(1)(a) tiegħu,

wara li stiednet lill-partijiet interessati sabiex jissottomettu l-kummenti tagħhom f'konformità mal-artikoli msemmija ([1]) u fid-dawl ta' dawn l-osservazzjonijiet,

Billi:

1. IL-PROĊEDURA

(1) B'ittra tas-7 ta' Ottubru 2008, irċevuta fis-17 ta' Ottubru 2008, ilmentatur li xtaq iżomm l-anonimat ("l-ilmentatur") għamel ilment quddiem il-Kummissjoni kontra r-Reġjun ta' Île de France ("ir-Reġjun") talli stabbilixxa sa mill-1994 skema ta' għajnuniet u ta' sussidji lil xi impriżi tat-trasport f'dak ir-reġjun.

(2) B'ittra tal-25 ta' Novembru 2008, il-Kummissjoni bagħtet lill-awtoritajiet Franċiżi talba għal informazzjoni dwar dan l-ilment.

(3) B'ittra tat-13 ta' Jannar 2009, l-awtoritajiet Franċiżi talbu lill-Kummissjoni għal perjodu addizzjonali sabiex iwieġbu għall-mistoqsijiet tal-Kummissjoni. Din tal-aħħar aċċettat permezz ta' ittra tal-14 ta' Jannar 2009. It-terminu biex tingħata risposta ġie għalhekk imtawwal sat-18 ta' Frar 2009.

(4) L-awtoritajiet Franċiżi wieġbu għat-talba ta' informazzjoni mill-Kummissjoni fis-26 ta' Frar 2009.

(5) B'ittri tal-20 ta' April, it-2 ta' Settembru u s-17 ta' Novembru 2010, l-ilmentatur bagħat aktar informazzjoni lill-Kummissjoni dwar il-miżuri mogħtija mir-Reġjun.

(6) Billi ma rċevew ebda talba għal informazzjoni addizzjonali, l-awtoritajiet Franċiżi, b'ittra tal-31 ta' Mejju 2011, talbu lill-Kummissjoni konferma bil-miktub dwar l-għeluq tal-proċedura ta' investigazzjoni.

(7) B'ittra tat-8 ta' Ġunju 2011, il-Kummissjoni talbet lill-awtoritajiet Franċiżi sabiex jikkummentaw dwar l-informazzjoni addizzjonali trażmessa mill-ilmentatur.

([1]) ĠU C 141 tad-9.5.2014, p. 38.

(8) Minkejja l-ittri ta' tfakkira tal-14 ta' Novembru 2011 u d-29 ta' Frar 2012 u l-posta elettronika tat-22 ta' Settembru u t-8 ta' Diċembru 2011, it-talba ta' informazzjoni tal-Kummissjoni baqgħet bla risposta.

(9) Talba oħra għal aktar informazzjoni ntbagħtet lill-awtoritajiet Franċiżi fis-17 ta' Lulju 2012.

(10) Fin-nuqqas ta' risposta mill-awtoritajiet Franċiżi fit-terminu stabbilit, intbagħtetilhom ittra ta' tfakkira fil-25 ta' Settembru 2012. Din tal-aħħar baqgħet bla tweġiba wkoll.

(11) Fl-14 ta' Diċembru 2012, il-Kummissjoni adottat deċiżjoni ta' inġunzjoni għall-għoti ta' informazzjoni. Franza wieġbet b'mod inkomplet fit-22 ta' Jannar 2013 u impenjat ruħha fl-istess tweġiba li se tikkuntattja mill-ġdid lill-Kummissjoni malajr kemm jista' jkun sabiex twieġeb b'mod eżawrenti kull domanda magħmula fid-deċiżjoni ta' inġunzjoni. Fil-jum tad-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni ma kienet irċeviet l-ebda informazzjoni addizzjonali.

(12) Fil-11 ta' Marzu 2014, u mingħajr qatt ma kienet irċeviet din l-informazzjoni, il-Kummissjoni bdiet il-proċedura ta' investigazzjoni formali prevista fl-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ("TFUE"). Din id-deċiżjoni ("id-deċiżjoni tal-ftuħ") ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* ([2]) u stiednet lill-partijiet terzi sabiex jippreżentaw l-osservazzjonijiet tagħhom fuq il-miżuri inkwistjoni.

(13) Franza ppreżentat l-osservazzjonijiet tagħha fit-30 ta' April 2014. Il-Kummissjoni rċeviet ukoll xi osservazzjonijiet mingħand seba' partijiet terzi interessati. Hi bagħtithom lil-Franza u tatha l-possibbiltà li tikkummenta dwarhom. B'ittra tat-3 ta' Settembru 2014, Franza indikat li ma kellhiex kummenti x'tagħmel.

(14) Fil-21 ta' Ġunju 2016, wara l-iskadenza, il-Kummissjoni rċeviet nota konġunta minn erbgħa tas-seba' partijiet interessati. Din in-nota kellha bħala għan b'mod partikolari biex tiġi ċċarata l-pożizzjoni ta' dawn il-partijiet terzi wara li l-Qorti tkun tat is-sentenza tagħha fil-Kawża *Il-Kummissjoni Ewropea kontra Jorgen Andersen* ("is-sentenza *Jorgen Andersen*") ([3]).

(15) Fl-aħħar nett, ir-Reġjun xtaq jissupplimenta l-osservazzjonijiet tiegħu bit-trażmissjoni ta' nota addizzjonali fid-9 ta' Novembru 2016.

2. IL-KUNTEST U L-PREŻENTAZZJONI TAL-MIŻURI INKWISTJONI

(16) B'aktar minn 12-il miljun abitant, l-Île-de-France tirrappreżenta waħedha 18,8 % tal-popolazzjoni ta' Franza, li jagħmel minnha r-reġjun l-aktar popolat u l-ogħla densità ta' popolazzjoni (996 abitant/km²). Skont l-Istitut tal-Iżvilupp Urban tal-Île-de-France ([4]), l-Île-de-France żżomm ir-rekords Ewropej ta' traffiku ta' aktar minn 240 000 vettura kuljum bħala medja fl-2010 fuq ħames mis-sezzjonijiet tagħha: tliet sezzjonijiet ta' triq prinċipali, sezzjoni tal-A1 u sezzjoni waħda tal-A4, li taqbeż bi kbir is-sezzjonijiet l-aktar użati tal-awtostradi ta' Londra, Berlin u Milan. Iżda barra mis-sitwazzjoni atipika ta' ċerti sezzjonijiet, in-netwerk ewlieni kollu għandu livelli ta' traffiku eċċezzjonalment għoljin. Stazzjoni wieħed minn tnejn f'netwerk operat mid-Direttorat tat-rotot ta' Île-de-France jaqbeż 18 000 il-vettura kuljum u kull triq, filwaqt li dak il-livell ta' traffiku huwa meqjus bħala karatteristika ta' sitwazzjoni ħafna agħar għal awtostradi ewlenin nazzjonali tal-kumplament ta' Franza.

(17) Isir madwar tlieta u għoxrin miljun vjaġġ mekkanizzat fl-Île-de-France (jiġifieri żewġ terzi mill-vjaġġi). Iktar min nofs dawn tal-aħħar jitwettqu b'vetturi privati (il-flotta fiha aktar minn erba' miljun vettura) jew b'vetturi kummerċjali. Il-kumplament huwa żgurat bil-mezzi ta' trasport kollettiv. L-użu eċċessiv tan-netwerk prinċipali tal-Île-de-France jintwera wkoll permezz ta' ċirkolazzjoni kontinwament densa: il-konċentrazzjoni fis-siegħa ta' spiss hija fl-ogħla livell tagħha mis-6 ta' filgħodu sad-9 ta' filgħaxija bit-traffiku ta' kuljum kważi stabbli matul is-sena kollha. Bit-tali livelli ta' attendenza, varjazzjonijiet żgħar tat-traffiku jistgħu jwasslu sabiex joħolqu diskrepanzi kbar ħafna ta' veloċità u jaffettwaw il-fluss fil-konġestjoni. L-esternalitajiet negattivi marbuta mat-tali livelli ta' konġestjoni huma ċari: tniġġis atmosferiku, ħela ta' ħin, żieda fl-għadd ta' inċidenti, nuqqas ta' attrazzjoni tat-territorju, eċċ. B'sitwazzjoni tali, l-iżvilupp ta' offerta attraenti tat-trasport kollettiv huwa indispensabbli għal mobilità sostenibbli.

([2]) Tfakkira tan-nota Nru 1.

([3]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tas-6 ta' Ottubru 2015, *Il-Kummissjoni Ewropea kontra Jørgen Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647*.

([4]) Ir-Rapport mill-Istitut tal-Iżvilupp Urban tal-Île-de-France ppubblikat f'Marzu 2013 u aċċessibbli onlajn: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf

(18) L-investigazzjoni fil-fond tal-Kummissjoni rrigwardat sistema ta' appoġġ għall-investiment ta' impriżi ta' trasport kollettiv regolari bit-triq li huma detenturi ta' kuntratt għal servizz pubbliku fil-kuntest partikolari tal-Île-de-France, li għandu jiġi meqjus. Din is-sistema nbidlet matul is-snin u permezz ta' arranġamenti ta' organizzazzjoni tat-trasport kollettiv regolari bit-triq fl-Île-de-France, li wassal lill-Kummissjoni sabiex tiddistingwi żewġ perjodi:

(a) il-perjodu 1994–2008, li matulu ngħataw sussidji għall-investiment mir-Reġjun bi skambju tal-iffirmar ta' addendum għall-ftehimiet operattivi diġà fformati bejn intrapriża tat-trasport u awtorità pubblika;

(b) il-perjodu 2008-2016, li matulu ngħataw sussidji mit-trejdjunjin għat-trasport tal-Ile-de-France (Syndicat des Transports tal-Île-de-France — "STIF") fil-kuntest tal-organizzazzjoni ġdida tat-trasport prevalenti fl-Île-de-France mill-2007. Dan il-perjodu jista' jinqasam f'żewġ sub-perjodi li jikkorrispondu għal żewġ tipi ta' kuntratti ta' servizz pubbliku suċċessivament implimentati mill-STIF.

2.1. **Miżuri implimentati mir-Reġjun**

(19) Fl-20 ta' Ottubru 1994, ir-Reġjun adotta deliberazzjoni ([5]) bl-għan li jġedded sett ta' miżuri introdotti fl-1979 ([6]) favur l-impriżi li użaw is-servizzi tat-trasport kollettiv regolari bit-triq fir-reġjun tal-Île-de-France. Qabel id-deliberazzjoni tal-1994, kien hemm diġà żewġ deċiżjonijiet li kienu emendaw il-mekkaniżmu inizjali tal-1979: fl-1984 (CR 84-07) u fl-1987 (CR 87-07). Żewġ deċiżjonijiet oħra ġew sussegwentement warajh, fl-1998 (CR 44-98) u fl-2001 (CR 47-01), qabel ma l-mekkaniżmu ma jiġi revokat b'mod definittiv fl-2008.

(20) Skont dawn id-deliberazzjonijiet, ir-Reġjun seta' jingħata għajnuna finanzjarja lill-awtoritajiet pubbliċi li kienu kkonkludew kuntratt ma' kumpanija tar-rotot regolari tax-xarabank, jew li jħaddmuhom direttament permezz ta' kuntratt. L-awtoritajiet pubbliċi kienu jagħtu lura din l-għajnuna lill-intrapriża tat-trasport meta din tal-aħħar kienet proprjetarja tal-investimenti sussidjati.

(21) Is-sussidji mogħtija kienu prinċipalment maħsuba sabiex jiġi promoss l-akkwist ta' vetturi ġodda bħala korrispettiv tat-titjib kwantitattiv tal-offerta (żieda fil-frekwenza jew fit-twessigħ, fit-tiġdid jew fil-ħolqien ta' rotot ġodda), tat-titjib kwalitattiv tas-servizz (l-adeżjoni f'karta tal-kwalità, xarabank bl-art baxxa), tal-istallazzjoni ta' tagħmir ġdid abbord il-vetturi (apparat ta' tħabbir permezz tal-ħoss jew viżwali tal-waqfiet), tal-implimentazzjoni ta' sistemi tal-emissjonijiet u ta' ivvalidar ta' biljetti tat-trasport, tal-ippjanar ta' punti u arbli ta' waqfiet, jew it-twettiq ta' studji.

(22) L-awtoritajiet kellhom jittrasmettu lir-Reġjun it-talbiet tagħhom għas-sussidji.

(23) Ir-rata ta' sussidju kienet tvarja bejn 25 u 60 % tal-ispejjeż mingħajr it-taxxa. L-ammont tas-sussidju kien limitat skont in-natura tal-ispejjeż.

(24) Il-benefiċjarji tal-għajnuna kellhom jintrabtu sabiex iżommu t-titjib kwantitattiv u kwalitattiv tal-offerta, il-vetturi u l-apparat, matul tal-inqas ħames snin mid-data tal-operat tagħhom. Matul dawn il-ħames snin, il-vetturi li jibbenefikaw minn sussidji kellhom jiċċaqilqu primarjament u essenzjalment fuq ir-rotot ikkonċernati.

(25) Fl-aħħar nett, il-gruppi li jaġixxu bħala kuntratturi u l-intrapriżi kienu obbligati li jikkonkludu addendum għal ftehim operattiv tagħhom, kontra ffirmat mill-president tal-Kunsill Reġjonali, li kkontrolla l-użu tal-għajnuna u elenka l-kontropartijiet imposti fuq l-intrapriża benefiċjarja f'termini ta' titjib kwantitattiv u kwalitattiv tal-offerta.

(26) Skont l-awtoritajiet Franċiżi, 135 intrapriżi bbenefikaw minn din il-miżura bejn l-1994 u l-2008, fuq total ta' 150 fl-Île-de-France.

2.1.1. *Proċedura quddiem il-qorti amministrattiva nazzjonali*

(27) F'Mejju 2004, it-trejdjunjin awtonoma ta' trasportaturi ta' passiġġieri (syndicat autonome des transporteurs de voyageurs — "is-SATV") talbet lill-President tal-Kunsill Reġjonali sabiex jitħassru t-tliet deliberazzjonijiet msemmija hawn fuq. Iffaċjata bir-rifjut ta' dan tal-aħħar fis-17 ta' Ġunju 2004, is-SATV ressqet rikors għal annullament tad-deċiżjoni ta' rifjut quddiem it-Tribunal administratif de Paris (qorti amministrattiva ta' Pariġi).

([5]) Id-deliberazzjoni CR 34-94 tal-20 ta' Ottubru 1994 dwar l-għajnuna għat-titjib tas-servizzi ta' trasport pubbliku tat-triq mħaddma mill-intrapriżi privati jew b'għoti ta' kuntratt.

([6]) Id-deliberazzjoni CR 79-21 tal-10 ta' Lulju 1979.

(28) Fis-sentenza tagħha tal-10 ta' Lulju 2008 ([7]), il-qorti amministrattiva laqgħet it-talba ta' annullament tas-SATV u ordnat lir-Reġjun sabiex iressaq deliberazzjoni ġdida lill-Kunsill Reġjonali minħabba li l-introduzzjoni ta' din l-iskema ta' għajnuna ma kinitx ippreċeduta minn notifika lill-Kummissjoni Ewropea. Il-qorti amministrattiva saħansitra ordnat lir-Reġjun sabiex jipproċedi biex iħassar it-tliet deliberazzjonijiet.

(29) Ir-Reġjun, filwaqt li għamel appell ta' din is-sentenza, ħassar id-deliberazzjonijiet ikkontestati permezz tad-deliberazzjoni CR80-08 tas-16 ta' Ottubru 2008.

(30) Fit-12 ta' Lulju 2010 ([8]), il-qorti tal-appell amministrattiv (Cour administrative d'appel — CAA) ta' Pariġi kkonfermat is-sentenza tat-Tribunal administratif. Ir-Reġjun ippreżenta appell ta' kassazzjoni kontra din is-sentenza quddiem il-Conseil d'État. Il-Conseil d'État ċaħad dan l-appell b'sentenza tat-23 ta' Lulju 2012 ([9]).

(31) Erba' partijiet terzi interessati ressqu saħansitra rikors b'oġġezzjoni minn partijiet terzi kontra s-sentenza tas-CAA ta' Pariġi. Wara dan ir-rifjut ta' dan ir-rikors mis-CAA, fis-27 ta' Novembru 2015, il-partijiet terzi interessati ppreżentaw appell ta' kassazzjoni, li sal-lum għadu pendenti.

(32) Wara rikors ġdid ippreżentat mis-SATV fis-27 ta' Ottubru 2008, it-Tribunal Administratif de Paris, b'sentenza tal-4 ta' Ġunju 2013 ([10]), ordna lir-Reġjun sabiex joħroġ titoli li jistgħu jkunu infurzati li jippermettu l-irkupru tal-għajnuniet mħallsa, abbażi tad-deliberazzjonijiet annullati permezz tas-sentenza Nru 0417015 tal-10 ta' Lulju 2008. Ir-Reġjun appella din is-sentenza. Fil-31 ta' Diċembru 2013, is-CAA ta' Pariġi ċaħdet ir-rikors ([11]). Ir-Reġjun ippreżenta appell ta' kassazzjoni kontra din is-sentenza quddiem il-Conseil d'État. Dan l-appell għadu pendenti sal-lum.

2.2. **Miżuri implimentati mill-STIF**

(33) L-STIF huwa stabbiliment pubbliku ta' amministrazzjoni rregolat mid-Digriet Nru 2005-664 tal-10 ta' Ġunju 2005. Hija torganizza, tikkordina u tiffinanzja t-trasport pubbliku ta' passiġġieri fl-Île-de-France li huwa żgurat mir-Régie Autonome des transports ("RATP"), is-société nationale des chemins de fer français ("SNCF"), Transilien u intrapriżi ta' xarabank privati, miġbura flimkien fin-netwerk tal-organizzazzjoni professjonali tat-trasport tal-Île de France (organisation professionnelle des transports d'Île-de-France — "OPTILE").

(34) B'deliberazzjoni Nru 2006/1161 tat-13 ta' Diċembru 2006, l-STIF stabbilixxiet organizzazzjoni ġdida kuntrattwali għar-rotot tat-trasport kollettiv regolari bit-triq. L-objettiv imfittex kien li ssaħħaħ ir-rwol tagħha ta' awtorità li torganizza fir-rigward tad-definizzjoni tal-offerta u tal-livell tas-servizz, kif ukoll fir-rigward ta' riżultati tal-intrapriżi tat-trasport u ta' trasparenza finanzjarja.

(35) Din l-organizzazzjoni l-ġdida hija bbażata fuq speċifikazzjonijiet reġjonali li l-prinċipji tagħhom huma inklużi f'żewġ kuntratti suċċessivi konklużi għal perjodu totali ta' għaxar snin:

(a) l-ewwel wieħed, kuntratt tat-tip 1 ("CT1"), kien ġie konklużż għal perjodu massimu ta' erba' snin (2007-2010 saħansitra 2011 għall-aħħar kuntratti);

(b) it-tieni wieħed, il-kuntratt ta' tip 2 ("CT2"), kien ġie konklużż fit-tmiem ta' negozjati bilaterali ma' kull intrapriża privata tan-netwerks tat-trasport fil-baċiri, għall-kumplament tal-perjodu sal-31 ta' Diċembru 2016.

(36) Dawn iż-żewġ tipi ta' kuntratt jinkludu, kull wieħed bil-mod tiegħu, il-prinċipju ta' sussidjar ta' investimenti mwettqa mill-intrapriżi tat-trasport.

2.2.1. *Preżentazzjoni tas-CT1*

(37) Is-CT1 ġew konklużi fit-13 ta' Diċembru 2006 ma' 75 intrapriżi privati tat-trasport u daħlu fis-seħħ fl-1 ta' Jannar 2007. Huma segwew il-ftehimiet operattivi preċedenti, filwaqt li ħejjew it-transizzjoni lejn il-forma kuntrattwali "fil-mira" li kkostitwixxiet is-CT2.

