DECIZII

DECIZIA (UE) 2017/1470 A COMISIEI

din 2 februarie 2017

privind schemele de ajutor SA.26763 2014/C (ex 2012/NN) puse în aplicare de Franța în favoarea întreprinderilor de transport cu autobuzul în regiunea Île-de-France

[notificată cu numărul C(2017) 439]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate anterior ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin scrisoarea din 7 octombrie 2008, primită la 17 octombrie 2008, un reclamant care a dorit să rămână anonim („reclamantul") a depus o plângere la Comisie împotriva regiunii Île-de-France („regiunea") referitoare la faptul că aceasta a instituit, începând cu anul 1994, o schemă de ajutoare și subvenții destinate anumitor întreprinderi de transport din regiune.

(2) Prin scrisoarea din 25 noiembrie 2008, Comisia a trimis autorităților franceze o solicitare de informații referitoare la plângerea respectivă.

(3) Prin scrisoarea din 13 ianuarie 2009, autoritățile franceze au solicitat Comisiei un termen suplimentar pentru a răspunde la întrebările adresate de Comisie. Comisia a acceptat prelungirea prin scrisoarea din 14 ianuarie 2009. Termenul pentru transmiterea răspunsului a fost prelungit în consecință până la 18 februarie 2009.

(4) La 26 februarie 2009, autoritățile franceze au răspuns solicitării de informații adresate de Comisie.

(5) Prin scrisorile din 20 aprilie, 2 septembrie și 17 noiembrie 2010, reclamantul a transmis Comisiei informații suplimentare cu privire la măsurile acordate de regiune.

(6) Întrucât nu au primit nicio solicitare de informații suplimentare, autoritățile franceze au solicitat Comisiei, prin scrisoarea din 31 mai 2011, confirmarea scrisă a închiderii procedurii de investigație.

(7) Prin scrisoarea din 8 iunie 2011, Comisia a solicitat autorităților franceze să prezinte observații cu privire la informațiile suplimentare transmise de către reclamant.

([1]) JO C 141, 9.5.2014, p. 38.

(8) În pofida scrisorilor de atenționare din 14 noiembrie 2011 și 29 februarie 2012 și a emailurilor din 22 septembrie și 8 decembrie 2011, solicitarea de informații a Comisiei a rămas fără răspuns.

(9) O nouă solicitare de informații a fost trimisă autorităților franceze la 17 iulie 2012.

(10) În absența unui răspuns din partea autorităților franceze în termenul stabilit, acestora le-a fost trimisă o scrisoare de atenționare la 25 septembrie 2012. Aceasta, de asemenea, a rămas fără răspuns.

(11) La 14 decembrie 2012, Comisia a adoptat o decizie prin care se dispune furnizarea de informații. Franța a furnizat un răspuns incomplet la 22 ianuarie 2013 și s-a angajat în cadrul aceluiași răspuns să revină asupra solicitării Comisiei în cel mai scurt timp posibil, astfel încât să formuleze un răspuns exhaustiv la întrebările formulate în decizia prin care se dispune furnizarea de informații. La data deciziei de inițiere a procedurii, Comisia nu primise nicio informație suplimentară.

(12) Prin urmare, la 11 martie 2014, fără să fi primit informațiile respective, Comisia a inițiat procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE"). Această decizie („decizia de inițiere a procedurii") a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]) și invita părțile terțe să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză.

(13) Franța și-a prezentat observațiile la 30 aprilie 2014. De asemenea, Comisia a primit observații de la șapte părți terțe interesate. Comisia a transmis observațiile respective Franței, oferindu-i posibilitatea să prezinte comentarii. Prin scrisoarea din 3 septembrie 2014, Franța a anunțat că nu are comentarii.

(14) La 21 iunie 2016, după expirarea termenului, Comisia a primit o notă comună din partea a patru dintre cele șapte părți terțe interesate. Nota urmărea, în special, să precizeze poziția părților terțe respective ulterior pronunțării de către Curte a hotărârii în cauza *Comisia Europeană/Jorgen Andersen* („hotărârea *Jorgen Andersen*") ([3]).

(15) În sfârșit, regiunea a dorit să își completeze observațiile prin trimiterea unei note suplimentare, la 9 noiembrie 2016.