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

(38) Is-CT1 ġie konkluż ma' kull intrapriża għar-rotot kollha li hija użat. Skont l-Artikolu 2-1 tas-CT1, l-objettiv tal-kuntratt kien li jipprevedi *"il-kundizzjonijiet ta' twettiq mill-Intrapriża tas-servizz pubbliku ta' trasport kollettiv regolari ta' passiġġieri fl-Île-de-France li hija tħaddem."* Dan iddefinixxa l-arranġamenti ta' funzjonament tar-relazzjonijiet bejn l-STIF u l-fornitur f'dak li jirrigwarda:

(a) il-konsistenza u l-impenji ta' twettiq tas-servizz ta' trasport kollettiv regolari bit-triq kif inhu miktub fil-Pjan Reġjonali tat-Trasport u deskritt fil-kuntratt;

(b) l-obbligi fir-rigward tal-kwalità ta' servizzi applikabbli għas-sejħa ta' offerti kuntrattwali fir-rispett tal-limiti minimi previsti fis-Speċifikazzjonijiet reġjonali;

(c) l-oġġetti u l-investiment;

(d) il-kalkolu tal-kontribuzzjonijiet tal-STIF fir-rispett tal-prinċipji definiti fis-Speċifikazzjonijiet reġjonali;

(e) l-arranġamenti operattivi speċifiċi tar-relazzjoni kuntrattwali bejn l-STIF u n-negozju f'termini ta' informazzjoni, ta' kontroll, ta' reviżjoni u ta' tmiem il-kuntratt.

(39) Permezz ta' deliberazzjoni tal-kunsill governattiv tiegħu tat-2 ta' Ottubru 2008, l-STIF emendat permezz ta' addendum ("l-Addendum Nru 3") tas-CT1 u daħlet mekkaniżmu ta' sussidji għall-investiment f'materjal fuq ir-roti. L-ammont ta' dawn is-sussidji kien limitat fid-definizzjoni ta' prezzijiet massimi li għalihom kienet tapplika r-rata massima ta' kontribuzzjoni tal-STIF. L-intrapriżi benefiċjarji kienu obbligati li jaffettwaw it-tagħmir issussidjat unikament biex jitwettqu attivitajiet ta' servizz pubbliku stipulati fil-pjan ta' trasport STIF, għal perjodu ta' mill-inqas tmien (8) snin.

(40) Taħt is-CT1, 836 vettura ġew b'ħekk iffinanzjati għal ammont totali ta' sussidji mħallsa ta' EUR 61,5 miljun.

2.2.2. *Preżentazzjoni tas-CT2*

(41) Is-CT2 jirrifletti b'mod wiesa' d-dispożizzjoni ġenerali tas-CT1, b'mod partikolari f'dak li jirrigwarda l-objettivi tal-kuntratt u l-arranġamenti ta' funzjonament tar-relazzjonijiet bejn l-STIF u l-fornitur.

(42) Bl-istess mod, is-CT2 jipprevedi kontribuzzjoni mingħand l-STIF *"għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jkunu imposti fuqu"*. Din il-kontribuzzjoni tinvolvi parti, imsejħa C1, marbuta mal-ispejjeż operatorji, u parti, imsejħa C2, marbuta mal-finanzjament ta' investimenti.

(43) Il-kontribuzzjoni C2 tas-CT2 ma tammontax għal sussidju klassiku li, bħal fil-każ tas-sistema tar-Reġjun jew dak tas-CT1, hija bbażata fuq l-applikazzjoni ta' rata ta' prezz massimu/rata ta' sussidju. Il-kontribuzzjoni C2 fil-fatt tkopri, għal kull sena, it-totalità tal-ispejjeż ta' investiment (netti mill-effett ta' xi sussidji riċevuti minn sorsi oħra), li tirriżulta minn pjan ta' investiment approvat mill-STIF, u traskritti mill-ġdid fil-kont proviżorju tal-operat mħejji mill-intrapriża tat-trasport u vvalidat ukoll mill-STIF.

(44) Il-kontribuzzjoni C1 hija biex tkopri l-ispejjeż operattivi li jirriżultaw mill-eżekuzzjoni tal-obbligi ta' servizz pubbliku ("OSP"), imnaqqsa fid-dħul u miżjuda bi profitt innegozjat b'mod kuntrattwali. Dawn l-elementi huma wkoll imdaħħla fil-kont proviżorju tal-operat mħejji mill-intrapriża tat-trasport u vvalidat mill-STIF. Minħabba li din ma taqax taħt kwistjonijiet ta' investiment, il-Kummissjoni ma inkludietx il-kontribuzzjoni C1 fl-ambitu ta' investigazzjoni fil-fond, kif iddefinit fid-deċiżjoni ta' ftuħ.

(45) Minn April 2012, in-netwerks kollha huma rikonoxxuti bħala CT2, u ġew konklużi 143 kuntratt. Il-kuntratti mogħtija lill-impriżi tal-OPTILE ma kinux is-suġġett ta' avviż ta' għoti ta' kuntratt, u lanqas ta' pubblikazzjoni fil-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea. L-avviżi ta' għoti ta' kuntratti konklużi ma' RATP u SNCF Mobilités ġew ippubblikati fit-3 ta' Diċembru 2015, jiġifieri f'data sussegwenti għad-data ta' għoti.

(46) Taħt is-CT2 u sad-data ta' meta ntbagħtu l-osservazzjonijiet tagħhom mill-STIF, 2 177 vettura kienu ġew iffinanzjati għal ammont totali ta' EUR 796,9 miljun.

3. SOMMARJU TAD-DUBJI ESPRESSI FID-DEĊIŻJONI TA' FTUĦ

3.1. Preżenza ta' għajnuna

(47) Fin-nuqqas ta' risposta sostanzjata biżżejjed mill-awtoritajiet Franċiżi matul l-investigazzjoni preliminari, il-Kummissjoni kellha għarfien parzjali tal-miżuri li huma s-suġġett tal-ilment. Id-dubji li tqajmu fid-deċiżjoni tal-11 ta' Marzu 2014 fil-bidu l-kbira jirriflettu din l-informazzjoni nieqsa.

(48) Il-Kummissjoni qed tistaqsi l-ewwel nett fuq il-klassifikazzjoni korretta tal-miżuri ta' appoġġ għall-investimenti implimentati mir-Reġjun imbagħad mill-STIF, jiġifieri, sussidji jew kumpens marbut mat-twettiq ta' OSP.

(49) Fil-każ fejn l-awtoritajiet Franċiżi rnexxielhom juru li d-dispożittivi setgħu jiġu assimilati għal kumpens, ir-rispett tal-erba' kriterji msemmija fis-sentenza *Altmark* ("kriterji *Altmark*") ([12]) kien inċert. Fil-fatt, l-OSP ma kinux definiti b'mod ċar. Il-Kummissjoni esprimiet ukoll dubji dwar l-oġġettività u t-trasparenza tal-metodu ta' kalkolu tal-perċentwali u l-limiti massimi ta' sussidju għax-xiri ta' tagħmir u vetturi u rrilevat li l-fatt li l-ammonti allokati lill-awtoritajiet ġew stabbiliti b'mod fiss ma jidhrilhiex li huwa rilevanti sabiex jiġi evitat kumpens żejjed. Fl-aħħar nett, ma kellhiex biżżejjed elementi sabiex tiddeċiedi dwar il-konformità mar-raba' kriterju *Altmark* dwar l-analiżi tal-ispejjeż.

3.2. Kompatibbiltà

(50) Il-Kummissjoni indikat li, minħabba nuqqas ta' risposta jew risposti mhux kompleti tal-awtoritajiet Franċiżi, il-kwistjoni tal-bażi legali applikabbli għall-analiżi tal-kompatibbiltà ta' dispożittivi koperti mid-deċiżjoni tal-ftuħ ma kinitx ġiet indirizzata. Barra minn hekk, minħabba dubji li kienu jistrieħu fuq in-natura ta' għajnuniet mogħtija (sussidji jew kumpens), l-għażla ta' bażi legali kienet tidher prematura.

(51) Anki jekk kellha tikkunsidra l-miżuri inkwistjoni bħala kumpens, il-Kummissjoni esprimiet dubji fuq il-kompatibbiltà tagħhom mal-Artikoli 3, 4 u 6 tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([13]).

4. IT-TWEĠIBA TA' FRANZA GĦAD-DEĊIŻJONI TAL-FTUĦ

4.1. Preżenza ta' għajnuna

4.1.1. *Miżuri implimentati mir-Reġjun*

(52) Franza ssostni li l-kriterji ta' selettività u tal-effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri mhumiex sodisfatti.

4.1.1.1. In-nuqqas ta' selettività

(53) Franza tispjega li l-operaturi kollha tat-trasport pubbliku regolari bit-triq ta' Île-de-France li għamlu din it-talba, ibbenefikaw mill-miżuri inkwistjoni (135 minn total ta' 150 impriża). Barra minn hekk, l-għoti tal-miżuri, issodisfa l-kundizzjonijiet oġġettivi u ddefiniti minn qabel f'deliberazzjoni tar-reġjun tal-Île-de-France. Għalhekk, ma kien hemm l-ebda eżerċizzju ta' setgħa diskrezzjonali mill-awtoritajiet pubbliċi għall-għoti tal-miżuri.

(54) L-awtorità Franċiża tal-Kompetizzjoni stess ikkunsidrat li s-suq tat-trasport pubbliku regolari bit-triq fir-reġjun tal-Île-de-France kien suq speċifiku bħala riżultat tal-qafas legali partikolari. Barra minn hekk, il-materjali użati fis-suq tat-trasport bix-xarabank ma kinux l-istess bħal dawk fis-suq tat-trasport regolari.

4.1.1.2. In-nuqqas ta' effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri

(55) Skont Franza, jirriżulta b'mod ċar mill-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja li skema ta' għajnuna introdotta f'suq magħluq għall-kompetizzjoni ma taqax fil-kamp ta' applikazzjoni tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE ([14]).

([12]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-24 ta' Lulju 2003, *Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkersgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, Ġabra:EU:C:2003:415.

([13]) Ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 tal-Parlament u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 dwar servizzi pubbliċi tat-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija u bit-triq u li jħassar ir-Regolamenti tal-Kunsill (KEE) Nri 1191/69 u 1107/70, (ĠU L 315, 3.12.2007, p. 1).

([14]) Is-sentenza tal-Qorti Ġenerali tal-15 ta' Ġunju 2000, *Alzetta Maura vs. il-Kummissjoni*, T-298/297, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) F'dan il-każ, l-impriżi benefiċjarji tal-miżuri inkwistjoni kienu jinsabu f'sitwazzjoni ta' monopolju fuq kull waħda minn dawn ir-rotot.

(57) Għalhekk, minħabba n-natura magħluqa tas-suq u s-sitwazzjoni ta' monopolju tal-impriżi benefiċjarji, il-miżuri inkwistjoni ma kinux tali li jaffettwaw il-kummerċ bejn Stati Membri. Il-fatt li minoranza ta' impriżi benefiċjarji taqdi attività fit-territorju ta' Stati Membri oħra ma jibdilx din il-konklużjoni, peress li dawn l-impriżi kienu qegħdin jużaw l-għajnuniet reġjonali biss għal missjonijiet ta' servizz pubbliku.

4.1.2. *Miżuri implimentati mill-STIF*

(58) Skont Franza, il-miżuri implimentati mill-STIF għandhom jiġu kkwalifikati bħala kumpens ta' servizz pubbliku. Filwaqt li dan il-kumpens jissodisfa l-erba' kriterji ta' *Altmark*, dan ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat.

4.1.2.1. L-ewwel kriterju ta' *Altmark*

(59) L-OSP akkarigu tal-operaturi kienu speċifikati b'mod ċar fis-CT1 fl-Artikolu 4-2, fir-rigward b'mod partikolari ta' obbligi rigward iż-żamma, l-użu, it-trasport tal-utenti, l-ipprezzar, is-sigurtà, jew l-informazzjoni. Dawn l-obbligi ġew ikkompletati permezz tal-Addendum Nru 3, li jistabbilixxi b'mod partikolari obbligu ta' użu tal-vetturi għar-rotot tal-kuntratt għal perjodu ta' tmien (8) snin.

(60) Dan is-CT2 fih l-OSP tas-CT1 (Artikolu 5-2) biż-żieda ta' dispożizzjonijiet li jsaħħu r-rekwiżiti kwalitattivi fir-rigward tal-flotta (l-Artikoli 41 sa 43), u l-OSP akkarigu tal-operaturi huma wkoll definiti b'mod ċar. Dan jinkludi, pereżempju, l-obbligi ta' investiment, żamma jew manutenzjoni sabiex tiġi żgurata ċerta longevità tal-materjal.

4.1.2.2. It-tieni kriterju ta' *Altmark*

(61) Fir-rigward ta' CT1, l-Addendum Nru 3 kien jipprevedi li l-kumpens imħallas għat-tiġdid u l-espansjoni tal-flotta kien ikkalkolat wara l-applikazzjoni ta' rata predefinita ta' parteċipazzjoni massima tal-STIF bi prezzijiet massimi stabbiliti wkoll fl-Addendum.

(62) L-Artikolu 53 tas-CT2 jipprevedi żewġ tipi ta' kontribuzzjonijiet marbuta mal-OSP: kontribuzzjoni "C1" (Artikolu 53-2) biex tkopri l-ispejjeż operattivi u kontribuzzjoni "C2" (Artikolu 53-3) biex tkopri l-ispejjeż ta' investiment.

(63) Għalhekk, il-kumpens ġie kkalkolat skont Franza minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti.

4.1.2.3. It-tielet kriterju ta' *Altmark*

(64) Il-kuntratti ta' servizz pubbliku (CT1 u CT2) jipprevedu li l-kumpens għall-investiment jingħataw biss wara x-xiri ta' vetturi u tagħmir. Min-naħa l-oħra, l-STIF twettaq kontrolli ta' koerenza tad-dokumenti riċevuti sabiex jiġi vverifikat li l-materjal fuq ir-roti mixtri huwa konformi sew mat-talba oriġinali magħmula mill-STIF. L-STIF tista', fi kwalunkwe ħin, tagħmel investigazzjonijiet, verifiki jew kontrolli. L-impriżi benefiċjarji għandhom l-obbligi ta' rapporti annwali li fihom huma għandhom jagħtu rendikont tal-investimenti mwettqa fid-dawl tal-programmazzjoni proviżorja. Fl-aħħar nett, il-kuntratti għandhom jinkludu klawżoli ta' għoti lura f'każ ta' nuqqas ta' eżekuzzjoni tal-obbligi kuntrattwali u jistgħu jiġu mposti penalitajiet mill-STIF. Dawn l-elementi jippermettu skont Franza li jiġi żgurat in-nuqqas ta' kumpens żejjed.

4.1.2.4. Ir-raba' kriterju ta' *Altmark*

(65) Is-servizzi tal-STIF żviluppaw għodod analitiċi sabiex isiru paraguni ta' spejjeż mill-bażi ta' dejta pprovduta lill-operaturi kollha li jkunu għamlu kuntratti mal-STIF. Dan jiżgura li l-livell ta' kumpens ikun ġie stabbilit skont analiżi tal-ispejjeż ta' intrapriża medja mmexxija tajjeb.

4.2. **Kompatibbiltà**

4.2.1. *Miżuri implimentati mir-Reġjun*

(66) Franza tenfasizza li, kieku l-Kummissjoni kellha tieħu inkunsiderazzjoni l-kwalifika ta' kumpens ta' servizz pubbliku, il-bażi legali biex tiġi vvalutata l-kompatibbiltà tal-miżuri meħuda mir-reġjun huwa r-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1191/69 ([15]). Franza tqis li l-miżuri jissodisfaw, b'mod partikolari, il-kundizzjonijiet imsemmija fl-Artikoli 2 u 14 ta' dan ir-Regolament.

(67) Barra minn hekk, skont Franza s-sistema implimentata mir-Reġjun kienet tissodisfa l-kundizzjonijiet kumulattivi ta' kompatibbiltà ta' għajnuna mill-Istat skont l-Artikolu 107(3) tat-TFUE, jiġifieri: il-kontribuzzjoni għat-twettiq tal-objettivi ta' interess komuni; il-falliment tas-suq; l-adegwatezza tal-għażla tal-miżura bħala strument ta' azzjoni; l-eżistenza ta' effett ta' inċentiv; il-limitazzjoni tal-għajnuna għall-minimu meħtieġ; effetti negattivi limitati; it-trasparenza fl-għoti tal-għajnuna.

4.2.2. *Miżuri implimentati mill-STIF*

(68) Anki li kieku l-Kummissjoni kellha tikkunsidra li l-miżuri implimentati mill-STIF jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat, Franza tqis li tkun tista' turi l-kompatibbiltà tagħhom minħabba l-konformità tagħhom mar-Regolament (KE) Nru 1370/2007. Skont Franza, il-mekkaniżmu tal-STIF jissodisfa r-rekwiżiti ta' dan ir-regolament, jiġifieri d-definizzjoni ċara tal-OSP, l-istabbiliment minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti tal-parametri tal-kalkoli tal-kumpens u d-definizzjoni tal-arranġamenti tal-qsim tal-ispejjeż marbuta mal-provvista tas-servizzi.

(69) Is-CT1 jissodisfa dawn ir-rekwiżiti bl-obbligi elenkati fil-premessa 64, kif ukoll bil-possibbiltà mogħtija lill-STIF li twettaq kontrolli fuq il-kundizzjonijiet ta' eżekuzzjoni ta' dawn l-obbligi.

(70) Fir-rigward ta' CT2, il-kumpens previst skont l-obbligi bħal dawn huwa subdiviż skont l-għan tagħhom (kopertura ta' spejjeż tal-operat jew ta' spejjeż ta' investiment). Fil-każ ta' nuqqas ta' tiġdid ta' vetturi kif previst fil-pjan ta' investiment tal-flotta tal-vetturi, l-ammont ta' deprezzament u ta' spejjeż finanzjarji korrispettivi għandu jingħata lura lill-parteċipanti tal-STIF. Franza tenfasizza li l-STIF għandha wkoll dritt estiż ta' verifika u ta' kontroll fl-ambitu tas-CT2. Għalhekk jidher li l-STIF tista' tiżgura ruħha li l-pagamenti huma maħsuba biss biex ikopru l-ispejjeż proprji għas-CT2, u li dawn jikkostitwixxu kumpens ġust għall-OSP kompatibbli mar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 u s-suq komuni.

5. **L-OSSERVAZZJONIJIET TAL-PARTIJIET INTERESSATI U L-KUMMENTI TA' FRANZA**

5.1. **Reġjun**

(71) Ir-Reġjun jitkellem biss dwar il-miżuri li huwa stess implimentata bejn l-1994 u l-2008.

(72) Ir-Reġjun ifakkar li l-organizzazzjoni tat-trasport fir-reġjun tal-Île-de-France kienet suġġetta għal skema derogatorja għad-dritt komuni, iġġustifikata mis-sitwazzjoni partikolari tagħha (iż-żieda demografika, it-tifrix urban, stabbiliment ta' ajruporti internazzjonali, bosta stazzjonijiet).

(73) Il-benefiċjarji tal-mekkaniżmu kienu awtoritajiet pubbliċi li kkonkludew kuntratt ta' operat ta' rotot ma' intrapriżi privati jew li joperaw dawn il-linji b'għoti ta' kuntratt. Dawn il-benefiċjarji kienu attivi fis-suq tal-Île-de-France, li ma kienx liberalizzat.

5.1.1. *Preżenza ta' għajnuna*

(74) Il-miżuri inkwistjoni mhumiex għajnuna mill-Istat. Fil-fatt, skont ir-Reġjun, il-kriterji ta' selettività u tal-effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri mhumiex sodisfatti.

5.1.1.1. Selettività

(75) L-għoti tal-miżuri inkwistjoni, issodisfat il-kundizzjonijiet oġġettivi u stabbiliti li jippermettu lil kull intrapriża li tissodisfa l-kundizzjonijiet sabiex jibbenefikaw minn dawn il-miżuri. L-intrapriżi li ma bbenefikawx minnhom, jew ma kinux ippreżentaw it-talba tagħhom, jew ma kinux eliġibbli.

([15]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1191/69 tas-26 ta' Ġunju 1969 dwar azzjoni mill-Istati Membri dwar l-obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku fit-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni (ĠU L 156, 28.6.1969, p. 1).

(76) Ir-reġim legali tas-suq tat-trasport pubbliku tal-passiġġieri fir-reġjun tal-Ile-de-France, barra minn hekk, għandu karatteristiċi speċifiċi rikonoxxuti mill-awtorità Franċiża tal-kompetizzjoni. Peress li l-intrapriżi kollha mhumiex għalhekk f'sitwazzjoni legali u fattwali paragunabbli, wieħed ma jistax jasal għall-konklużjoni tan-natura selettiva tal-miżuri inkwistjoni.

(77) Barra minn hekk, l-intrapriżi li jwettqu attivitajiet ta' trasport kollettiv regolari bit-triq u l-intrapriżi li joperaw tipi oħra ta' trasport ma jużawx l-istess materjal fuq ir-roti.

5.1.1.2. L-effett fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati Membri

(78) Ir-Reġjun jikkondividi l-analiżi ta' Franza dwar dan il-punt.

5.1.2. *Kompatibbiltà*

(79) Peress li l-miżuri li ma jistgħux jiġu kkwalifikati bħala għajnuna, ir-Reġjun ma tanalizzax il-kompatibbiltà tagħhom.

5.1.3. *Kwalifika ta' skema ta' għajnuna eżistenti*

(80) Fl-aħħar osservazzjonijiet tiegħu, ir-Reġjun ippreżenta l-argument li skontu l-mekkaniżmu fis-seħħ sal-2008 għandu jitqies bħala skema ta' għajnuna eżistenti. Skont ir-Reġjun, dan il-mekkaniżmu ġie stabbilit fuq il-bażi ta' testi leġiżlattivi tal-1949 u tal-1959, jiġifieri f'sena (1949) preċedenti għat-Trattat ta' Ruma jew, kieku kellha tittieħed is-sena 1959, f'data meta s-suq tat-trasport kollettiv regolari bit-triq fl-Île-de-France ma kienx miftuħ għall-kompetizzjoni.

5.2. **L-STIF**

(81) L-STIF titkellem biss dwar il-miżuri li implimentat hija stess: is-CT1 u s-CT2.

5.2.1. *Preżenza ta' għajnuna*

(82) Skont l-STIF, il-miżuri inkwistjoni ma jistgħux jiġu kklassifikati bħala għajnuna mill-Istat sa fejn dawn jissodisfaw l-erba' kriterji ta' *Altmark*.

5.2.1.1. L-ewwel kriterju ta' *Altmark*

(83) L-ewwel kriterju ta' *Altmark* huwa sodisfatt skont l-STIF, peress li l-OSP imposti fuq l-intrapriżi tat-trasport huma effettivament ippreżentati b'mod ċar u preċiż, inklużi dawk li jikkorrispondu għall-ispejjeż ta' investiment. Il-mekkaniżmu għandu l-għan u l-effett li jimponi fuq intrapriżi privati ta' trasport l-obbligi li joperaw u li jittrasportaw, kif ukoll obbligi tariffarji, li huma indispensabbli biex jiżguraw il-forniment ta' servizz ta' trasport simili għal OSP.

(84) Fir-rigward tas-CT1, l-obbligi kollha kienu elenkati f'kull kuntratt. Fir-rigward tas-CT2, dawn jipprovdu kontinwità tas-CT1, li diġà kienu jistabbilixxu b'mod ċar l-OSP.

(85) Il-kapaċità li jimplimentaw il-funzjoni ta' servizz pubbliku u li jissodisfaw l-obbligi tagħhom tiddependi wkoll fuq il-vetturi (kwalità, tagħmir, età, eċċ.), fejn huma involuti obbligi dettaljati marbuta mal-vetturi inkluż l-obbligu, fl-ambitu tas-CT2, li jiġi stabbilit pjan ta' investiment speċifiku.

5.2.1.2. It-tieni kriterju ta' *Altmark*

(86) Fir-rigward tas-CT1, l-STIF tikkunsidra li l-parametri li jservu bħala bażi għall-kalkolu tal-kumpens tas-servizz pubbliku kienu oġġettivi u trasparenti.

(87) Is-CT2 fihom dejta għall-kalkolu tal-kumpens, li jimplika li l-parametri għandhom ikunu magħrufa minn qabel u huma stabbiliti b'mod oġġettiv u trasparenti. Fis-CT2, huwa previst kont finanzjarju tas-servizz kuntrattwalizzat bejn l-STIF u l-intrapriża, li jirrifletti l-ekwilibriju ekonomiku tal-kuntratt u tinkludi l-prodotti u l-ispejjeż kollha tal-intrapriża, inklużi l-kontribuzzjonijiet tal-STIF.

(88) Iż-żewġ tipi ta' kuntratti jinkludu wkoll mekkaniżmi ta' kontroll ta' kumpens.

(89) Għalhekk, skont l-STIF il-parametri għall-kumpens mogħtija lill-operaturi kienu ġew stabbiliti minn qabel, b'mod oġġettiv u trasparenti.

5.2.1.3. It-tielet kriterju ta' *Altmark*

(90) Il-metodoloġija sabiex jintgħażlu u jsir paragun tal-offerti u sabiex ikunu kkalibrati l-kuntratti qabel il-firma tagħhom tippermetti skont l-STIF l-esklużjoni ta' kull riskju ta' kumpens żejjed.

(91) Fil-fatt, analiżi dettaljata tal-ispejjeż tal-operat għandha titwettaq qabel l-iffirmar ta' kuntratti u l-addenda tagħhom, filwaqt li tibbaża fuq previżjoni tal-kont tal-operat stabbilit mill-intrapriża applikanti u tagħmel referenza għad-dejta teknika u ekonomika. Din l-analiżi għandha tieħu kont tal-kriterji li ġejjin:

(a) il-volum ta' offerta għal kull rotta, perjodu u għal kull skeda, li jippermetti li jiġi stabbilit in-numru ta' sigħat ta' sewqan neċessarju għall-operat ta' kull rotta skont iż-żmien tas-sena;

(b) id-dimensjonar adegwat tal-flotta ta' vetturi għal kull parti minn netwerk;

(c) il-livell ta' kontribuzzjoni li tiddependi minn negozjar tal-ispejjeż tal-operat abbażi ta' preżentazzjoni analitika dettaljata mill-intrapriża; u

(d) formula ta' reviżjoni biex jiġu trasposti l-ammonti kuntrattwali f'ewro attwali.

(92) Il-metodu użat downstream waqt l-eżekuzzjoni tal-kuntratt jippermetti wkoll li jiġi evitat il-kumpens żejjed. Dan jinkludi:

(a) fil-kuntest tas-CT1, kontroll fuq il-kundizzjonijiet għat-twettiq tal-OSP, inkluż fir-rigward ta' kumpens imħallas għall-akkwist ta' vetturi;

(b) fil-kuntest tas-CT2, ir-rimborż tal-ammont ta' ammortizzament u spejjeż finanzjarji f'każ ta' nuqqas ta' tiġdid tal-vetturi kif ippjanat fil-pjan ta' investiment.

(93) Fiż-żewġ tipi ta' kuntratti, l-STIF tissorvelja l-użu effettiv tal-kontribuzzjonijiet imħallsa.

5.2.1.4. Ir-raba' kriterju ta' *Altmark*

(94) L-għoti tal-funzjoni ta' servizz pubbliku ma kienx soġġett għal proċedura ta' akkwist pubbliku.

(95) Min-naħa l-oħra, il-livell ta' kumpens jirriżulta skont l-STIF minn analiżi dettaljata u profonda tal-ispejjeż li intrapriża tipika u mmexxija tajjeb kienet se ġġarrab. Fid-dawl tal-għadd ta' kuntratti u l-varjetà tal-operaturi, l-STIF hija tal-fehma li hija għandha viżjoni preċiża u kompleta tar-realtà tas-suq, peress li l-kuntratt ta' kull operatur huwa bbażat fuq format uniformi u fuq dejta individwali dettaljata.

(96) L-STIF tipprovdi wkoll l-għodod analitiċi żviluppati. Hija talbet l-intervent ta' aġenziji ta' studju sabiex iwettqu verifiki jew valutazzjonijiet tekniċi ulterjuri interni u għamel paraguni ta' offerti fuq is-suq tal-Île-de-France, kif ukoll fuq is-swieq tat-trasport tal-passiġġieri fil-provinċja magħmula fl-ambitu ta' ħruġ għall-offerti.

(97) Ir-rekwiżiti tal-STIF f'termini ta' kwalità tas-servizz jissodisfaw skont dan tal-aħħar il-kriterji ta' komparabbiltà ma' intrapriża tipika mmexxija tajjeb. Is-CT1 kien fihom objettivi komuni bl-għan li tiġi armonizzata l-kwalità fuq in-netwerk ta' karozzi tal-linja, l-indikaturi li jkejlu l-kwalità tas-servizz, b'sistema ta' inċentiv finanzjarju għall-progress. Is-sistema hija kompleta fis-CT2.

(98) B'konsegwenza ta' dan, il-livell ta' kumpens kien ġie ddeterminat fuq il-bażi ta' analiżi tal-ispejjeż li intrapriża tipika, immexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat b'mezzi ta' trasport, kellha tieħu fuqha biex twettaq dawn l-obbligi.

5.2.2. *Kompatibbiltà*

(99) Peress li l-Kummissjoni madankollu tikkunsidra l-iskema bħala għajnuna mill-Istat, l-STIF titlob biex hija tispeċifika l-bażi legali li fuqha hija beħsiebha tevalwa l-kompatibbiltà. Fil-fatt l-STIF tqajjem dubji fuq il-fatt li, fid-deċiżjoni ta' ftuħ tagħha, il-Kummissjoni kkunsidrat li l-eżami tal-kompatibbiltà kellu jsir abbażi tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007. Peress li l-miżuri previsti huma preċedenti għal dan ir-Regolament, skont l-STIF għandu jiġi ppreferut ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Madankollu, għal raġunijiet ta' koerenza mad-deċiżjoni tal-ftuħ tal-Kummissjoni, l-STIF tibbaża l-osservazzjonijiet tagħha fuq ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

(100) Skont l-STIF, is-CT1 u s-CT2 jissodisfaw il-kundizzjonijiet kollha stabbiliti fir-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

(101) Fl-ewwel lok, il-kuntratti konklużi ma' operaturi privati huma kuntratti ta' servizz pubbliku skont it-tifsira tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007, filwaqt li l-STIF huwa rappreżentant tal-awtorità kompetenti.

(102) Fit-tieni lok, il-kundizzjoni skont liema l-OSP għandhom ikunu ddefiniti b'mod ċar hija wkoll sodisfatta, b'definizzjoni ċara taż-żoni ġeografiċi kkonċernati.

(103) Fit-tielet lok, il-parametri għall-kalkolu tal-kumpens għandhom ikunu preċiżi, stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti.

(104) Fir-raba' lok, il-kuntratti għandhom jinkludu d-dettalji tal-ispejjeż tal-intrapriża u tal-STIF.

(105) Fil-ħames lok, abbażi tar-raġunament imsemmi fil-premessi 90 sa 93, ir-riskju ta' kumpens żejjed għandu jiġi eskluż.

5.3. **L-OPTILE**

(106) L-OPTILE tiġbor 70 intrapriża (figura 2012) li joperaw servizzi skedati ta' trasport imdaħħla fil-pjan tat-trasport tar-Reġjun bl-eċċezzjoni tas-SNCF u r-RATP. L-osservazzjonijiet tagħha jikkonċernaw biss il-miżuri implimentati mir-Reġjun.

5.3.1. *Preżenza ta' għajnuna*

(107) Kuntrarjament għal dak li ġie allegat mill-Kummissjoni fid-deċiżjoni ta' ftuħ tagħha, l-OPTILE tqis li din l-għajnuna ma żżidx il-kumpens diġà mħallas mill-awtoritajiet lokali u mhijiex, għalhekk, ħlas addizzjonali, iżda tnaqqis tal-kumpens mogħti mill-awtoritajiet.

(108) Barra minn hekk, l-għoti tal-għajnuna kien suġġett għal konklużjoni ta' addenda mal-kuntratti ta' servizz pubbliku preeżistenti li jimponu obbligi ġodda fuq l-operatur.

(109) Skont l-OPTILE, wieħed minn kull erba' kriterji ta' kwalifika għal għajnuna mill-Istat huwa sodisfatt, b'mod partikolari l-preżenza ta' riżorsi pubbliċi. Is-selettività, il-preżenza ta' vantaġġ ekonomiku kif ukoll l-effett fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati Membri huma nieqsa.

5.3.1.1. Vantaġġ ekonomiku

(110) L-għajnuna tar-Reġjun kienet immirata għall-awtoritajiet territorjali u mhux għall-intrapriżi tat-trasport, peress li l-objettiv kien li jitnaqqas il-piż finanzjarju fuq dawn l-awtoritajiet.

(111) Li kieku din l-għajnuna ma tħallsitx, l-eżekuzzjoni tal-kuntratt kienet titkompla mingħajr modifika, b'mod li l-livell tal-offerta u l-arranġamenti tas-servizz stabbiliti għall-kuntratt inizjali jibqgħu l-istess, jew il-awtoritajiet organizzaturi kien ikollhom iħallsu kumpens akbar minħabba ż-żieda tad-deficit li tirriżulta minn nuqqas ta' dħul tariffarju fid-dawl tal-ispejjeż tal-offerta tas-servizzi stabbiliti mill-ġdid fl-addenda għal kuntratti ta' servizz pubbliku.

(112) L-ammonti li tqiegħdu għad-dispożizzjoni tal-intrapriżi fil-mument tal-akkwist ta' vetturi ġew restitwiti lill-awtoritajiet organizzaturi fuq id-durata ta' ammortizzament ta' materjali u l-piż finanzjarju għall-intrapriżi kien l-istess bħal f'każ ta' rikors għal kreditu bankarju. Għalhekk kien hemm ċessjoni tal-piż bejn l-awtoritajiet territorjali.

(113) Barra minn hekk, l-għajnuna tar-Reġjun kienet skont l-OPTILE simili għal kumpens ta' servizz pubbliku. Peress li l-erba' kriterji ta' *Altmark* huma sodisfatti, l-eżistenza ta' vantaġġ ekonomiku hija eskluża.

(114) Fir-rigward tal-ewwel kriterju ta' *Altmark*, il-ħlas tal-għajnuna tar-Reġjun jiddependi fuq il-konklużjoni ta' addendum għall-kuntratti konklużi bejn l-awtoritajiet organizzaturi u n-negozji. Dan l-addendum jipprovdi żieda fl-offerta u jinkludi obbligi għal titjib kwalitattiv, li l-eżekuzzjoni korretta tiegħu kienet ikkontrollata.

(115) Fir-rigward tat-tieni kriterju ta' *Altmark*, il-parametri ta' kalkolu tal-kumpens kienu stabbiliti minn qabel, b'mod oġġettiv u trasparenti, u kienu bbażati fuq it-tfassil oġġettiv tal-ispiża tas-servizz. L-OPTILE tagħti bħala eżempju r-rati ta' parteċipazzjoni tar-Reġjun għall-finanzjament ta' vetturi, bejn 25 sa 60 % tal-kost tal-akkwist skont il-karatteristiċi tal-vetturi u tan-netwerk, li kienu stabbiliti bil-quddiem, l-istess bħall-valuri massimi ta' bażi tas-sussidji. Barra minn hekk, il-metodu ta' imputazzjoni tas-sussidju fuq il-kumpens imħallas lill-intrapriża operattiva kien stabbilit fil-mudell ta' addendum.

(116) Fir-rigward tat-tielet kriterju ta' *Altmark*, il-kumpensi akkarigu tal-awtoritajiet kienu stabbiliti fuq il-bażi ta' stima ta' baġit, stabbilit *per se* abbażi tal-ispejjeż ta' operat tas-servizz. Dawn l-ispejjeż inkludew it-tnaqqis tal-impatti tas-sussidju fuq it-tagħmir tar-Reġjun u ta' dħul stabbilit skont l-aħħar tal-għadd ta' passiġġieri. Il-ftehimiet kienu jagħtu lill-awtoritajiet id-dritt ta' verifika tal-kontijiet tal-intrapriża.

(117) Fir-rigward tar-raba' kriterju ta' *Altmark*, l-awtoritajiet studjaw qabel il-konklużjoni tal-ftehimiet l-istruttura tal-ispejjeż tal-intrapriżi. Barra minn hekk, l-ispejjeż relatati mal-provvista ta' materjal fuq ir-roti jirrappreżentaw biss sehem tas-suq ta' madwar 15 %.

5.3.1.2. Selettività

(118) L-awtoritajiet kollha ta' netwerk ta' trasport kollettiv regolari bit-triq fir-reġjun tal-Île-de-France setgħu jibbenefikaw minn din l-għajnuna. Il-kriterji ta' għoti kienu preliminari u oġġettivi. L-intrapriżi li jeżerċitaw biss attività ta' trasport okkażjonali ma kinux, minn naħa tagħhom, affettwati.

5.3.1.3. L-effett fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati Membri

(119) Minn naħa, is-suq tat-trasport pubbliku regolari bit-triq fl-Île-de-France mhuwiex miftuħ għall-kompetizzjoni. Min-naħa l-oħra, meta l-mekkaniżmu ġie stabbilit fl-1979, is-swieq tat-trasport ma kinux għadhom miftuħa għall-kompetizzjoni fi Stati Membri oħra.

(120) Il-possibbiltà prevista mill-Kummissjoni ta' użu minn intrapriżi tal-Île-de-France ta' materjali sussidjati sabiex japplikaw għall-għoti ta' kuntratti oħra ta' trasport miftuħa għall-kompetizzjoni fi Franza u fl-Ewropa ma tkunx fattibbli, la kuntrattwalment u lanqas materjalment. Fil-fatt, minn naħa, il-mekkaniżmi kuntrattwali li jillimitaw l-użu tal-vetturi parzjalment sussidjati mir-Reġjun għal attivitajiet oħra u kienu jeskludu li jittieħed vantaġġ mill-mekkaniżmu reġjonali biex jiġi operat f'suq ieħor u, min-naħa l-oħra, il-materjali fuq ir-roti użati sabiex jiġi żgurat is-servizz miftiehem fl-Île-de-France ma setgħux jiġu materjalment affettwati simultanjament barra mill-Île-de-France għat-twettiq ta' servizz simili fi swieq oħra.

(121) Barra minn hekk, il-vetturi maħsuba għat-trasport urban ta' passiġġieri fil-parti l-kbira bilwieqfa ma jkunux skont l-OPTILE jistgħu jintużaw għal trasport okkażjonali li jkun jeħtieġ l-użu ta' xarabanks mgħammra għat-trasport ta' passiġġieri bilqiegħda.

5.3.2. *Kompatibbiltà*

(122) Li kieku l-mekkaniżmu kellu jitqies bħala għajnuna mill-Istat, il-kompatibbiltà jkollha tiġi eżaminata fid-dawl tad-dispożizzjonijiet tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u mhux tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007, għal raġunijiet ta' ċertezza legali u ta' protezzjoni tal-aspettattivi leġittimi.

(123) Skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69, il-konklużjoni ta' kuntratti ta' servizz pubbliku kienet meħtieġa sabiex tindirizza t-tibdil demografiku u r-rieda li jiġi pprovdut servizz tat-trasport kollettiv regolari bit-triq suffiċjenti, mingħajr ma l-utenti ma jkunu obbligati li jħallsu l-ispejjeż, filwaqt li jiġi inkluż xi tħassib marbut ma' standards ambjentali. Dawn il-kuntratti kienu, b'mod partikolari, konformi mal-Artikolu 14 tar-Regolament peress li dawn kienu jinkludu l-punti minimi mitluba. Fl-aħħar nett, il-kumpens imħallas lill-intrapriżi ma jaqbiżx dak li kien meħtieġ biex jiġi żgurat il-funzjonament tas-servizz pubbliku: dan kien limitat sal-ammont tad-differenza bejn l-ispejjeż għall-eżekuzzjoni tas-servizzi definiti fil-kuntratt u s-somma tad-dħul kollu li jirriżulta minnhom.