2. **CONTEXTUL ȘI DESCRIEREA MĂSURILOR ÎN CAUZĂ**

(16) Având peste 12 milioane de locuitori, Île-de-France reprezintă ea singură aproximativ 18,8 % din populația Franței, ceea ce o face regiunea cea mai populată și cu cea mai mare densitate demografică (996 de locuitori/km^2). Conform Institutului pentru Amenajarea Teritoriului și Urbanism din Île-de-France ([4]), această regiune deține recordurile europene de trafic cu o medie de peste 240 000 de vehicule pe zi în 2010, pe cinci dintre tronsoanele sale: trei tronsoane ale șoselei de centură, un tronson din A1 și unul din A4 depășesc cu mult secțiunile cele mai aglomerate ale autostrăzilor din Londra, Berlin sau Milano. În plus, pe lângă situația atipică a anumitor tronsoane, ansamblul rețelei principale suportă niveluri de trafic excepțional de ridicate. O stație din două din rețeaua gestionată de Direcția de drumuri din Île-de-France depășește 18 000 de vehicule pe zi și pe bandă de circulație, acest nivel de trafic fiind considerat specific unei situații extrem de degradate pentru marile autostrăzi naționale din restul Franței.

(17) În Île-de-France se înregistrează aproximativ douăzeci și trei de milioane de deplasări mecanizate (și anume, două treimi din numărul total de deplasări). Mai mult de jumătate dintre acestea sunt efectuate cu vehicule private (parcul auto depășește patru milioane de autoturisme) sau cu vehicule utilitare. Restul este asigurat de mijloacele de transport în comun. Frecventarea excesivă a rețelei principale din Île-de-France se manifestă, de asemenea, printr-un trafic intens în mod constant: fluxul de trafic orar rămâne deseori la nivel maxim în intervalul cuprins între ora 6:00 și ora 21:00, cu un trafic zilnic aproape stabil pe tot parcursul anului. La astfel de niveluri de frecventare, variații ușoare ale traficului pot genera diferențe foarte mari ale vitezei, iar fluxul se poate transforma rapid în congestie. Externalitățile negative asociate unor astfel de niveluri de congestie a traficului sunt evidente: poluarea aerului, pierdere de timp, creșterea numărului de accidente, pierderea atractivității teritoriului etc. În fața unei astfel de situații, dezvoltarea unei oferte atractive de transport în comun este esențială pentru realizarea unei mobilități durabile.

([2]) A se vedea nota de subsol nr. 1.
([3]) Hotărârea Curții din 6 octombrie 2015, *Comisia Europeană/Jørgen Andersen*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Raportul Institutului pentru Amenajarea Teritoriului și Urbanism din Île-de-France, publicat în martie 2013 și disponibil la adresa: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf.

(18) Investigația aprofundată efectuată de Comisie a vizat un sistem de sprijin pentru investițiile întreprinderilor de transport rutier în comun regulat care dețin un contract de servicii publice în contextul particular al regiunii Île-de-France, care trebuie luat în considerare. Acest sistem a evoluat în timp și în funcție de modalitățile de organizare a transportului rutier în comun regulat în regiunea Île-de-France, ceea ce a permis Comisiei să facă distincție între două perioade:

(a) perioada 1994-2008, în cursul căreia au fost acordate subvenții pentru investiții de către regiune în schimbul semnării unui act adițional la convențiile de explotare deja încheiate între o întreprindere de transport și o colectivitate publică;

(b) perioada 2008-2016, în cursul căreia au fost acordate subvenții de către sindicatul transporturilor din Île-de-France („STIF") în cadrul noii organizări a transportului existente în Île-de-France începând din 2007. Această perioadă se împarte, la rândul său, în două sub-perioade, care corespund celor două tipuri de contracte de servicii publice puse în aplicare succesiv de către STIF.

2.1. **Măsurile puse în aplicare de regiune**

(19) La 20 octombrie 1994, regiunea a adoptat o hotărâre ([5]) vizând reînnoirea unui set de măsuri introduse în 1979 ([6]) în favoarea întreprinderilor care operau servicii de transport rutier în comun regulat în regiunea Île-de-France. Înainte de hotărârea din 1994, alte două hotărâri au fost deja adoptate în vederea modificării sistemului inițial din 1979: în 1984 (CR 84-07) și în 1987 (CR 87-07). Alte două hotărâri i-au urmat ulterior, una în 1998 (CR 44-98) și una în 2001 (CR 47-01), înainte ca sistemul să fie definitiv abrogat în 2008.

(20) Conform hotărârilor respective, regiunea putea acorda ajutor financiar colectivităților publice care fie aveau încheiate contracte de exploatare a liniilor regulate de autobuz cu o întreprindere privată, fie exploatau în mod direct astfel de linii prin intermediul unei regii. Colectivitățile publice acordau mai departe ajutorul respectiv întreprinderii de transport în momentul în care aceasta din urmă devenea proprietara investițiilor subvenționate.