(124) Li kieku l-mekkaniżmu kellu jitqies bħala għajnuna mill-Istat, ikun hemm lok li jiġi ddikjarat kompatibbli fuq il-bażi tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

5.4. **Keolis**

(125) Keolis huwa grupp ta' kumpaniji li joperaw fis-settur tat-trasport, b'mod partikolari fis-settur tat-trasport kollettiv regolari bit-triq fir-reġjun tal-Île-de-France. Huwa membru tal-OPTILE. L-osservazzjonijiet ta' Keolis jikkonċernaw biss il-miżuri implimentati mir-Reġjun.

5.4.1. *Preżenza ta' għajnuna u konformità mar-Regolament (KEE) Nru 1191/69*

(126) L-awtoritajiet lokali ġew megħjuna mir-Reġjun, iżda Keolis jiddikjara li l-operazzjoni kienet finanzjarjament newtrali għall-operaturi. Minħajr l-għajnuna, l-awtoritajiet kellhom jew iħallsu għotja ekwivalenti lill-operaturi li magħhom kienu marbuta bi ftehim operattiv, jew jaqblu għal tnaqqis tas-servizz. L-operaturi ma bbenefikawx għalhekk minn vantaġġ addizzjonali meta mqabbel mal-finanzjamenti pubbliċi minħajr il-mekkaniżmu tar-Reġjun.

(127) Barra minn hekk, il-mekkaniżmu inkwistjoni ma jistax jiġi separat minn ftehimiet operattivi ffirmati bejn l-intrapriżi tat-trasport u l-awtoritajiet. Dan kien fil-fatt aspett wieħed biss tal-implimentazzjoni mill-awtoritajiet territorjali ta' kuntratti ta' servizz pubbliku skont it-tifsira tal-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li abbażi tad-dispożizzjonijiet tiegħu, skont Keolis, dawn il-kuntratti kienu konformi.

(128) Għaldaqstant, il-mekkaniżmu ma kienx *per se* mezz ta' għajnuna mill-Istat, peress li l-operaturi ma kellhom l-ebda vantaġġ ekonomiku.

5.4.2. *Kwalifika ta' skema ta' għajnuna eżistenti*

(129) Skont Keolis, il-mekkaniżmu implimentat mir-Reġjun fl-1994 kienet skema eżistenti peress li dan implimenta d-dispożizzjonijiet tal-Artikolu 19 tad-Digriet tal-1949 ([16]), adottat qabel id-dħul fis-seħħ tat-Trattat ta' Ruma. Għalhekk, il-miżuri inkwistjoni għandhom jiġu eżaminati fl-ambitu tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 tat-22 ta' Marzu 1999 ([17]), u hija biss il-Kummissjoni li tista' tipproponi lill-awtoritajiet Franċiżi, jekk ikun xieraq, miżuri xierqa għall-futur. Madankollu, peress li l-mekkaniżmu inkwistjoni ġie rrevokat fl-2008, ma għadx hemm lok li jiġi eżaminat.

(130) Anki jekk wieħed kellu jagħżel l-1994 bħala s-sena ta' introduzzjoni tal-mekkaniżmu tar-Reġjun, l-istess konklużjoni hija neċessarja. Fl-1994, is-settur ekonomiku kkonċernat fil-fatt kien magħluq għall-kompetizzjoni, kif juru d-deċiżjonijiet adottati mill-Kummissjoni fl-1997 u l-1998 ([18]). Il-kriterju tal-effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri ma kienx sodisfatt.

(131) Is-suq komuni ċertament evolva mill-1994, peress li uħud mill-Istati Membri ddeċidew b'mod unilaterali li jiftħu s-swieq lokali tagħhom tat-trasport tal-passiġġieri għall-kompetizzjoni. Iżda anki jekk din l-evoluzzjoni kienet biżżejjed sabiex tagħti lilum in-natura ta' għajnuna mill-Istat lill-mekkaniżmu implimentat mir-Reġjun, dan tal-aħħar ikun sar sempliċiment skema ta' għajnuna eżistenti. Għar-raġuni spjegata fil-premessa 129, ma hemmx għalhekk lok li jiġi eżaminat.

5.5. **RATP Dev**

(132) Il-kumpanija RATP Développement ("RATP Dev") hija kumpanija sussidjarja tal-RATP, istituzzjoni pubblika li għandha bħala attività prinċipali t-trasport urban u interurban ta' passiġġieri bit-triq u bil-ferrovija. L-osservazzjonijiet tagħha jikkonċernaw biss il-mekkaniżmu implimentat mir-Reġjun u l-kuntratt CT1.

5.5.1. *Preżenza ta' għajnuna*

5.5.1.1. Miżuri implimentati mir-Reġjun

(133) Ir-RATP Dev tqis li żewġ kriterji huma nieqsa biex il-miżuri implimentati mir-Reġjun ikunu jistgħu jiġu kkwalifikati bħala għajnuna: dak tas-selettività u dak tal-vantaġġ ekonomiku.

([16]) Id-digriet Nru 49-1473 tal-14 ta' Novembru 1949 dwar il-koordinament u l-armonizzazzjoni tat-trasport bil-ferrovija u bit-triq.

([17]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 tat-22 ta' Marzu 1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1) ("ir-Regolament Proċedurali tal-1999").

([18]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 98/693/KE tal-1 ta' Lulju 1998 dwar l-iskema Spanjola ta' għajnuna għax-xiri ta' vetturi industrijali Plan Renove Industrial (Awwissu 1994 — Diċembru 1996) (ĠU L 329, 5.12.1998, p. 23); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 98/182/KE tat-30 ta' Lulju 1997 dwar l-għajnuna mogħtija mir-reġjun tal-Friuli-Venezia Giulia (l-Italja) lill-intrapriżi tat-trasport bit-triq ta' merkanzija tar-reġjun (ĠU L 66, 6.3.1998, p. 18).

(134) Fir-rigward tal-kriterju ta' selettività, il-qafas legali partikolari tas-suq tat-trasport kollettiv regolari bit-triq fir-reġjun tal-Île-de-France kien suq ġeografiku separat, kif ġie rrilevat ukoll mill-Awtorità Franċiża tal-Kompetizzjoni. Fl-ambitu ta' referenza li kkostitwixxa dan is-suq, il-mekkaniżmu tar-Reġjun kienet miżura ġenerali u nondiskriminatorja, peress li hija kienet tibbenefika lill-intrapriżi kollha tat-trasport kollettiv regolari bit-triq tal-Île-de-France li huma firmatarji ta' ftehim operattiv ma' awtorità lokali.

(135) Fid-dawl tal-kundizzjonijiet ta' selettività ġeografika ([19]) u ta' selettività materjali ([20]), kif iddefiniti mill-ġurisprudenza tal-Unjoni, il-mekkaniżmu tar-Reġjun ma kkostitwixxix għajnuna mill-Istat, iżda miżura ġenerali.

(136) F'dak li jikkonċerna l-kriterju tal-vantaġġ ekonomiku, is-sussidji tar-Reġjun kellhom jitqiesu bħala kumpens ta' servizz pubbliku. Peress li dan il-kumpens huwa konformi mal-erba' kriterji ta' *Altmark*, dan ma kienx ta' vantaġġ ekonomiku.

(137) F'dak li jirrigwarda l-ewwel kriterju ta' *Altmark* li jeżiġi definizzjoni ċara tal-OSP, ir-RATP Dev tenfasizza li, meta l-kumpens għat-twettiq ta' dawn l-obbligi jkun ġej minn diversi riżorsi statali, dan għandu jiġi analizzat b'mod ġenerali f'relazzjoni mal-OSP kollha li jiġu inklużi fil-kuntratt ta' servizz pubbliku. Għalhekk, ikun żbaljat li jiġi kkunsidrat li s-sussidji tar-Reġjun ikunu ngħataw biss biex jikkumpensaw għall-obbligi addizzjonali imposti mir-Reġjun. Għall-kuntrarju dawn kienu kontribuzzjoni, fost l-oħrajn, għall-kumpens imħallas lill-intrapriżi tat-trasport.

(138) Dawn l-OSP ġew definiti b'mod ċar fil-ftehimiet operattivi konklużi bejn l-awtoritajiet lokali u l-intrapriżi tat-trasport, peress li l-modifikazzjonijiet mitluba bħala kundizzjoni għall-għoti tas-sussidji tar-Reġjun kienu biss kumplimentari. L-obbligu li jkun hemm investiment f'materjal fuq ir-roti ġie saħansitra rikonoxxut b'mod ċar mill-Kummissjoni, b'mod partikolari fil-linji ġwida komunitarji dwar l-għajnuna mill-Istat lill-intrapriżi ferrovjarji ([21]), bħala OSP li jista' ikun is-suġġett ta' kumpens għall-eżekuzzjoni tiegħu.

(139) Fir-rigward tat-tieni kriterju ta' *Altmark*, ir-rati tas-sussidji kienu stabbiliti b'mod ċar skont id-diversi objettivi ta' akkwist ta' vetturi (minn 25 sa 60 % skont jekk ikunx każ ta' estensjoni ta' flotta jew ta' investiment għal tiġdid) u l-limiti massimi tas-sussidji ġew stabbiliti minn qabel. Il-mekkaniżmu ta' parametraġġ kien rivedut fuq bażi regolari, b'kont meħud tal-ħtieġa li jaġġusta mill-ġdid minn qabel u b'mod trasparenti l-livell ta' sussidji sabiex jiġi evitat kull kumpens żejjed.

(140) Fir-rigward tat-tielet u r-raba' kriterji ta' *Altmark*, l-iskema finanzjarja tal-ftehimiet operattivi kienet tipprevedi li intrapriża tat-trasport tikkomunika previżjoni tal-kont tal-operat għal kull sena, strettament regolata, li d-dħul inerenti għas-sussidji tar-Reġjun jiġi integrat fiha. Il-parteċipazzjoni tal-awtorità lokali kontraenti kienet stabbilita skont it-telf irrilevat fil-previżjoni tal-kont tal-operat. Ġew implimentati wkoll mekkaniżmi ta' rimborż sabiex jiġi evitat kumpens żejjed.

5.5.1.2. Miżuri implimentati mill-STIF fil-kuntest tas-CT1

(141) Skont RATP Dev, il-mekkaniżmu implimentat mill-STIF ma jissodisfax il-kriterji tas-selettività u tal-vantaġġ ekonomiku. Għalhekk ma jistax jiġi kkwalifikat bħala għajnuna mill-Istat.

(142) Fir-rigward tal-kriterju ta' selettività, għandu japplika l-istess raġunament bħal dak ippreżentat fil-premessi 134 u 135.

(143) F'dak li jikkonċerna l-kriterju tal-vantaġġ ekonomiku, is-sussidji tas-STIF kienu simili għal kumpens ta' servizz pubbliku. Skont RATP Dev, dawn kienu jissodisfaw l-erba' kriterji ta' *Altmark*.

(144) Fir-rigward tal-ewwel kriterju ta' *Altmark*, RATP Dev tirrileva li l-Kummissjoni ma kkontestatx, fid-deċiżjoni tal-ftuħ tagħha, li l-ispejjeż operattivi kienu kumpens għall-eżekuzzjoni ta' OSP definiti b'mod ċar.

(145) Fir-rigward tat-tieni kriterju ta' *Altmark*, għal kull rotta kkonċernata l-intrapriżi kontraenti bagħtu l-fajls lill-STIF. Dawn il-fajls ivvalutaw il-bżonn ta' sussidju skont analiżi finanzjarja dettaljata.

([19]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tas-6 ta' Settembru 2006, *Il-Portugall vs. il-Kummissjoni*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, punti 56-58.

([20]) Ara, pereżempju, is-sentenza tal-Qorti Ġenerali tas-7 ta' Marzu 2012, *British Aggregates vs. il-Kummissjoni*, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.

([21]) ĠU C 184, 22.7.2008, p. 13.

(146) Fl-aħħar nett, taħt il-kunsiderazzjonijiet li jirrigwardaw it-tielet u r-raba' kriterji, RATP Dev tispjega li l-analiżi legali tas-CT1 tindika b'mod ċar li l-prinċipji applikabbli għar-rimunerazzjoni kienu konformi mal-ġurisprudenza ta' *Altmark*, peress li dawn il-kuntratti jafu wkoll mekkaniżmi ta' kontroll li jistgħu jwasslu għar-rimborż tal-għajnuna.

5.5.2. *Kwalifika ta' skema ta' għajnuna eżistenti*

(147) RATP Dev tqis il-mekkaniżmi tar-Reġjun u tal-STIF bħala skemi ta' għajnuna eżistenti skont it-tifsira tar-Regolament Proċedurali tal-1999, minħabba li dawn ġew stabbiliti, skont RATP Dev, qabel id-dħul fis-seħħ tat-TFUE, u li s-swieq tat-trasport regolari rilevanti kienu għadhom swieq magħluqa f'dak iż-żmien.

(148) Il-mekkaniżmu tar-Reġjun huwa fil-fatt ibbażat fuq dispożizzjoni regolatorja li ma kinitx inbidlet bejn l-1949 u l-2012, filwaqt li l-mekkaniżmu tal-STIF hija estensjoni ta' skema stabbilita fl-1948.

(149) Il-mekkaniżmi tar-Reġjun u tal-STIF ma kinux jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat meta daħlu fis-seħħ, safejn huma ma ostakolawx il-kummerċ intra-Komunitarju. Dak iż-żmien, is-swieq ikkonċernati kienu magħluqa għall-kompetizzjoni, li jeskludi r-rispett tar-raba' kriterju dwar il-klassifikazzjoni ta' għajnuna mill-Istat.

(150) Il-Kummissjoni Ewropea m'għandha l-ebda setgħa biex titlob l-irkupru tal-għajnuna mogħtija taħt dawn l-iskemi ta' għajnuna eżistenti. Hija tista' tordna biss miżuri korrettivi fil-futur.

5.5.3. *Kompatibbiltà*

(151) Li kieku l-kompatibbiltà fil-każijiet ta' għajnuna mill-Istat kellha tiġi analizzata, jenħtieġ skont RATP Dev li din tiġi studjata fid-dawl tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 għas-sussidji mħallsa qabel it-3 ta' Diċembru 2009, li hija d-data tad-dħul fis-seħħ tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

(152) Il-kuntratti konklużi mill-intrapriżi ta' RATP Dev jistgħux jiġu meqjusa bħala kuntratti ta' servizz pubbliku skont it-tifsira tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Għar-raġunijiet li diġà ġew spjegati fil-premessa 140, dawn il-kuntratti kienu jiżguraw li l-ebda kumpens żejjed ma kien jitħallas lill-intrapriżi ta' trasport. Peress li s-sussidji tar-Reġjun jagħmlu parti mill-kumpens imħallas fil-kuntest ta' dawn il-kuntratti, dawn huma konformi mar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u għalhekk huma kompatibbli mas-suq intern. L-istess raġunament japplika, skont RATP Dev, għall-kumpens imħallas minn STIF qabel it-3 ta' Diċembru 2009 fil-kuntest tas-CT1.

(153) Għas-sussidji mħallsa wara t-3 ta' Diċembru 2009, RATP Dev tqis li r-Regolament (KE) Nru 1370/2007 huwa applikabbli. Dan ir-Regolament jistipula li l-kumpens mogħti fil-qafas tal-kuntratti ta' servizz pubbliku huwa kompatibbli mas-suq intern u eżenti min-notifika jekk (i) il-kuntratti jinkludu l-kontenut obbligatorju deskritt fl-Artikolu 4 tar-Regolament, u (ii) il-kumpens ma joħloq ebda kumpens żejjed. Peress li, skont RATP Dev, dawn iż-żewġ kundizzjonijiet ġew sodisfatti, hija tikkonkludi li l-miżuri huma kompatibbli mas-suq intern.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) Transdev Île-de-France ("Transdev") tifforma parti mill-grupp Transdev u teżerċita l-attivitajiet tagħha fis-settur tat-trasport tal-passiġġieri fir-reġjun tal-Île-de-France fejn hija topera netwerks ta' trasport bit-triq tal-passiġġieri barra miż-żona ċentrali moqdija minn RATP.

(155) L-osservazzjonijiet tagħha jikkonċernaw biss il-miżuri implimentati mir-Reġjun, filwaqt li l-eżempji ta' kuntratti użati insostenn tal-argument tagħha jkopru wkoll parti mill-perjodu ta' CT1 u CT2.

(156) Bħala introduzzjoni, Transdev tfakkar li regoli speċifiċi fl-Île-de-France jirregolaw l-attività ta' trasport regolari ta' passiġġieri bit-triq, peress li dan is-settur jidderoga mid-dritt komuni tat-trasport.

(157) Matul il-perijodu inkwistjoni, l-awtorità inkarigata setgħet tagħżel l-operaturi tan-netwerk mingħajr ħruġ għall-offerti minn qabel b'iskrizzjoni amministrattiva għall-pjan ta' trasport, b'mod partikolari minħabba li r-Regolament (KE) Nru 1370/2007 kien għadu ma daħalx fis-seħħ.

(158) Barra minn hekk, hija tippreċiża li l-awtorità inkarigata kienet twassal għal defiċit strutturali meta tistabbilixxi b'mod amministrattiv it-tariffi għall-utenti, irrispettivament mill-ispiża reali tal-prestazzjoni. Dan id-defiċit kien ġustament ikkumpensat finanzjarjament fl-ambitu ta' kuntratti ta' servizz pubbliku.

(159) Fl-aħħar, is-suq tat-trasport pubbliku regolari bit-triq fl-Île-de-France mhuwiex miftuħ għall-kompetizzjoni.

5.6.1. *Preżenza ta' għajnuna*

(160) Transdev qabdet lid-ditta Microeconomix sabiex tanalizza tliet ftehimiet u l-addenda tagħhom, kif ukoll il-flussi finanzjarji assoċjati magħhom. Hija tippreżenta r-riżultati prinċipali u tippreċiża li l-valutazzjoni esperta turi b'mod ċar in-newtralità tal-iskema ta' sussidji u n-nuqqas ta' kumpens żejjed.

(161) Skont Transdev, il-mekkaniżmu tal-ipproċessar ta' sussidji reġjonali wassal sabiex dawn tal-aħħar ma kienu b'ebda mod simili għal għajnuna għall-investiment. Fil-fatt, is-sussidji reġjonali kienu b'xi mod rimborżati lill-grupp li jaġixxi bħala kuntrattur, fuq il-perijodu ta' ammortizzament tal-beni, minħabba l-impatt negattiv li dawn tal-aħħar kellhom fuq il-kumpens imħallas mill-grupp.

(162) Għalhekk, il-miżura inkwistjoni kienet tirrappreżenta biss arranġament perfettament newtrali ta' kumpens ta' servizz pubbliku lill-operaturi tat-trasport detenturi ta' kuntratt ta' servizz pubbliku.

(163) Minħabba din in-newtralità, il-kriterji għall-eżistenza ta' għajnuna mill-Istat mhumiex sodisfatti.

5.6.1.1. Ir-riżorsi tal-istat u l-imputabbiltà

(164) Transdev tqis li, peress li l-ammonti mħallsa mir-Reġjun kienu dovuti *in fine* lill-awtoritajiet lokali, il-fondi qatt ma ħallew l-isfera pubblika.

5.6.1.2. Vantaġġ ekonomiku

(165) Billi d-disponibbiltà tal-fondi ma kinitx soġġetta għal kundizzjonijiet aktar favorevoli minn dawk disponibbli fis-suq bankarju, l-operaturi ma ħadu l-ebda vantaġġ. Il-vantaġġ ingħata mir-Reġjun lill-awtoritajiet, mingħajr l-ebda effett fuq il-kompetizzjoni.

(166) Barra minn hekk, Transdev tiċħad li t-tagħmir ikkofinanzjat mir-Reġjun seta' jikkompeti ma' dak tal-intrapriżi mhux eliġibbli għas-sussidji.

5.6.1.3. Selettività

(167) L-intrapriżi kollha attivi fis-suq tat-trasport kollettiv regolari bit-triq fl-Île-de-France kienu involuti bl-istess mod, u b'hekk il-miżura ma kinitx waħda selettiva f'dan ir-rigward.

5.6.1.4. L-effett fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati Membri

(168) Fin-nuqqas ta' vantaġġ ekonomiku u ta' selettività, Transdev hija tal-fehma li ma teżisti l-ebda possibbiltà ta' żvantaġġ kompetittiv u għalhekk, wisq anqas ta' effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

5.6.2. *Kompatibbiltà*

(169) Fil-każ li l-Kummissjoni kellha tikkonkludi li teżisti għajnuna mill-Istat, Transdev hija tal-fehma li l-iskema inkwistjoni tkun kompatibbli mas-suq intern permezz tal-konformità tagħha mar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

5.7. **L-Unjoni Internazzjonali tat-Trasport Pubbliku**

(170) L-Unjoni Internazzjonali tat-Trasport Pubbliku (UITP) hija l-organizzazzjoni internazzjonali tat-trasport pubbliku li tkopri l-mezzi kollha tat-trasport pubbliku u tiġbor fiha 'l fuq minn 3 100 membru (operaturi, awtoritajiet u fornituri) fid-dinja.

(171) L-UITP ma tidħol fil-kif tal-mekkaniżmi eżaminati fid-deċiżjoni tal-ftuħ. L-Unjoni taħtaf l-okkażjoni biex tfakkar ċerti prinċipji essenzjali fir-rigward tas-settur ikkonċernat.

(172) L-ewwel nett, l-Istati Membri għandhom marġni ta' manuvra u ta' interpretazzjoni sostanzjali fir-rigward tad-definizzjoni tal-OSP, ikkundizzjonati b'mod partikolari mill-ħtiġijiet tal-utenti, f'konformità mal-prinċipju stabbilit fir-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

(173) It-tieni, it-trasport pubbliku fl-Ewropa huwa kkaratterizzat mill-fatt li bħala medja, madwar 50 % tal-kostijiet tal-operat huma koperti mid-dħul mill-prezzijiet tal-biljetti (30 % f'Pariġi). Għalhekk huwa kruċjali li l-OSP ikunu kkumpensati b'mod korrett mill-awtoritajiet pubbliċi.

(174) Fl-aħħar nett, kuntrarjament għal dak li qiegħed jiġi ssuġġerit fil-premessa 43 tad-deċiżjoni tal-ftuħ tal-Kummissjoni, l-OSP mhumiex limitati biss għall-kostijiet tal-operat tas-servizzi tat-trasport: fil-mira tagħhom jista' jkun hemm it-titjib tal-kwalità tas-servizz, tal-infrastruttura u tal-materjal fuq ir-roti. Il-miżuri jistgħu jkunu kompatibbli mas-suq intern jekk dawn jissodisfaw il-kundizzjonijiet tar-regolamenti applikabbli, jiġifieri r-Regolament (KE) Nru 1370/2007 jew ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

5.8. **Osservazzjonijiet addizzjonali ta' RATP Dev, Transdev, l-OPTILE u Kéolis mibgħuta fil-21 ta' Ġunju 2016**

(175) L-ewwel nett, l-erba' partijiet terzi interessati li xtaqu jissottomettu l-osservazzjonijiet tagħhom ġibdu l-attenzjoni tal-Kummissjoni fir-rigward ta' deċiżjoni meħuda minnha fil-qafas tal-valutazzjoni tal-kompatibbiltà ta' skema ta' għajnuna mill-Istat stabbilita mir-Repubblika Ċeka (id-"Deċiżjoni Autobus Porizeni") ([22]). Il-fatti li fuqhom kienet ibbażata din id-deċiżjoni kienu, skont il-partijiet terzi, simili ħafna għal dawk tal-mekkaniżmu tar-Reġjun (inkluż fis-CT1). Għaldaqstant, il-Kummissjoni eżaminat is-sistema tas-sussidji għall-investiment tar-Repubblika Ċeka, filwaqt li kkunsidrat ir-riperkussjonijiet fuq il-kumpens għall-operat mogħti fil-qafas tas-sussidji għall-operat, u ddikjaratha kompatibbli abbażi tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(176) Sussegwentement il-partijiet terzi interessati huma tal-fehma li s-sentenza *Jorgen Andersen* iddeċidiet il-kwistjoni dwar ir-regolament li jirrigwarda s-servizz pubbliku tat-trasport tal-passiġġieri applikabbli f'dan il-każ: dan huwa r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 fil-verżjoni emendata tiegħu tal-1991, u mhux ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

(177) Prinċipalment, il-partijiet terzi interessati jirreferu għall-fatt li s-sussidji reġjonali mħallsa fl-ambitu tal-mekkaniżmu stabbilit mir-Reġjun ma jikkostitwux għajnuna mill-Istat. Dawn jaslu għal din il-konklużjoni għaliex fil-qafas ta' dan il-mekkaniżmu titqies rata tal-imgħax annwali applikata fuq is-sussidju għax-xiri tal-materjal fuq ir-roti.

(178) Fir-rigward tal-kwistjoni tar-regolament applikabbli, il-partijiet terzi interessati jsostnu li s-sentenza *Jorgen Andersen* stabbiliet maż-żmien ir-regoli ta' applikazzjoni (KEE) Nru 1191/69 u (KE) Nru 1370/2007. Permezz ta' din is-sentenza, il-Qorti ddeċidiet li r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 japplika għall-valutazzjoni:

(a) tal-legalità tal-għajnuna mogħtija qabel it-3 ta' Diċembru 2009 għaliex ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 huwa regolament ta' eżenzjoni li jeżenta mir-rekwiżit ta' notifika l-kumpens mogħti f'konformità ma' dawn id-dispożizzjonijiet;

(b) tal-legalità u tal-kompatibbiltà tal-għajnuna mogħtija fl-eżekuzzjoni tal-kuntratti fis-seħħ fit-3 ta' Diċembru 2009 u mtawla għal perjodi li jvarjaw stabbiliti skont l-Artikolu 8(3) tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

(179) Il-Kummissjoni, f'konformità mas-sentenza *Jorgen Andersen* imposta fuqha f'dan il-każ, trid tivvaluta l-għajnuna mogħtija qabel it-3 ta' Diċembru 2009 skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69, u dan japplika wkoll għall-kumpens mogħti f'għamla ta' premjijiet fil-kuntest tal-iskema ta' kuntratt tas-servizz pubbliku. Barra minn hekk, il-modalitajiet tal-kalkolu tal-kumpens mogħti f'għamla ta' prezzijiet ġew stabbiliti mill-ġurisprudenza *Danske Bus* ([23]) li titlob li dan il-kumpens għandu jkun "direttament u esklużivament neċessarju għat-twettiq tas-servizz tat-trasport pubbliku minnu nnifsu" [traduzzjoni mhux uffiċjali] ([24]).

(180) Jekk, f'każ ta' eċċezzjoni, il-Kummissjoni tirrifjuta li tikkunsidra r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 bħala regolament ta' eżenzjoni trid, f'konformità mal-prassi tagħha ta' teħid tad-deċiżjonijiet, tikkonkludi dwar il-kompatibbiltà tas-sussidji reġjonali maħruġa mill-mekkaniżmu tar-Reġjun.

(181) Jekk il-Kummissjoni tirrifjuta li tapplika l-prinċipji stipulati fis-sentenza *Jorgen Andersen* meta tapplika r-Regolament (KE) Nru 1370/2007, trid tistabbilixxi li l-kundizzjonijiet ta' applikazzjoni rigward il-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-kumpens mogħti f'għamla ta' prezzijiet huma identiċi għal dawk tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

([22]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-16 ta' April 2008 rigward l-għajnuna mill-Istat Nru 350/2007 implimentata mir-Repubblika Ċeka favur Autobus Porizeni.

([23]) Is-sentenza tal-Qorti Ġenerali tas-16 ta' Marzu 2004, *Danske Busvognmænd vs il-Kummissjoni*, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.

([24]) *Ibidem*, il-punt 86.

(182) Fl-aħħar nett, il-partijiet terzi interessati jissupplimentaw ukoll it-trattazzjonijiet tagħhom dwar l-applikazzjoni tal-iskema ta' għajnuna fis-seħħ wara d-Deċiżjoni *Dublin Bus/Irish Bus* tal-Kummissjoni tal-15 ta' Ottubru 2014 ([25]). Fil-fatt, permezz ta' din id-Deċiżjoni, il-Kummissjoni kienet tal-fehma li sistema ta' sussidji għall-investimenti, stabbilita fl-1985 u simili ferm għall-mekkaniżmu stabbilit mir-Reġjun, tikkostitwixxi skema ta' għajnuna fis-seħħ.

6. **IL-VALUTAZZJONI TAL-KUMMISSJONI TAL-MIŻURI INKWISTJONI**

(183) L-analiżi tal-Kummissjoni tkopri t-tliet mekkaniżmi ta' appoġġ għall-investiment li jissemmew fid-deċiżjoni tal-ftuħ, jiġifieri: (i) il-mekkaniżmu ta' sussidji għall-investiment tar-Reġjun definit fid-deliberazzjonijiet suċċessivi CR 34–94, CR 44-98 u CR 47-01, (ii) il-mekkaniżmu sussegwenti bl-introduzzjoni tal-Addendum Nru 3 tas-CT 1, u fl-aħħar nett, (iii) il-kontribuzzjoni C2 tas-CT2. Fir-rigward tas-CT2, il-Kummissjoni tippreċiża li l-valutazzjoni tagħha hija limitata għall-kontribuzzjoni C2 f'rabta mal-problemi tal-investiment. Fil-fatt, fil-mira tad-deċiżjoni tal-ftuħ hemm biss il-miżuri li jistgħu jikkostitwixxu xi għamla ta' appoġġ għall-investiment, u b'hekk il-kontribuzzjoni C1 tas-CT2 hija eskluża.

6.1. **Skemi ta' għajnuna jew għajnuna individwali**

(184) Aktar minn mitt intrapriża jew intrapriża pubblika bbenefikaw, matul is-snin, mis-sussidji mogħtija suċċessivament mir-Reġjun u mbagħad mill-STIF. Qabel ma ssir valutazzjoni dwar l-eżistenza ta' għajnuniet u l-kompatibbiltà eventwali tagħhom mas-suq intern, jeħtieġ li jkun stabbilit jekk dawn is-sussidji ngħatawx b'mod individwali, f'liema każ, iridu jiġu sottoposti għal valutazzjoni individwali mill-Kummissjoni, jew fil-qafas tal-iskemi, f'liema każ il-Kummissjoni tista' tillimita ruħha għal studju tal-parametri ewlenin tal-iskemi kkonċernati.

(185) Ir-Regolament (UE) 2015/1589 tal-Kunsill ([26]) ("ir-Regola ta' Proċedura") jiddefinixxi skema ta' għajnuna bħala: "*kull att li fuq il-bażi tiegħu, mingħajr ma jkunu meħtieġa miżuri ta' implimentazzjoni oħra, jistgħu jingħataw għajnuniet individwali lill-impriżi li jkunu definiti fl-att b'mod ġenerali u astratt u kull att li fuq il-bażi tiegħu għajnuna li ma tkunx konnessa ma' proġett speċifiku tista' tingħata lil waħda jew ħafna impriżi għal perjodu ta' żmien indefinit u/jew għal ammont indefinit*". Minn din id-definizzjoni jirriżulta li, il-Kummissjoni, biex tiddistingwi skema ta' għajnuna minn ġabra ta' għajnuniet individwali, tara li tivvaluta b'mod partikolari l-marġni ta' diskrezzjoni li l-awtorità li tkun qiegħda tagħti l-għajnuna jkollha, skont il-każ, għad-dispożizzjoni tagħha.

(186) Fir-rigward il-mekkaniżmu stabbilit mir-Reġjun, il-Kummissjoni tinnota li d-deliberazzjoni tal-Kunsill Reġjonali tal-1994 tagħti definizzjoni b'mod ġenerali u astratt tal-intrapriżi eliġibbli għas-sussidji, li f'dan il-każ huma l-intrapriżi li kkonkludew kuntratt ma' awtorità pubblika tal-Île-de-France għall-operat tar-rotot regolari tat-trasport bix-xarabank. Min-naħa l-oħra, din l-istess deliberazzjoni tagħti definizzjoni ċara u preċiża tat-tip ta' oġġetti li jistgħu jkunu sussidjati, il-prezzijiet massimi ta' dawn l-oġġetti, kif ukoll ir-rata ta' sussidju għal kull tip ta' oġġett. Il-kundizzjonijiet għall-għoti tal-għajnuna wkoll kienu speċifikati, b'mod partikolari l-obbligu għall-grupp li jaġixxi bħala kuntrattur u għall-intrapriżi li jipproponu titjib kwantitattiv jew kwalitattiv tal-offerta ta' trasport. Għaldaqstant, l-eżerċizzju diskrezzjonali tar-Reġjun għall-għoti ta' sussidji kien strettament limitat mid-dispożizzjonijiet tad-deliberazzjoni tal-1994, imbagħad mid-deliberazzjonijiet li ssostitwewha fl-1998 u fl-2001. Minħabba f'hekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li dawn id-deliberazzjonijiet jikkostitwixxu l-bażi legali ta' skema.

(187) Fir-rigward tas-sussidji mogħtija fil-qafas tas-CT1, il-Kummissjoni tinnota li dawn kienu inklużi fil-mudell kuntrattwali stabbilit u approvat mill-STIF fl-2006. L-adattamenti individwali ta' dan il-kuntratt ma jistgħux jitbiegħdu mill-prinċipji u mill-parametri bażiċi inklużi fil-mudell, u dawn jitfakkru fil-preambolu ta' kull CT1: "*dan il-kuntratt qiegħed japplika wkoll, b'konformità mal-linji gwida u mal-prinċipji stipulati fl-ispeċifikazzjonijiet reġjonali adottati mill-Kunsill governattiv tal-STIF, fil-laqgħa tiegħu tat-13 ta' Diċembru 2006 u huwa konformi mal-mudell tat-tip 1 li wkoll ġie adottat mill-Kunsill*" [traduzzjoni mhux uffiċjali]. Din l-osservazzjoni tapplika b'mod partikolari għall-modifiki li ddaħħlu permezz tal-Addendum Nru 3, wara d-deliberazzjoni tal-Kunsill governattiv tal-STIF tat-2 ta' Ottubru 2008. Abbażi ta' din id-deliberazzjoni, l-intrapriżi kollha tat-trasport b'kuntratt tat-tip 1 mal-STIF kienu eliġibbli għas-sussidji għall-investiment skont l-Addendum Nru 3. Il-mudell tal-Addendum Nru 3 (b'mod partikolari l-Anness I tiegħu) jagħti definizzjoni ċara u preċiża tat-tip ta' oġġetti li jistgħu jkunu sussidjati, il-prezzijiet massimi ta' dawn l-oġġetti, kif ukoll ir-rata ta' sussidju għal kull tip ta' oġġett. Għaldaqstant, l-eżerċizzju diskrezzjonali tal-STIF għall-għoti ta' sussidji introdotti permezz tal-Addendum Nru 3 kien strettament limitat mill-mudell li rriżulta mid-deliberazzjoni tal-2008. Minħabba f'hekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li din id-deliberazzjoni tikkostitwixxi l-bażi legali ta' skema.

([25]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni (UE) 2015/635 tal-15 ta' Ottubru 2014 dwar l-Għajnuna mill-Istat SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) implimentata mill-Irlanda lil Kumpaniji tax-Xarabanks ta' Córas Iompair Éireann (Dublin Bus u Irish Bus) (ĠU L 104, 23.4.2015, p. 17).

([26]) Ir-Regolament tal-Kunsill (UE) 2015/1589 tat-13 ta' Lulju 2015 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 TFUE (ĠU L 248, 24.9.2015, p. 9).

(188) Raġunament simili japplika għall-kontribuzzjoni C2 tas-CT2. Din hija kkalkulata skont l-arranġamenti li huma strettament limitati mill-mudell ta' CT2 approvat mill-Kunsill governattiv tal-STIF. Kull intrapriża b'CT2 hija eliġibbli għal kumpens C2 għall-infiq ta' investiment tagħha, minħajr ma titħalla l-ebda setgħa ta' diskrezzjoni għall-STIF fil-kalkolu ta' dan il-kumpens.

(189) Fid-dawl ta' dak li jissemma hawn fuq, il-Kummissjoni hija tal-fehma li mhijiex meħtieġa valutazzjoni individwali ta' kull sussidju biex tkun ivvalutata l-eżistenza ta' għajnuniet u l-kompatibbiltà eventwali tagħhom. Sussegwentement għad-Deċiżjoni, il-Kummissjoni tfassal ir-raġunament tagħha skont il-parametri ġenerali stipulati fil-bażi legali ta' kull waħda mit-tliet skemi inkwistjoni.

6.2. **Valutazzjoni tal-eżistenza ta' għajnuna mill-Istat**

(190) Skont l-Artikolu 107(1) TFUE, "*kull għajnuna, ta' kwalunkwe forma, mogħtija minn Stat Membru jew permezz ta' riżorsi tal-Istat, li twassal għal distorsjoni jew theddida ta' distorsjoni għall-kompetizzjoni billi tiffavorixxi ċerti impriżi jew ċerti produtturi għandha, sa fejn tolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri, tkun inkompatibbli mas-suq intern*".

(191) Skont din id-dispożizzjoni biex ikunu rikonoxxuti bħala għajnuna mill-Istat, il-miżuri inkwistjoni jridu (i) ikunu ġejjin mill-Istat, jiġifieri jinvolvu riżorsi tal-Istat u jkunu attribwibbli lill-Istat, (ii) jagħtu vantaġġ ekonomiku lill-benefiċjarju tagħhom, (iii) ikunu selettivi, kuntrarjament għal miżura b'ambitu ġenerali u (iv) jheddu li joħolqu distorsjoni fil-kompetizzjoni u li jolqtu l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

6.2.1. *Ir-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà*

6.2.1.1. Miżuri implimentati mir-Reġjun

(192) Is-sussidji tar-Reġjun ingħataw abbażi tad-deliberazzjonijiet tal-Kunsill Reġjonali u skont il-baġit tar-Reġjun tal-Île-de-France.

(193) Minħabba f'hekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-miżuri implimentati mir-Reġjun jimplikaw riżorsi tal-Istat u huma attribwibbli għall-Istat Franċiż

6.2.1.2. Miżuri implimentati mill-STIF

(194) Billi l-STIF hija stabbiliment pubbliku ta' natura amministrattiva, id-deċiżjonijiet tiegħu huma attribwibbli għal awtorità pubblika u r-riżorsi tiegħu huma pubbliċi.

(195) Minħabba f'hekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-miżuri implimentati mill-STIF jimplikaw riżorsi tal-Istat u huma attribwibbli għall-Istat Franċiż

6.2.2. *Vantaġġ ekonomiku*

(196) Bħala punt preliminari, il-Kummissjoni tippreċiża li l-awtoritajiet pubbliċi li jibbenefikaw mill-miżuri implimentati mir-Reġjun u mill-STIF iridu jitqiesu bħala intrapriżi għaliex, irrispettivament mill-istatus legali tagħhom, f'dan il-każ, dawn jeżerċitaw attività ekonomika, jiġifieri l-offerta ta' servizzi ta' trasport bit-triq. B'hekk, il-benefiċjarji kollha ta' dawn il-miżuri, jiġifieri l-intrapriżi privati jew l-awtoritajiet pubbliċi, huma involuti f'attività ekonomika u jridu jitqiesu bħala intrapriżi fis-sens tal-Artikolu 107(1) TFUE.