(21) Subvențiile acordate erau destinate, în primul rând, promovării achiziției de vehicule noi în schimbul îmbunătățirii cantitative a ofertei (creșterea frecvențelor sau a amplorii, prelungirea sau crearea de noi linii), îmbunătățirii calitative a serviciului (aderarea la o cartă a calității, autobuze cu planșeu coborât), instalării de noi echipamente la bordul vehiculelor (dispozitive acustice și vizuale de anunțare a stațiilor), punerii în aplicare a sistemelor de emitere și de validare a biletelor de transport, amenajării de puncte și de indicatoare ale stațiilor de autobuz sau realizării de studii.

(22) Colectivitățile trebuiau să adreseze regiunii cererile de subvenții.

(23) Rata subvenției varia între 25 % și 60 % din cheltuieli fără taxe. Valoarea subvenției era plafonată în funcție de natura cheltuielilor.

(24) Beneficiarii ajutorului trebuiau să se angajeze să mențină îmbunătățirile cantitative și calitative ale ofertei, vehiculele și echipamentele, pentru o perioadă de cel puțin cinci ani de la data dării în folosință a acestora. În cursul celor cinci ani, vehiculele pentru care se primeau subvenții trebuiau să circule cu prioritate și în principal pe liniile în cauză.

(25) În sfârșit, colectivitățile publice responsabile și întreprinderile erau obligate să încheie un act adițional la convenția lor de exploatare, contrasemnat de președintele Consiliului Regional, care stabilea limite privind utilizarea ajutorului și enumera măsurile compensatorii impuse întreprinderii beneficiare cu privire la îmbunătățirile cantitative și calitative ale ofertei.

(26) Potrivit autorităților franceze, 135 de întreprinderi au beneficiat de această măsură între 1994 și 2008 dintr-un total de 150 de întreprinderi din Île-de-France.

2.1.1. *Procedura în fața instanței naționale de contencios administrativ*

(27) În mai 2004, sindicatul autonom al transportatorilor de călători (syndicat autonome des transporteurs de voyageurs – „SATV") a solicitat președintelui Consiliului Regional să abroge cele trei hotărâri menționate mai sus. În urma refuzului acestuia din 17 iunie 2004, SATV a introdus la Tribunalul Administrativ din Paris o acțiune în anulare împotriva deciziei de respingere.

([5]) Hotărârea CR 34-94 din 20 octombrie 1994 privind ajutorul pentru îmbunătățirea serviciilor de transport rutier în comun operate de întreprinderi private sau în regie.
([6]) Hotărârea CR 79-21 din 10 iulie 1979.

(28) În hotărârea sa din 10 iulie 2008 ([7]), Tribunalul Administrativ a admis cererea de anulare introdusă de SATV și a obligat regiunea să prezinte Consiliului Regional o nouă hotărâre pe motiv că instituirea sistemului de ajutoare nu a fost precedată de o notificare către Comisia Europeană. De asemenea, Tribunalul Administrativ a obligat regiunea să procedeze la abrogarea celor trei hotărâri.

(29) Regiunea, deși a formulat apel împotriva acestei hotărâri, a abrogat hotărârile contestate prin hotărârea CR80-08 din 16 octombrie 2008.

(30) La 12 iulie 2010 ([8]), Curtea Administrativă de Apel (Cour administrative d'appel, „CAA") din Paris a confirmat hotărârea pronunțată de Tribunalul Administrativ. Regiunea a formulat recurs în casație împotriva acestei decizii în fața Consiliului de Stat (Conseil d'État). Consiliul de Stat a respins recursul prin decizia din 23 iulie 2012 ([9]).

(31) Patru părți terțe interesate au formulat, de asemenea, un recurs în terță opoziție împotriva deciziei CAA din Paris. În urma respingerii acestui recurs de către CAA, la 27 noiembrie 2015, părțile terțe interesate au formulat un recurs în casație, care, în prezent, este în continuare pe rol.

(32) În urma unei noi cereri introduse de SATV la 27 octombrie 2008, Tribunalul Administrativ din Paris, prin hotărârea din 4 iunie 2013 ([10]), a obligat regiunea să emită titluri executorii care permit recuperarea ajutoarelor plătite, pe baza hotărârilor anulate prin hotărârea judecătorească nr. 0417015 din 10 iulie 2008. Regiunea a formulat apel împotriva acestei hotărâri. La 31 decembrie 2013, CAA din Paris a respins cererea ([11]). Regiunea a formulat recurs în casație împotriva acestei decizii în fața Consiliului de Stat (Conseil d'État). Acest recurs este în continuare pe rol.