(197) Il-Kummissjoni, fid-deċiżjoni tal-ftuħ tagħha tistaqsi dwar in-natura tal-miżuri ta' appoġġ għall-investiment implimentati l-ewwel mir-Reġjun u mbagħad mill-STIF u dwar il-kwistjoni li jkun stabbilit jekk dawn kinux sussidji għall-investiment jew kumpens għas-servizz pubbliku.

(198) B'reazzjoni għal din il-kwistjoni, l-awtoritajiet Franċiżi u l-partijiet terzi interessatijqisu li l-miżuri implimentati mir-Reġjun u mill-STIF kienu kumpensi mogħtija lill-awtoritajiet pubbliċi u lill-intrapriżi privati tat-trasport bix-xarabank bħala remunerazzjoni għat-twettiq ta'obbligi ta' servizz pubbliku u billi huma, barra minn hekk, konformi mal-kriterji tal-ġurisprudenza *Altmark*, dawn ma kinux taw vantaġġ ekonomiku lid-destinatarji tagħhom.

(199) Fil-fatt, il-kumpens tal-kostijiet imġarrba biex ikun provdut servizz ta' interess ekonomiku ġenerali ma jikkostitwixxix vantaġġ fis-sens tal-Artikolu 107(1) TFUE jekk ikunu ssodisfati erba' kundizzjonijiet kumulattivi ([27]). L-ewwel nett, l-impriża benefiċarja trid tkun effettivament inkarigata sabiex twettaq obbligi ta' servizz pubbliku, u tali obbligi jridu jkunu ddefiniti b'mod ċar. It-tieni nett, il-parametri li fuqhom huwa kkalkolat l-kumpens iridu jkunu stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti. It-tielet nett, il-kumpens ma jistax ikun aktar minn dak li hu neċessarju sabiex ikunu koperti l-ispejjeż kollha jew parti minnhom, li jirriżultaw mit-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku, filwaqt li jiġi kkunsidrat id-dħul rilevanti kollu kif ukoll profitt raġonevoli. Ir-raba' nett, meta […] l-impriża li għandha twettaq l-obbligi ta' servizz pubbliku mhijiex magħżula permezz ta' proċedura ta' appalt pubbliku li tippermetti li jintgħażel il-kandidat kapaċi li jipprovdi tali servizzi bl-inqas spiża għall-komunità, il-livell tal-kumpens neċessarju għandu jkun stabbilit abbażi ta' analiżi tal-ispejjeż, li impriża medja, immexxija tajjeb u adegwatament mogħnija b'mezzi ta' trasport sabiex tkun tista' tissodisfa l-bżonnijiet neċessarji ta' servizz pubbliku, kienet tagħmel sabiex twettaq tali obbligi, filwaqt li jiġi kkunsidrat id-dħul rilevanti kollu kif ukoll il-profitt raġonevoli għat-twettiq ta' dawn l-obbligi. Il-Kummissjoni ċċarat l-interpretazzjoni tagħha ta' dawn il-kundizzjonijiet fil-Komunikazzjoni tagħha dwar l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat tal-Unjoni Ewropea għall-kumpens mogħti għall-fornitura ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali ([28]).

(200) Għaldaqstant, il-Kummissjoni se tanalizza l-miżuri inkwistjoni mill-perspettiva tal-ġurisprudenza *Altmark*.

6.2.2.1. Sussidji għall-investiment tar-Reġjun

(201) L-applikazzjoni tal-ewwel kriterju ta' *Altmark* għandha l-għan li tistabbilixxi li l-iżborżi jikkostitwixxu kumpensi mogħtija bħala korrispettiv għat-twettiq tal-obbligi ta' servizz pubbliku definit b'mod ċar.

(202) F'dan il-każ, il-Kummissjoni tinnota li dawk eliġibbli għas-sussidji tar-Reġjun kienu biss l-awtoritajiet pubbliċi u l-intrapriżi tat-trasport inkarigati mill-OSP. L-OSP kienu ġew definiti fil-ftehimiet ta' operat konklużi bejn kull operatur tat-trasport, u l-grupp jew il-gruppi tiegħu li jaġixxu bħala kuntratturi. Dawn il-ftehimiet ta' operat kienu jipprevedu kumpens għat-telf li jirriżulta mit-twettiq tal-obbligi ta' servizz pubbliku, nett minn dħul u sussidji eventwali.

(203) Is-sussidji tar-Reġjun ġew miżjuda ma' dan il-mekkaniżmu kuntrattwali sabiex jistimulaw l-investiment u b'hekk jixprunaw titjib kwantitattiv jew kwalitattiv tal-offerta tat-trasport. L-ammont tas-sussidji kien stabbilit b'rata fissa bl-applikazzjoni ta' perċentwal determinat għal kategorija ta' spejjeż b'limitu massimu (pereżempju l-prezz ta' xarabank mingħajr taxxa).

(204) Biex ikunu eliġibbli għas-sussidju, il-gruppi li jaġixxu bħala kuntratturi kellhom jimpenjaw ruħhom li jsaħħu l-kontenut tal-OSP, responsabbiltà li fi kwalunkwe każ tefgħuha fuq l-operaturi tat-trasport. Skont l-istess titolu tad-deliberazzjoni tal-1994, l-objettiv tal-iskema kien fil-fatt "*it-titjib tas-servizzi ta' trasport pubbliku tat-triq*". Madankollu, dan ma jfissirx li s-sussidji tar-Reġjun ingħataw bħala kumpens għall-OSP. Bħala sussidju tipiku, dawn kellhom biss l-għan li jixprunaw l-investiment tal-intrapriżi u tal-awtoritajiet pubbliċi li joperaw is-servizzi tat-trasport. Min-naħa l-oħra, il-gruppi li jaġixxu bħala kuntratturi baqgħu responsabbli għall-għoti ta' kumpens lill-operatur tat-trasport għad-defiċit kollu kemm hu li jirriżulta mill-obbligi *kollha* li kienu għaldaqstant imposti fuqhom minnhom (inklużi dawk miżjuda biex ikunu eliġibbli għas-sussidji tar-Reġjun).

(205) Dan id-defiċit żgur li kien ikun ferm akbar mingħajr is-sussidji tar-Reġjun, għaliex ġie kkalkulat billi mill-ispejjeż tnaqqsu d-dħul u s-sussidji eventwali. Iżda teżisti separazzjoni kunċettwali bejn, min-naħa, is-sistema tal-OSP u ta' kumpensi li kienu r-responsabbiltà tal-gruppi li jaġixxu bħala kuntratturi (u mhumiex is-suġġett ta' din il-proċedura) u, min-naħa l-oħra, skema ta' sussidji li, f'termini ġenerali, kienet intiża għall-investiment biex jitjiebu s-servizzi tat-trasport.

(206) Għaldaqstant, minkejja r-relazzjoni ekonomika li kienet ġustament tgħaqqad is-sussidji tar-Reġjun u l-kalkolu tal-kumpens għas-servizz pubbliku, il-Kummissjoni tqis li s-sussidji tar-Reġjun ma ngħatawx bħala kumpens tal-obbligi ta' servizz pubbliku definiti b'mod ċar. Għaldaqstant, l-ewwel kriterju ta' *Altmark* mhuwiex issodisfat. Billi l-erba' kriterji ta' *Altmark* kienu kumulattivi, it-test mhuwiex issodisfat ladarba kriterju minnhom ma kienx issodisfat. Minħabba f'hekk, il-mekkaniżmu tar-Reġjun irid jiġi analizzat, b'mod aktar tipiku, bħala skema li tippermetti l-għoti ta' sussidji għall-investiment.

(207) Għaldaqstant, meta r-Reġjun ħa r-responsabbiltà ta' parti mill-ispejjeż tal-investiment li s-soltu jieħduha l-intrapriżi tat-trasport, dan illibera xi marġni ta' manuvra finanzjarja għall-benefiċjarji ta' dawn is-sussidji, li setgħu jużaw ir-riżorsi proprji tagħhom għal skopijiet oħra. B'dan il-mod, il-benefiċjarji tas-sussidji rċevew vantaġġ ekonomiku.

([27]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-24 ta' Lulju 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, il-paragrafi 87–95.
([28]) ĠU C 8, 11.1.2012, p. 4.

(208) Ċerti partijiet terzi interessati sostnew li dan il-vantaġġ kien annullat minħabba l-fatt li s-sussidji miżjuda għall-ispiża ta' finanzjament evitata mill-operatur kienu ammortizzati mill-kumpens għas-servizz pubbliku li ngħata mill-grupp li jaġixxi bħala kuntrattur.

(209) Bħala tweġiba għal dan l-argument, il-Kummissjoni tikkonstata li d-deliberazzjonijiet suċċessivi li jistabbilixxu l-iskema inkwistjoni ma kinux jiddefinixxu l-parametri ewlenin ta' dan l-ammortizzament: id-durata, ir-rata tal-imgħax. Għaldaqstant, fil-bażi legali tal-iskema ma hemm xejn li jiggarantixxi b'ċertezza li s-sussidji kienu ammortizzati kif suppost, skont durata konformi mal-użu tal-materjal u billi titqies spiża ta' finanzjament evitata li kienet f'konformità mal-ispiża ta' finanzjament osservata fis-suq. Mill-analiżi tal-kunsiderazzjoni xierqa tas-sussidji fil-kumpens għas-servizz pubbliku mogħtija mill-gruppi li jaġixxu bħala kuntratturi jirriżulta bħala konsegwenza tal-analiżi, skont il-każ, tat-tali kumpensi, u mhux tal-analiżi tas-sussidji. Għaldaqstant, din il-proċedura tirrigwarda biss is-sussidji, u mhux il-kumpensi għas-servizz pubbliku minn sorsi oħra.

(210) Fid-dawl ta' dak indikat hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonferma li s-sussidji tar-Reġjun, meta meqjusa b'mod iżolat, taw vantaġġ ekonomiku lill-benefiċjarji tagħhom.

6.2.2.2. Sussidji għall-investiment mogħtija fil qafas tas-CT1

(211) Is-CT1 kien kuntratt ta' servizz pubbliku li jinkariga speċifikament lill-operatur bl-OSP definiti b'mod ċar. L-Artikolu 4(2) tas-CT1 jipprevedi għalhekk li "*l-operatur iħaddem servizz pubbliku tat-trasport tal-passiġġieri*" [traduzzjoni mhux uffiċjali]. Għaldaqstant, l-intrapriża kienet soġġetta għall-obbligu ta' tħaddim u manutenzjoni tar-rotot li kienet ġiet fdata bl-operat tagħhom, u għall-obbligu ta' trasport ta' passiġġieri skont kundizzjonijiet tat-trasport u ta' prezzijiet stabbiliti mill-STIF. L-Artikolu 12(1) tas-CT1 jippreċiża b'mod inekwivoku: "*l-ipprezzar hija kompetenza esklużiva u indelegabbli tal-STIF*" [traduzzjoni mhux uffiċjali]. Bħala korrispettiv, l-operatur kien jirċievi kumpens għat-telf li jirriżulta mit-twettiq tal-obbligi ta' servizz pubbliku, nett minn dħul u sussidji eventwali

(212) Is-sussidji li ddaħħlu permezz tal-Addendum Nru 3 tas-CT1 intrabtu ma' dawn il-kumpensi bl-istess mod bħalma ntrabtet is-sistema ta' sussidji tar-Reġjun mal-kumpensi previsti mill-ftehim ta' operat, matul il-perjodu preċedenti. Id-differenza prinċipali kienet tirrigwarda l-fatt li l-istess entità (l-STIF) kienet tħallas kemm (i) il-kumpens għas-servizz pubbliku nnifsu, li l-metodu ta' kalkolu tiegħu kellu l-għan li jkopri d-defiċit marbut mat-twettiq tal-OSP, kif ukoll (ii) is-sussidju għall-investiment, stabbilit skont ir-rata ta' prezz massimu/rata massima ta' sussidju. Barra minn hekk, bħal fil-każ tal-perjodu preċedenti, il-bażi legali li tippermetti l-għoti ta' sussidji, jiġifieri f'dan il-każ il-mudell tal-Addendum Nru 3 tas-CT1, ukoll ma kinitx tiddefinixxi l-parametri ewlenin tal-ammortizzament tas-sussidji fil-kumpens għas-servizz pubbliku mogħtija minn sorsi oħra.

(213) Fir-rigward ta' dan ix-xebh, li saħansitra ġie enfasizzat mill-biċċa l-kbira tal-partijiet terzi interessati, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-istess raġunament għandu japplika biss għall-perjodu preċedenti. Is-sussidji mogħtija taħt l-Addendum Nru 3 tas-CT1 huma b'hekk min-natura tagħhom sussidji għall-investiment "tipiċi", u dawn taw vantaġġ ekonomiku lill-benefiċjarji tagħhom.

6.2.2.3. Kontribuzzjoni C2 tas-CT2

(214) Is-CT2 huwa kuntratt tas-servizz pubbliku li jinkariga speċifikament lill-operatur tat-trasport bl-OSP definiti b'mod ċar, kemm fir-rigward tal-operat kif ukoll tal-investiment.

(215) L-Artikolu 5(2) tas-CT2 jistabbilixxi għalhekk l-obbligi ġenerali li jaqgħu fuq l-operatur:

— "*li tagħmel manutenzjoni u tħaddem, kunċetti miftuma bħala l-obbligu għall-intrapriża li, għar-rotot u t-tagħmir li ġiet fdata bl-operat tagħhom, tieħu l-miżuri kollha bl-għan li tiggarantixxi servizz ta' trasport li jissodisfa standards ta' kontinwità, regolarità, frekwenza, varjetà, sigurtà u kwalità;*

— li tittrasporta, li jista' jitqies bħala l-obbligu għall-intrapriża li taċċetta li twettaq it-trasport kollu tal-passiġġieri bi prezzijiet pubbliċi u kundizzjonijiet ta' trasport stabbiliti mill-STIF;

— li tapplika l-ipprezzar, meqjus bħala l-obbligu għall-intrapriża li tbigħ u li taċċetta l-prezzijiet skont il-kundizzjonijiet ġenerali ta' bejgħ u ta' użu deċiżi mill-STIF;

— li tipparteċipa f'sistemi integrati ta' informazzjoni, ta' ħruġ ta' biljetti, ta' skedi u ta' użu tal-punti ta' bdil minn rotta għal oħra;

— *li tikkontribwixxi għas-sigurtà u għas-sikurezza tal-passiġġieri.*" [traduzzjoni mhux uffiċjali]

(216) L-Artikolu 41 tas-CT2 jiddefinixxi fost l-oħrajn l-obbligi tal-operatur fir-rigward tal-oġġetti, li jitfissru prinċipalment bħala l-obbligu li juża l-oġġetti kollha, l-obbligu li jagħmel xogħlijiet ta' manutenzjoni u ta' żamma talbeni assenjati għat-twettiq tas-servizz pubbliku tat-trasport, kif ukoll l-obbligu li l-operatur jistabbilixxi pjan ta' investiment tal-flotta ta' vetturi għall-perjodu kollu tal-kuntratt li jippermetti li tkun iggarantita, b'mod partikolari għal raġunijiet ta' sigurtà, affidabilità, disponibbiltà tal-vetturi u ottimizzazzjoni tal-ispejjeż taż-żamma u talmanutenzjoni, medja ta' żmien tal-flotta tal-vetturi li ma tkunx taqbeż is-seba' snin.

(217) Bis-saħħa tas-CT2, l-STIF tbiegħdet mill-paradigma tal-perjodi preċedenti billi daħħlet kuntratt tas-servizz pubbliku li mill-bidu nett u b'mod integrat jittratta l-obbligi rilevanti għat-thaddim *u* għall-investiment, l-aktar permezz ta' "*kont finanzjarju tas-servizz*" standardizzat. Il-kontribuzzjoni C2 hija espliċitament imfassla biex tagħmel tajjeb għall-ispejjeż li jirriżultaw mill-obbligi marbuta mal-investiment. Minn dan, il-Kummissjoni tiddeduċi li l-kontribuzzjoni C2 tintuża bħala korrispettiv tal-OSP definiti b'mod ċar fir-rigward tal-investiment, u li l-ewwel kriterju ta' *Altmark* huwa għalhekk issodisfat.

(218) Filwaqt li l-konformità tal-kontribuzzjoni C2 mal-ewwel kriterju ta' *Altmark* ġiet stabbilita, il-konformità tagħha mat-tieni, it-tielet u r-raba' kriterju ta' *Altmark* għad trid tiġi vvalutata. Billi l-kriterji huma kumulattivi, il-Kummissjoni se tillimita ruħha li turi r-raba' kriterju mhuwiex issodisfat biex tikkonkludi li din il-kontribuzzjoni twassal għal vantaġġ ekonomiku.

(219) Ir-raba' kriterju ta' *Altmark* għandu l-għan li jivverifika li, meta l-impriża li għandha twettaq l-obbligi ta' servizz pubbliku mhijiex magħżula permezz ta' proċedura ta' appalt pubbliku li tippermetti li jintgħażel il-kandidat kapaċi li jipprovdi tali servizzi bl-inqas spiża għall-komunità, il-livell tal-kumpens neċessarju għandu jkun stabbilit abbażi ta' analiżi tal-ispejjeż, li impriża medja, immexxija tajjeb u adegwatament mogħnija b'mezzi ta' trasport sabiex tkun tista' tissodisfa l-bżonnijiet neċessarji ta' servizz pubbliku, kienet tagħmel sabiex twettaq tali obbligi, filwaqt li jiġi kkunsidrat id-dħul rilevanti kollu kif ukoll il-profitt raġonevoli għat-twettiq ta' dawn l-obbligi.

(220) F'dan ir-rigward, wieħed irid jirrikonoxxi li l-STIF wettqet analiżi komparattiva tal-ispejjeż qabel il-konklużjoni talkuntratti mal-operaturi. Din l-analiżi komparattiva tibbaża fuq (i) *data* numerika speċifikata għal kull kuntratt, (ii) strumenti ġuridiċi li jiggarantixxu l-kompatibbiltà tal-ispejjeż u tat-tagħmir, (iii) għarfien komprensiv tas-suq tattrasport tal-passiġġieri fl-Île-de-France u (iv) paragun kemm mad-*data* "operatorja" aċċettata b'mod komuni fissettur kif ukoll ma' kuntratti li jingħataw wara akkwist pubbliku kompetittiv. Madankollu, din l-analiżi fil-fond tirrigwarda l-aktar il-varjabbli tal-operat, kif ukoll il-veloċità kummerċjali tax-xarabanks jew in-numru ta' sigħat ta' sewqan għal kull vettura. L-istudju ta' dawn il-varjabbli, ta' siwi kbir għan-negozjati tal-kostijiet tal-operat u għad-definizzjoni tal-kontribuzzjoni C1, ma jippermettix li jkun żgurat li l-ispejjeż tal-investiment, koperti millkontribuzzjoni C2, ikunu jikkorrispondu għal dawk ta' intrapriża medja mmexxija kif suppost. Apparti dan, ma hemm xejn li jindika li l-kampjun magħżul mill-STIF huwa rappreżentattiv ta' intrapriżi mmexxija kif suppost. Għalhekk, filwaqt li ma hemmx dubju li l-analiżi mwettqa mill-STIF tikkostitwixxi progress indiskutibbli lejn ġestjoni bil-qies tal-kumpensi mogħtija lill-operaturi tas-servizzi pubbliċi, din l-analiżi mhijiex biżżejjed biex tissodisfa r-raba' kriterju ta' *Altmark* fir-rigward tal-kontribuzzjoni C2.

(221) Ġaladarba r-raba' kriterju ta' *Altmark* mhuwiex issodisfat, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-kontribuzzjoni C2 mogħtija fil-qafas tas-CT2 tagħti vantaġġ ekonomiku lill-benefiċjarji tagħha.

6.2.3. *Selettività*

(222) Skont ġurisprudenza stabbilita ([29]), miżura hija ġudikata bħala selettiva jekk is-setturi ekonomiċi kollha li tirreferi għalihom ma jkunux jistgħu jieħdu vantaġġ minnha. Kemm jekk ikunu miżuri implimentati mir-Reġjun kif ukoll jekk mill-STIF, dawn jikkonċernaw biss l-intrapriżi pubbliċi tal-awtoritajiet pubbliċi u l-intrapriżi privati li magħhom dawn l-awtoritajiet jew l-STIF ikkonkludew ftehim ta' operat ta' rotta jew ta' netwerk tat-trasport fl-Île-de-France. Għaldaqstant, mill-miżuri inkwistjoni huwa kkonċernat biss is-settur tat-trasport kollettiv regolari bittriq fl-Île-de-France.

(223) Apparti minn hekk, il-Kummissjoni tirrimarka li fil-mument tas-selezzjoni tal-intrapriżi għat-twettiq tal-OSP, issir selezzjoni fost l-intrapriżi ta' dan is-settur qabel ma jingħataw is-sussidji.

([29]) Ara pereżempju s-sentenza tal-Qorti tas-17 ta' Ġunju 1999, *il-Belġju vs il-Kummissjoni*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, il-punt 32, jew issentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tt-8 ta' Novembru 2001, *Adria-Wien Pipeline GmbH et Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH vs Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, il-punt 48.

(224) Ladarba ġiet osservata selettività kemm fil-livell ta' settur kif ukoll fi ħdanu, ma hemmx għalfejn tintwera wkoll in-natura ġeografika ta' din is-selettività, kuntrarjament għal dak li jidher li qed tissuġġerixxi l-RATP Dev meta tirreferi għall-ġurisprudenza *Azores* ([30]). B'hekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-miżuri implimentati mir-Reġjun, u mill-STIF fil-qafas ta' CT1 u CT2, huma selettivi.

6.2.4. *L-effett fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati Membri*

(225) Huwa meħtieġ li jiġi vverifikat li l-miżuri huma suxxettibbli li jikkawżaw distorsjoni tal-kompetizzjoni sa fejn dawn jistgħu jolqtu l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(226) Fir-rigward tal-mekkaniżmu tar-Reġjun, il-Kummissjoni tikkonstata, f'konformità mat-Tribunal amministrattiv ta' Pariġi ([31]), li "*l-intrapriżi involuti fis-settur tat-trasport regolari tal-passiġġieri huma involuti wkoll fis-settur tat-trasport okkażjonali tal-passiġġieri* […] *għaldaqstant, l-intrapriżi tat-trasport regolari tal-passiġġieri li rċevew is-sussidji msemmija aktar 'il fuq jistgħu jsibu ruħhom f'kompetizzjoni mal-intrapriżi tat-trasport okkażjonali tal-passiġġieri li ma setgħux jibbenefikaw minn dawn is-sussidji allokati, skont dak li ntqal, għall-intrapriżi involuti fir-rotot regolari*" [traduzzjoni mhux uffiċjali]. B'hekk, matul l-ewwel ħames snin, dan it-tagħmir seta' jintuża, barra l-ħinijiet normali ta' użu, għal skopijiet oħra, inkluż fis-suq tat-trasport okkażjonali. Wara l-ħames sena, ma kienx hemm aktar l-obbligu, impost mir-Reġjun, fuq l-użu tal-oġġetti sussidjati. Barra minn hekk, l-ebda dispożizzjoni jew klawżola ma kienet timpedixxi lill-intrapriżi sussidjati li joperaw ir-rotot regolari tat-trasport kollettiv bit-triq fl-Île-de-France, milli japplikaw għall-għoti ta' kuntratti ta' swieq oħra tat-trasport regolari jew okkażjonali tal-passiġġieri miftuħa għall-kompetizzjoni fi Franza jew fl-Ewropa. Il-Qorti nazzjonali, li kienet iddeċidiet fir-rigward tat-tilwima amministrattiva deskritta fil-premessi minn 27 sa 32, kienet għamlet l-istess konstatazzjoni li l-intrapriżi sussidjati kienu "*suxxettibbli li jibbenefikaw, minħabba li ffrankaw il-flus meta akkwistaw vetturi u tagħmir sussidjati, minn vantaġġ kompetittiv meta mqabbla mal-intrapriżi li ma rċevewx għajnuna*" [traduzzjoni mhux uffiċjali] u li minħabba f'hekk, il-mekkaniżmu inkwistjoni kien "*x'aktarx jolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri u jikkawża jew ta' theddida li jikkawża distorsjoni tal-kompetizzjoni*" ([32]) [traduzzjoni mhux uffiċjali]. Il-Kummissjoni taqbel ma' din il-konklużjoni u tikkonferma li, wara li nħoloq il-mekkaniżmu reġjonali u wisq aktar matul il-perjodu eżaminat kollu kemm hu, is-sussidji għall-investiment tar-Reġjun kienu suxxettibbli li jikkawżaw distorsjoni tal-kompetizzjoni u li jolqtu l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(227) Matul il-perjodu segwenti, l-oġġetti li qabel kienu ssussidjati mill-STIF taħt l-Addendum Nru 3 tas-CT1 kellhom jintużaw esklużivament biex jitwettqu l-attivitajiet ta' servizz pubbliku stipulati fil-pjan tat-trasport tal-STIF, għal perjodu minimu ta' tmien snin ([33]). Madanakollu, il-Kummissjoni tinnota li r-raġunament żviluppat fil-premessa 226 jibqa' validu wara t-tmien sena ta' servizz.

(228) Barra minn hekk, anke jekk wieħed jassumi li x-xarabanks u l-kowċis sussidjati mill-STIF servew biss għat-twettiq ta' missjonijiet ta' servizz pubbliku fis-suq tat-trasport kollettiv regolari bit-triq fl-Île-de-France, dan mhuwiex biżżejjed biex tkun eskluża kull possibbiltà li seta' kien hemm distorsjoni tal-kompetizzjoni u li l-kummerċ bejn l-Istati Membri seta' ntlaqat mill-miżuri inkwistjoni. Fil-fatt, li awtorità pubblika tkun inkarigata minn kostijiet li s-soltu jkunu responsabbiltà ta' intrapriża, jagħti vantaġġ lill-intrapriża fil-konfront tal-kompetituri diretti tagħha fid-diversi swieq li fihom l-intrapriża tkun suxxettibbli li topera, u għaldaqstant dan jikkawża distorsjoni tal-kompetizzjoni. Bħalma ġie osservat fis-sentenza *Altmark*, wara s-sena 1995, bosta Stati Membri bdew jifthu ċerti swieq tat-trasport għall-kompetizzjoni minn intrapriżi stabbiliti fi Stati Membri oħra. Fil-każ ta' Franza, dan il-ftuħ jippreċedi s-sena 1995, u jmur lura għas-sena 1993 ([34]). Kull sussidju pubbliku mogħti minn Franza lil-intrapriżi tat-trasport bit-triq wara s-sena 1993 kien għaldaqstant suxxettibbli li jolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(229) Fid-dawl ta' dak li jissemma hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-mekkaniżmu ta' sussidji introdott mill-Addendum Nru 3 tas-CT1 kien suxxettibbli li jikkawża distorsjoni tal-kompetizzjoni u li jolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(230) L-argument li ssir referenza għalih fil-premessa 228 japplika wkoll għall-perjodu tas-CT2, b'tali mod li l-għajnuna mogħtija permezz tal-kontribuzzjoni C2 tas-CT2 hija wkoll suxxettibbli li tikkawża distorsjoni tal-kompetizzjoni u li tolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

([30]) Ara l-premessa 135 u n-nota f'qiegħ il-paġna 21 ta' din id-Deċiżjoni.
([31]) Is-Sentenza Nru 0417015 tat-Tribunal Amministrattiv ta' Pariġi.
([32]) Is-Sentenza Nru 08PA04753 tal-Qorti Amministrattiva tal-Appell ta' Pariġi.
([33]) L-osservazzjonijiet tal-STIF, il-punt 40.
([34]) Il-Liġi Nru 93–122 tad-29 ta' Jannar 1993 dwar il-prevenzjoni tal-korruzzjoni u dwar it-trasparenza tal-ħajja ekonomika u tal-proċeduri pubbliċi, imsejħa l- "Liġi Sapin".

6.2.5. *Konklużjoni dwar l-eżistenza ta' għajnuna mill-Istat*

(231) Il-Kummissjoni tikkonkludi li s-sussidji għall-investiment u l-kumpensi għas-servizz pubbliku li ngħataw suċċessivament mir-Reġjun, l-ewwel skont l-Addendum Nru 3 tas-CT1, u mbagħad permezz tal-kontribuzzjoni C2 tas-CT2, jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat fis-sens tal-Artikolu 107(1) TFUE.

6.2.6. *Legalità tal-għajnuna*

(232) Bħala punt preliminari, il-Kummissjoni tixtieq twieġeb għall-argumenti ppreżentati mir-Reġjun u xi partijiet terzi oħra fir-rigward tal-ikklassifikar eventwali, bħala skema ta' għajnuna eżistenti, tal-mekkaniżmu kkontestat tar-Reġjun. Il-Kummissjoni tippreċiża li l-kwistjoni tal-għajnuna eżistenti tirrigwarda biss l-iskema tar-Reġjun, billi d-data tal-ħolqien ta' din l-iskema mhijiex daqshekk ċara daqs dik tal-iskemi li ġew warajha implimentati mill-STIF. Fir-rigward ta' dawn tal-aħħar, jidher b'mod partikolari biċ-ċar li l-iskema ta' sussidji introdotta mill-Addendum Nru 3 tas-CT1 ġiet stabbilita fl-2008 u ma tistax titqies bħala sempliċi kontinwazzjoni tal-iskema tar-Reġjun, minkejja x-xebh fl-ispirtu ta' dawn iż-żewġ skemi, wisq anqas għaliex, f'dawn iż-żewġ skemi, l-awtorità li tagħti s-sussidji mhijiex l-istess waħda.

(233) Fir-rigward tal-iskema tar-Reġjun, prinċipalment, il-partijiet fil-proċediment li enfasizzaw in-natura allegata tagħha ta' skema ta' għajnuna eżistenti, saħqu li l-bażi legali li stabbiliet il-mekkaniżmu ta' sussidji tar-Reġjun kienet id-Digriet Nru 49–1473 tal-14 ta' Novembru 1949 dwar il-koordinazzjoni u l-armonizzazzjoni tat-trasport bil-ferrovija u bit-triq. Dan id-Digriet, li tħassar f'Settembru 2012, kien fil-fatt jipprevedi li "*kollettività territorjali tista' tissussidja servizz stradali billi flimkien ma' intrapriża tistabbilixxi kuntratt li jistipula l-obbligi imposti fuqha apparti dawk li jirriżultaw mir-regoli tal-operat tagħha*" [traduzzjoni mhux uffiċjali] (l-ewwel paragrafu tal-Artikolu 19). F'din l-ipoteżi, għandu jkun ikkonstatat li l-bażi legali tal-iskema kienet tippreċedi t-Trattat ta' Ruma, u dan jirrikjedi li l-mekkaniżmu stabbilit mir-Reġjun ikun ikkunsidrat bħala skema ta' għajnuna eżistenti.

(234) Sussidjarjament, dawn l-istess partijiet argumentaw li, fil-każ li l-Kummissjoni kellha tikkunsidra li mhuwiex biżżejjed li l-mekkaniżmu stabbilit mir-Reġjun jinsab stipulat fil-qafas ġenerali previst mid-Digriet tal-1949 biex ikun ikkwalifikat bħala skema ta' għajnuna eżistenti, allura jkollha titqies id-data li fiha dan il-mekkaniżmu ġie stabbilit formalment mill-Kunsill reġjonali. Id-data ta' rilevanza tkun id-data tal-pubblikazzjoni tad-deliberazzjoni CR 84–07 tal-14 ta' Frar 1984 li, dejjem skont il-partijiet fil-proċedura, stabbiliet għall-ewwel darba l-mekkaniżmu kif opera mbagħad sal-2008. F'dan it-tieni xenarju, jenħtieġ li jkun ikkonstatat li l-kriterju tal-effett fuq il-kompetizzjoni u fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri ma kienx issodisfat fid-data tat-twaqqif tal-iskema, għaliex is-suq Franċiż tat-trasport kollettiv regolari bit-triq ma kienx miftuħ għall-kompetizzjoni. Minħabba f'hekk, l-iskema ma kinitx tikkostitwixxi għajnuna meta nħolqot.

(235) Il-Kummissjoni ma tistax taċċetta dawn iż-żewġ argumenti.

(236) Fir-rigward tal-argument prinċipali, il-Kummissjoni tirrimarka li d-Digriet tal-1949 ma ddefinixxa bir-reqqa l-ebda wieħed mill-parametri ewlenin tal-iskema: id-durata, il-baġit, id-definizzjoni ta' benefiċjarji, in-natura tal-oġġetti eliġibbli għas-sussidju, ir-rata tas-sussidju. Dan it-test biss ma kien joħloq l-ebda dritt għall-issussidjar. Għaldaqstant, id-Digriet tal-1949 ma jistax jitqies bħala l-bażi legali tal-mekkaniżmu tal-għajnuna stabbilit mir-Reġjun, kif jirriżulta mid-deskrizzjoni li tinsab f'din id-Deċiżjoni.

(237) Fir-rigward tal-argument sussidjarju, jidher li r-raġunament tal-partijiet interessati huwa żbaljat. Fil-fatt, anke jekk id-deliberazzjoni tal-1984 kellha titqies bħala l-bażi legali li stabbiliet il-mekkaniżmu tar-Reġjun, il-Kummissjoni tfakkar li l-kriterju tal-effett fuq il-kompetizzjoni u fuq l-kummerċ bejn l-Istati Membri diġà kien ġie ssodisfat f'dik id-data, skont ir-raġunament spjegat fil-premessa 226. Għaldaqstant ma hemmx lok għall-kunsiderazzjoni li l-iskema tar-Reġjun ma kinitx tikkostitwixxi għajnuna meta nħolqot, u dan, tkun xi tkun id-data li titqies għall-ħolqien tal-iskema bejn l-1979 u l-2008.

(238) Jekk wieħed kellu jqis li l-ħolqien tal-iskema tar-Reġjun imur lura għal waħda mid-deliberazzjonijiet ta' qabel l-1994, il-kwistjoni tista' min-naħa l-oħra tkun tirrigwarda l-preskrizzjoni tal-miżuri kkontestati billi l-bażi legali tagħhom tispiċċa tkun waħda li tippreċedi b'aktar minn 10 snin l-interruzzjoni tal-preskrizzjoni li bdiet tiddekorri f'Mejju 2004.

(239) Ir-rispons tal-Kummissjoni għal din il-kwistjoni hija li anki fl-ipoteżi li l-iskema kienet ġiet stabbilita qabel l-1994 (pereżempju permezz tad-deliberazzjoni tal-1984), ir-regoli ta' preskrizzjoni applikabbli fir-rigward tal-għajnuna

mill-Istat ma jikkonfutawx il-konklużjoni li skontha l-għajnuna mogħtija mir-Reġjun wara l-1994 tikkostitwixxi għajnuna ġdida. Fil-fatt, il-preskrizzjoni tirrigwarda biss l-iżborżi li saru qabel id-data tal-preskrizzjoni, u mhux l-iskema kollha kemm hi. Għaldaqstant, il-preskrizzjoni ġiet interrotta mill-appell ippreżentat f'Mejju 2004 quddiem il-Qorti nazzjonali. Din l-interruzzjoni tal-preskrizzjoni quddiem il-Qorti nazzjonali tapplika wkoll għall-Kummissjoni, billi s-setgħa aħħarija tal-Qorti nazzjonali kienet li tħares il-prerogattivi mogħtija lill-Kummissjoni permezz tal-Artikolu 108(3) TFUE. L-għajnuna kollha mogħtija lir-Reġjun wara Mejju 1994, anki jekk il-bażi legali li tawtorizza l-għoti ta' din l-għajnuna kellha tiġi ġġudikata preċedentement għal din id-data, trid għalhekk titqies bħala għajnuna ġdida skont din il-proċedura.

(240) Filwaqt li l-kwistjoni tal-għajnuna eżistenti u ta' preskrizzjoni eventwali tal-miżuri kkontestati ġiet iċċarata, tfeġġ il-kwistjoni tal-legalità tal-għajnuna inkwistjoni.

(241) Is-sussidji għall-investiment mogħtija l-ewwel mir-Reġjun, imbagħad mill-STIF skont l-Addendum Nru 3 tas-CT1, ma ġewx innotifikati lill-Kummissjoni. Għaldaqstant, dawn jikkostitwixxu għajnuna illegali.

(242) Fir-rigward tal-kontribuzzjoni C2 tas-CT2, fl-Artikolu 9 tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 hemm stipulat li l-kumpens mogħti f'konformità mal-prinċipji tiegħu għandu jkun eżenti mill-ħtieġa ta' notifika mniżżla fl-Artikolu 108(3) tat-Trattat. Fil-ġurisprudenza *Dilly's Wellnesshotel* ([35]), il-Qorti tal-Ġustizzja ċċarat li l-kundizzjonijiet kollha ta' regolament ta' eżenzjoni, inklużi dawk ta' natura formali, kellhom ikunu ssodisfati sabiex l-eżenzjoni mill-ħtieġa ta' notifika tkun tapplika. F'dan il-każ, fit-Taqsima 6.3.2 ta' din id-Deċiżjoni se jintwera kif il-kontribuzzjoni C2 tas-CT2 tissodisfa l-kriterji sostanzjali stipulati fir-Regolament (KE) Nru 1370/2007. Min-naħa l-oħra, il-Kummissjoni tikkonstata li l-obbligi ta' pubblikazzjoni stipulati fl-Artikolu 7(2) tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 ma ġewx rispettati mill-STIF. L-awtoritajiet Franċiżi fil-fatt irrikonoxxew li, f'dak li jirrigwarda l-intraprizi tal-OPTILE, l-avviżi ta' għoti ta' kuntratti ma ġewx ippubblikati minkejja l-obbligu stipulat fir-Regolament (KE) Nru 1370/2007. F'dak li jirrigwarda l-kuntratti konklużi mal-RATP u ma' SNCF Mobilités, il-Kummissjoni tosserva li l-avviżi ta' għoti ta' kuntratti ġew ippubblikati fil-Gazzetta Uffiċjali tal-avviżi tal-akkwist pubbliku u f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* wara li ngħataw il-kuntratti u mhux, kif meħtieġ, minn tal-anqas sena qabel id-data tal-għoti dirett ta' kuntratti. Għaldaqstant, id-dispożizzjonijiet tal-Artikolu 7 tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 ma ġewx irrispettati u l-għajnuna mogħtija mil-STIF fil-qafas tas-CT2 mhijiex koperta mill-eżenzjoni ta' ħtieġa ta' notifika prevista fl-Artikolu 9 tar-Regolament. Billi l-għajnuna ma ġietx innotifikata, il-Kummissjoni tikkonkludi li din tikkostitwixxi għajnuna illegali.

(243) Il-Kummissjoni tfakkar li sta għall-awtoritajiet nazzjonali li jisiltu l-konklużjonijiet kollha li jirriżultaw mill-illegalità tal-għajnuna, b'mod partikolari f'dak li jirrigwarda l-irkupru tal-interessi tal-imgħax tal-illegalità, kif definiti fis-sentenza *CELF* ([36]).

6.3. **Il-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-miżuri mar-regoli applikabbli għall-għajnuna mill-Istat**

6.3.1. *Is-sussidji għall-investiment mogħtija l-ewwel mir-Reġjun, imbagħad mill-STIF skont l-Addendum Nru 3 tas-CT1*

(244) Filwaqt li jitqies ix-xebh kbir bejn is-sussidji mogħtija mill-STIF skont l-Addendum Nru 3 tas-CT1, u dawk mogħtija fil-perjodu preċedenti mir-Reġjun, japplika l-istess raġunament għaż-żewġ mekkaniżmi fir-rigward tal-kompatibbiltà mas-suq intern.