2.2. **Măsurile puse în aplicare de STIF**

(33) STIF este un organism public administrativ reglementat prin Decretul nr. 2005-664 din 10 iunie 2005. Acesta organizează, coordonează și finanțează transportul public de călători în Île-de-France, care este asigurat de Regia autonomă a transporturilor din Paris (Régie autonome des transports parisiens, RATP), Societatea Națională a Căilor Ferate Franceze (Société nationale des chemins de fer français, „SNCF"), Transilien și întreprinderi private de transport cu autobuzul regrupate în rețeaua Organizației profesionale de transport din Île-de-France („OPTILE").

(34) Prin hotărârea nr. 2006/1161 din 13 decembrie 2006, STIF a definit un nou cadru contractual pentru ansamblul liniilor de transport rutier în comun regulat. Obiectivul urmărit era de a-și consolida rolul de autoritate organizatoare în materie de definire a ofertei și a nivelului serviciilor, precum și în materie de performanță a întreprinderilor de transport și de transparență financiară.

(35) Noul cadru se bazează pe un caiet de sarcini regional ale cărui principii se regăsesc în două contracte succesive încheiate pentru o perioadă totală de zece ani:

(a) primul, un contract de tip 1 („CT1") a fost încheiat pe o perioadă maximă de patru ani (2007-2010 sau 2011 pentru ultimele contracte);

(b) al doilea, un contract de tip 2 („CT2") a fost încheiat în urma unei negocieri bilaterale cu fiecare întreprindere privată pentru rețelele de transport din bazin pentru perioada rămasă până la 31 decembrie 2016.

(36) Cele două tipuri de contract reiau, fiecare în felul său, principiul subvenționării investițiilor realizate de întreprinderile de transport.

2.2.1. *Descrierea contractelor CT1*

(37) Contractele CT1 au fost încheiate la 13 decembrie 2006 cu 75 de întreprinderi private de transport și au intrat în vigoare la 1 ianuarie 2007. Acestea au preluat convențiile de exploatare anterioare, pregătind în același timp tranziția către forma contractuală „țintă" reprezentată de CT2.

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

(38) CT1 a fost încheiat cu fiecare întreprindere, pentru toate liniile exploatate de aceasta. În conformitate cu articolul 2-1 din CT1, obiectivul contractului era de a prevedea „condițiile de realizare a întreprinderii serviciului public de transport în comun regulat de călători în regiunea Île-de-France pe care aceasta o exploatează". Acesta definea modalitățile de funcționare a relațiilor dintre STIF și prestatorul de servicii în ceea ce privește:

(a) consistența și angajamentele de realizare a serviciului de transport rutier în comun regulat astfel cum este prevăzut în Planul regional de transport și descris în contract;

(b) obligațiile în materie de calitate a serviciilor aplicabile ofertei contractuale de servicii în conformitate cu pragurile minime prevăzute în caietul de sarcini regional;

(c) bunurile și investițiile;

(d) calculul contribuțiilor STIF în conformitate cu principiile stabilite în caietul de sarcini regional;

(e) modalitățile specifice de funcționare a relației contractuale dintre STIF și întreprindere în ceea ce privește informarea, monitorizarea, revizuirea și rezilierea contractului.

(39) Prin hotărârea consiliului său din 2 octombrie 2008, STIF a modificat prin act adițional („actul adițional nr. 3") contractele CT1 și a introdus un mecanism de subvenții pentru investițiile în material rulant. Valoarea subvențiilor era limitată prin stabilirea de plafoane tarifare la care se aplica o contribuție maximă din partea STIF. Întreprinderile beneficiare aveau obligația să aloce echipamentele subvenționate numai pentru realizarea activităților de serviciu public înscrise în planul de transport al STIF, pentru o perioadă minimă de 8 ani.

(40) În baza CT1, 836 de vehicule au fost finanțate astfel, valoarea totală a subvențiilor plătite fiind de 61,5 milioane EUR.

2.2.2. *Descrierea contractelor CT2*

(41) CT2 reia în mare parte dispozițiile generale prevăzute în CT1, în special în ceea ce privește obiectivele contractului și modul de funcționare a relațiilor dintre STIF și prestatorul de servicii.

(42) În mod similar, CT2 prevede o contribuție din partea STIF „pentru executarea obligațiilor de serviciu public care îi sunt impuse". Această contribuție include o componentă, denumită C1, legată de costurile de exploatare, precum și o componentă, denumită C2, legată de finanțarea investițiilor.