(245) Dawn is-sussidji għall-investiment la jwieġbu għall-ħtiġijiet ta' koordinazzjoni tat-trasport u lanqas għar-rimborż ta' ċerti obbligi inerenti għall-kunċett ta' servizz pubbliku, bħalma ġie konkluż fil-premessi 206 u 213. Għalhekk, il-Kummissjoni ma tistax tibbaża fuq l-Artikolu 93 TFUE (jew fuq il-leġiżlazzjoni sekondarja li tirriżulta minnu) biex tivvaluta l-kompatibbiltà tagħhom mas-suq intern.

(246) Min-naħa l-oħra, skont l-Artikolu 107(3) TFUE, għajnuna tista' tkun ikkunsidrata kompatibbli mas-suq intern jekk tkun maħsuba li tiffaċilita l-iżvilupp ta' ċerti attivitajiet jew ta' ċerti reġjuni ekonomiċi, basta dik l-għajnuna ma tfixkilx il-kondizzjonijiet tal-kummerċ sa grad li jkun kuntrarju għall-interess komuni. Dan jista' jkun b'mod partikolari l-każ fir-rigward tal-għajnuniet għall-investiment li jtejbu l-mod ta' kif tiġi eżerċitata l-attività ekonomika inkwistjoni. L-awtoritajiet Franċiżi jinvokaw l-applikabbiltà ta' din id-dispożizzjoni fil-konfront tal-mekkaniżmu ta' għajnuna għall-investiment stabbilit mir-Reġjun tal-Île-de-France.

([35]) Is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-21 ta' Lulju 2016, *Dilly's Wellnesshotel GmbH vs Finanzamt Linz*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, il-punt 47.

([36]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tat-12 ta' Frar 2008, *Centre d'exportation du livre français (CELF) et Ministre de la Culture et de la Communication vs Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE)*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, il-punt 55.

(247) L-implimentazzjoni ta' mekkaniżmu ta' għajnuna għall-investiment għat-tagħmir li jippermetti titjib kwantitattiv jew kwalitattiv tal-offerta tat-trasport kollettiv regolari bit-triq, li jmur lil hinn mil-livell ta' obbligi li bihom il-beneficjarji kienu marbuta li jipprovdu s-servizzi tagħhom qabel l-għoti tas-sussidji, kienet maħsuba biex itejjeb l-attrattività tal-offerta meta mqabbla ma' alternattivi oħra ta' vjaġġar b'vettura individwali. F'dan ir-rigward u filwaqt li jitqies il-kuntest partikolari tal-Île-de-France msemmi fil-premessi 16 u 17, il-mekkaniżmi inkwistjoni kienu jikkontribwixxu għall-ilħuq tal-objettiv ta' interess komuni, bħalma huwa definit fil-White Paper dwar iż-Żona Unika Ewropea tat-Trasport tal-2011 ([37]), li tikkostitwixxi ċ-ċaqliqa modali mill-vettura individwali lejn il-mezzi ta' trasport kollettiv. Fin-nuqqas tas-sussidji, it-trasportaturi ma setgħux jimplimentaw dan it-titjib. Ir-rotot beneficjarji kienu fil-fatt qegħdin jagħmlu telf u l-bilanċ ekonomiku tagħhom kien jiddependi diġà fuq il-kumpens għas-servizz pubbliku mogħti minn sorsi oħra. Il-mekkaniżmi inkwistjoni kellhom għalhekk effett ta' inċentiv.

(248) Il-Kummissjoni tikkonstata li l-bażi u r-rata tas-sussidji kienu limitati, b'tali mod li parti biss mill-kostijiet tal-investiment kienu jitħallsu direttament l-ewwel mir-Reġjun imbagħad mill-STIF. Ir-rati ta' sussidji massimi kienu jilħqu l-50 % għal xarabanks standard u 60 % għal xarabanks ekoloġiċi, jiġifieri intensità moderata ta' għajnuna. Għandu jingħad ukoll li l-materjal sussidjat, fil-biċċa l-kbira xarabanks, ma setax jintuża għal skopijiet sekondarji ta' użi jew rotot oħra għajr għal dawk li għalihom ingħata s-sussidju l-ewwel u qabel kollox. Minn naħa, l-użu għal skopijiet oħra għajr is-servizz pubbliku tal-passiġġieri kien irregolat, u saħansitra projbit: fil-qafas tas-CT1, u fl-addenda reġjonali sa mill-1999, kull użu mill-ġdid għal skopijiet oħra kien projbit matul il-perjodu tal-ammortizzament tas-sussidju; qabel l-1999, din il-prassi kienet irregolata matul l-ewwel ħames snin. Min-naħa l-oħra, il-vetturi maħsuba għat-trasport urban tal-passiġġieri l-aktar bilwieqfa mhumiex adattati għat-trasport okkażjonali li jirrikjedi l-użu ta' kowċis tat-turisti kkonfigurati għat-trasport tal-passiġġieri bilqiegħda bl-użu taċ-ċinturin tas-sigurtà. Fl-aħħar nett, fil-każ li l-possibbiltà ta' effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri ma setgħetx tkun eskluża għar-raġunijiet spjegati fil-premessi 226 u 228, dan l-effett x'aktarx kien limitat meta titqies id-dimensjoni lokali tas-swieq inkwistjoni, u d-diffikultà jekk mhux l-impossibbiltà kuntrattwali jew materjali li t-tagħmir sussidjat jintuża mill-ġdid għal skopijiet oħra f'żoni ġeografiċi oħra (fi Franza jew fl-Ewropa).

(249) Fid-dawl ta' dak li jissemma hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-kundizzjonijiet tal-kummerċ ma ntlaqtux b'mod li jmur kontra l-interess komuni, u li ż-żewġ mekkaniżmi inkwistjoni huma kompatibbli mas-suq intern b'konformità mal-Artikolu 107(3) TFUE.

6.3.2. *Kontribuzzjoni C2 tas-CT2*

(250) Il-Kummissjoni diġà kkonkludiet fil-premessa 217 li, kuntrarjament għas-sussidji mogħtija mir-Reġjun sal-2008 jew mill-STIF skont l-Addendum Nru 3 tas-CT1, il-kontribuzzjoni C2 tas-CT2 kellha titqies bħala kumpens għas-servizz pubbliku.

(251) L-analiżi tal-kompatibbiltà mas-suq intern tal-għajnuna mogħtija bħala tpattija għal ċerti obbligi inerenti għall-kunċett ta' servizz pubbliku titwettaq fid-dawl tal-Artikolu 93 TFUE. Fir-rigward tal-applikazzjoni tal-Artikolu 93 TFUE, il-Kummissjoni tieħu spunt mill-prinċipji ewlenin ddefiniti fil-leġislazzjoni sekondarja tal-Artikolu 93 TFUE, b'mod partikolari r-Regolament (KE) Nru 1370/2007 fis-seħħ mit-3 ta' Diċembru 2009. B'mod partikolari, il-Kummissjoni tivverifika li qegħdin jitħarsu l-prinċipji stipulati fl-Artikoli 3, 4 u 6 tar-Regolament.

(252) Fl-Artikolu 3(1) tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 hemm stipulat li: "*Meta awtorità kompetenti tiddeċiedi li tagħti lill-operatur magħżul minnha dritt esklussiv u/jew kumpens, ta' kwalunkwe tip, bi tpattija għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku, għandha tagħmel dan fi ħdan il-qafas ta' kuntratt għal servizz pubbliku.*"

(253) L-STIF hija, skont id-Digriet Nru 2005-664 tal-10 ta' Ġunju 2005, l-entità organizzatriċi tat-trasport regolari tal-passiġġieri fl-Île-de-France, li jagħmilha l-awtorità kompetenti għall-għoti ta' kumpensi ta' servizz pubbliku. Dawn il-kumpensi, sew jekk kostitwiti mis-C1 u sew jekk mis-C2, jingħataw fil-qafas tas-CT2, li huwa kuntratt ta' servizz pubbliku. Hija għalhekk osservata konformità mal-Artikolu 3 tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

(254) L-Artikolu 4 tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 jelenka l-kontenut obbligatorju tal-kuntratti ta' servizz pubbliku.

(a) Bl-applikazzjoni tal-paragrafu 1 tal-Artikolu msemmi, il-kuntratti ta' servizz pubbliku:

— jiddefinixxu biċ-ċar l-obbligi ta' servizz pubbliku li magħhom għandu jkun konformi l-operatur ta' servizz pubbliku u ż-żoni ġeografiċi kkonċernati;

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

— jistabbilixxu minn qabel, b'mod oġġettiv u trasparenti, il-parametri li abbażi tagħhom il-pagament ta' kumpens, għandu jiġi kkalkolat, u n-natura u l-firxa ta' kwalunkwe drittijiet esklussivi mogħtija b'mod li jevita l-kumpens żejjed;

— jiddeterminaw l-arranġamenti għall-allokazzjoni tal-ispejjeż konnessi mal-forniment tas-servizzi.

(b) Bl-applikazzjoni tal-paragrafu 2 tal-istess Artikolu, il-kuntratti ta' servizz pubbliku jiddefinixxu l-arranġamenti għall-allokazzjoni ta' dħul mill-bejgħ ta' biljetti.

(c) Fil-paragrafu 3 tal-istess Artikolu hemm stipulat li t-tul ta' żmien tal-kuntratti għal servizz pubbliku għat-trasport bix-xarabank m'għandux jeċċedi l-għaxar snin.

(d) Il-paragrafu 6 tal-istess Artikolu jindika li, jekk ikun meħtieġ li l-operaturi jirrispettaw ċerti standards ta' kwalità, dawn l-istandards għandhom ikunu inklużi fil-kuntratt.

(255) Fir-rigward tas-CT2, il-Kummissjoni tikkonstata dan li ġej:

(a) Il-kuntratt CT2 jista' jiġi kkwalifikat bħala kuntratt ta' servizz pubbliku sa fejn, bħalma ntwera fil-premessi minn 214 sa 216, dan jafda f'idejn operatur, il-ġestjoni u l-operat tas-servizzi pubbliċi tat-trasport tal-passiġġieri soġġetti għall-OSP. Il-kuntratt jipprevedi kontribuzzjoni C1 u kontribuzzjoni C2, li jinsabu definiti, b'mod trasparenti u oġġettiv, fl-Artikolu 53 tas-CT2. L-eżistenza ta' kont finanzjarju tas-servizz standardizzat tippermetti tqassim dettaljat tal-kostijiet marbuta mal-forniment tas-servizzi. Hija għalhekk stabbilita l-konformità mal-Artikolu 4(1) tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

(b) Il-mekkaniżmi għall-allokazzjoni tal-ispejjeż konnessi mad-dħul mill-bejgħ ta' biljetti huma deskritti bir-reqqa ħafna fl-Artikolu 50 tas-CT2.. Għalhekk, il-konformità mal-paragrafu 2 tal-istess Artikolu hija vverifikata.

(c) Is-CT2 ħa post is-CT1, mill-2008 'il quddiem, għall-bqija taż-żmien sal-31 ta' Diċembru 2016. Il-konformità mal-paragrafu 3 tal-istess Artikolu hija għalhekk imħarsa.

(d) Is-CT2 jinkludi standards ta' kwalità definiti b'mod ċar fil-kuntratt. Il-konformità mal-paragrafu 6 tal-istess Artikolu hija għalhekk ippruvata.

(256) Fl-aħħar nett, l-Artikolu 6 tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 u l-Anness tiegħu jiddeskrivu l-prinċipji ewlenin li jirregolaw l-iddeterminar tal-kumpens għas-servizz pubbliku:

(a) il-metodu ta' kalkolu tal-"*effett finanzjarju nett*" ta' konformità mal-obbligu ta' servizz pubbliku fuq l-ispejjeż u d-dħul tal-operatur ta' servizz pubbliku;

(b) separazzjoni tal-kontijiet tal-attivitajiet rilevanti tal-OSP u ta' dawk operati kummerċjalment;

(c) definizzjoni ta' "*qligħ raġonevoli*" li jista' jistenna l-operatur permezz tal-iżborż ta' kumpens ta' servizz pubbliku;

(d) inċentivi għaż-żamma jew għall-iżvilupp ta' ġestjoni effettiva li kapaċi tipprovdi servizzi ta' kwalità.

(257) Il-valutazzjoni tal-Kummissjoni tillimita ruħha, f'dan il-punt, għall-kontribuzzjoni C2 tas-CT2, filwaqt li l-kontribuzzjoni C1 ma tidħolx fil-limiti tal-valutazzjoni definita permezz tad-deċiżjoni ta' ftuħ. Madanakollu, huwa neċessarju li tiġi spjegata r-relazzjoni li tgħaqqad is-C1 mas-C2 sabiex tkun tista' tittieħed deċiżjoni dwar il-kontribuzzjoni C2.

(258) Il-kontribuzzjoni C1 hija maħsuba biex tagħmel tajjeb għad-defiċit fl-operat, ikkalkulat bħala s-somma tal-kostijiet tal-operat (għajr l-elementi relatati mal-investiment, bħall-kwoti għall-ammortizzamenti), miżjuda b'marġni kuntrattwali nnegozjata, u minnha jitnaqqsu d-dħul u s-sussidji kollha tal-operat. Kuntrarjament għal dan, il-kontribuzzjoni C2 tinħadem bħala s-somma tal-kwoti għall-ammortizzamenti u għalhekk ma tipprevedix għajr il-kopertura tal-kostijiet li jirriżultaw mill-obbligi ta' investiment definiti fil-kuntratt. Il-metodu tal-kalkolu ta' dawn iż-żewġ kontribuzzjonijiet jintwera biċ-ċar fis-CT2 u l-annessi tiegħu, f'konformità mal-punt (a) tal-premessa 256.

(259) Skont l-informazzjoni mgħoddija mill-STIF, ir-rotot li kienu soġġetti għal CT2 għandhom kollha kemm huma defiċit fl-operat (anki qabel ma jitqiesu l-kostijiet relatati mal-investiment), b'tali mod li l-kontribuzzjoni C1 tibqa' dejjem pożittiva ([38]). Billi d-dħul u s-sussidji relatati mal-operat lanqas kienu biżżejjed biex ikopru mqar parti mill-kostijiet tal-investimenti annwalizzati, il-kontribuzzjoni C2 hija fil-verità ugwali għas-somma tal-kwoti għall-ammortizzamenti (biż-żieda tal-kostijiet tal-finanzjament) stabbiliti fil-kont finanzjarju standardizzat.

([38]) Il-kontribuzzjoni C1 tirrappreżenta medja ta' 61 % tal-ispejjeż operattivi u tal-qligħ kuntrattwali. Id-dħul operattiv jirrappreżenta medja ta' 31 % tal-ispejjeż operattivi u tal-qligħ kuntrattwali.

(260) Minn din id-distinzjoni jirriżulta li d-definizzjoni ta' "*qligħ raġonevoli*", skont it-termini tal-Artikolu 6 tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 taqa' kompletament taħt il-kontribuzzjoni C1 u mhux taħt il-kontribuzzjoni C2. Għalhekk, il-punt (c) tal-premessa 256 ma tistax tapplika għall-kontribuzzjoni C2 ikkunsidrata għaliha waħedha. Min-naħa l-oħra, jista' jiġi stabbilit li l-kontribuzzjoni C2 ma tista' bl-ebda mod tikkumpensa żżejjed lill-operatur tat-trasport, għaliex din tkopri biss l-ispejjeż tal-investiment li jkunu osservati effettivament u adattati f'għamla ta' kwoti għall-ammortizzamenti fil-kont finanzjarju ta' kull rotta.

(261) Fir-rigward tal-punt (b) tal-premessa 256, il-Kummissjoni tosserva li l-eżistenza ta' dan il-kont finanzjarju tas-servizz, li huwa speċifiku għal kull rotta soġġetta għal kuntratt ta' servizz pubbliku, tippermetti, minn naħa, li tkun żgurata s-separazzjoni tal-kontijiet minn attivitajiet eventwali oħra tal-operaturi u, min-naħa l-oħra, li jkunu elenkati l-kostijiet u d-dħul kollha marbuta mat-twettiq tas-servizz pubbliku, skont il-prinċipji stipulati fl-Anness tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

(262) Fl-aħħar nett, fir-rigward tal-punt (d) tal-premessa 256, is-CT2 jipprevedi fl-Artikolu 49 tiegħu li "*apparti r-remunerazzjoni tagħha, l-intrapriża hija soġġetta għal kumpensi għall-prestazzjoni, għal bonuses jew għal penali marbuta mal-prestazzjoni [operazzjonali] fit-twettiq tas-servizz ta' referenza*" [traduzzjoni mhux uffiċjali]. Għalhekk, il-kumpens għal servizz pubbliku, li l-kontribuzzjoni C2 tifforma parti minnu, huwa marbut ma' sistema ta' inċentivi żviluppata tant li r-Regolament (KE) Nru 1370/2007 jitqies bħala rrispettat.

(263) Fid-dawl ta' dak li jissemma hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-kontribuzzjoni C2 tas-CT2 hija konformi mal-prinċipji ewlenin stipulati fir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 għall-kalkolu tal-kumpens għas-servizz pubbliku, u għaldaqstant, li din tista' tiġi ddikjarata bħala kompatibbli mas-suq intern abbażi tal-Artikolu 93 TFUE. Din il-konklużjoni, limitata għall-kontribuzzjoni C2, hija mingħajr preġudizzju għall-kompatibbiltà tal-kumpensi tas-CT2 fit-totalità tagħhom (il-kontribuzzjoni C1 ma taqax fil-kamp ta' applikazzjoni ta' din id-Deċiżjoni).

7. **KONKLUŻJONI**

(264) Is-sussidji għall-investiment mogħtija mir-Reġjun tal-Île-de-France fil-qafas tad-deliberazzjonijiet suċċessivi tal-1994, l-1998 u l-2001, jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat implimentata illegalment, fi ksur tal-Artikolu 108(3) TFUE. Madankollu, fir-rigward tal-konformità tagħhom mal-Artikolu 107(3) TFUE, il-Kummissjoni tiddikjara din l-għajnuna bħala kompatibbli mas-suq intern.

(265) Is-sussidji għall-investiment mogħtija mill-STIF skont l-Addendum Nru 3 tas-CT1, jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat implimentata illegalment, fi ksur tal-Artikolu 108(3) TFUE. Madankollu, fir-rigward tal-konformità tagħhom mal-Artikolu 107(3) TFUE, il-Kummissjoni tiddikjara din l-għajnuna bħala kompatibbli mas-suq intern.

(266) Il-kumpensi għas-servizz pubbliku mogħtija mill-STIF f'għamla ta' kontribuzzjoni C2 tas-CT2 jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat li, billi ma jissodisfawx ċerti kriterji formali tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007, mhumiex koperti mill-eżenzjoni ta' ħtieġa ta' notifika prevista f'dan ir-Regolament. Madankollu, fir-rigward tal-konformità tagħhom mal-Artikolu 93 TFUE, il-Kummissjoni tiddikjara din l-għajnuna bħala kompatibbli mas-suq intern.

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

L-iskema ta' għajnuna implimentata illegalment minn Franza bejn is-sena 1994 u s-sena 2008, f'għamla ta' sussidji għall-investiment mogħtija mir-Reġjun tal-Île-de-France fil-qafas tad-deliberazzjonijiet CR 34-94, CR 44-98 u CR 47-01, hija kompatibbli mas-suq intern.

Artikolu 2

L-iskema ta' għajnuna implimentata illegalment minn Franza mis-sena 2008 'il quddiem, f'għamla ta' sussidji għall-investiment mogħtija mill-STIF fil-qafas tal-Addendum Nru 3 tas-CT1, hija kompatibbli mas-suq intern.

Artikolu 3

L-iskema ta' għajnuna implimentata illegalment minn Franza, f'għamla ta' kontribuzzjonijiet C2 mogħtija mill-STIF fil-qafas tas-CT2, hija kompatibbli mas-suq intern.

Artikolu 4

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika Franċiża.

Magħmul fi Brussell, it-2 ta' Frar 2017.

Għall-Kummissjoni
Margrethe VESTAGER
Membru tal-Kummissjoni