(43) Contribuția C2 din CT2 nu seamănă cu o subvenție clasică care, la fel ca în cazul sistemului pus în aplicare de regiune sau al celui din CT1, s-ar baza pe aplicarea unui raport plafon tarifar/rată a subvenției. Contribuția C2 acoperă, pentru fiecare an, totalitatea costurilor de investiție (fără efectul eventualelor subvenții primite din altă sursă), care decurg din planul de investiții validat de STIF, retrascrise în contul de exploatare previzional elaborat de întreprinderea de transport și validat, de asemenea, de către STIF.

(44) Contribuția C1 acoperă costurile de exploatare care decurg din executarea obligațiilor de serviciu public („OSP"), din care se scad veniturile și la care se adaugă un profit care face obiectul negocierilor contractuale. Aceste elemente sunt retranscrise, de asemenea, în contul de expoatare previzional elaborat de întreprinderea de transport și validat de STIF. Întrucât nu era problematică din punct de vedere al investițiilor, Comisia nu a inclus contribuția C1 în domeniul de aplicare a investigației sale aprofundate, astfel cum este definit în decizia de inițiere a procedurii.

(45) Începând din aprilie 2012, toate rețelele au trecut la CT2, însemnând 143 de contracte încheiate. Contractele atribuite întreprinderilor din cadrul OPTILE nu au făcut obiectul unui anunț de atribuire și nici al publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Anunțurile de atribuire a contractelor încheiate cu RATP și SNCF Mobilités au fost publicate la 3 decembrie 2015, și anume la o dată ulterioară datei de atribuire.

(46) În temeiul CT2 și până la data prezentării observațiilor de către STIF, un număr de 2 177 de vehicule au fost finanțate pentru o sumă totală de 796,9 milioane EUR.

3. REZUMATUL ÎNDOIELILOR EXPRIMATE ÎN DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

3.1. Prezența ajutorului

(47) În absența unui răspuns justificat în mod corespunzător din partea autorităților franceze în cursul investigației preliminare, Comisia dispunea de o înțelegere parțială a măsurilor care făceau obiectul plângerii. Îndoielile exprimate în decizia din 11 martie 2014 reflectă, în mare măsură, această lipsă de informații.

(48) În primul rând, Comisia a pus sub semnul întrebării calificarea corectă a măsurilor menite să sprijine investițiile puse în aplicare de regiune, iar ulterior de STIF, și anume subvențiile sau compensațiile în legătură cu executarea obligațiilor de serviciu public.

(49) În cazul în care autoritățile franceze reușeau să demonstreze că sistemele puteau fi asimilate unei compensații, respectarea celor patru criterii enunțate în hotărârea *Altmark* („criteriile *Altmark*") ([12]) era neclară. Într-adevăr, obligațiile de serviciu public nu păreau să fie clar definite. De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la obiectivitatea și la transparența metodei de calcul al procentelor și al plafoanelor subvențiilor pentru achiziționarea de echipamente și vehicule și a observat că fixarea la o rată forfetară a sumelor alocate colectivităților nu i se părea pertinentă pentru evitarea eventualelor supracompensații. În sfârșit, Comisia nu dispunea de elemente suficiente pentru a aprecia respectarea celui de al patrulea criteriu *Altmark* referitor la analiza costurilor.

3.2. Compatibilitatea

(50) Comisia a precizat că, având în vedere lipsa unui răspuns sau răspunsurile incomplete din partea autorităților franceze, aspectul referitor la temeiul juridic aplicabil pentru analiza compatibilității sistemelor vizate de decizia de inițiere a procedurii nu a fost abordat. De altfel, ca urmare a îndoielilor existente cu privire la natura ajutoarelor acordate (subvenții sau compensații), alegerea unui temei juridic părea prematură.

(51) În cazul considerării măsurilor în cauză drept compensații, Comisia își exprima îndoiala cu privire la compatibilitatea acestora cu articolele 3, 4 și 6 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ([13]).

4. RĂSPUNSUL FRANȚEI LA DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

4.1. Prezența ajutorului

4.1.1. *Măsurile puse în aplicare de regiune*

(52) Franța susține că nu sunt îndeplinite criteriile privind selectivitatea și afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre.

4.1.1.1. Absența selectivității

(53) Franța explică faptul că toți operatorii de transport rutier în comun regulat din ÎledeFrance care au depus o cerere în acest sens au beneficiat de măsurile în cauză (135 de întreprinderi dintr-un total de 150). De asemenea, măsurile au fost acordate în conformitate cu cerințe obiective, definite în prealabil în hotărârea regiunii ÎledeFrance. Prin urmare, nu exista posibilitatea exercitării unei puteri discreționare de către autoritățile publice în ceea ce privește acordarea măsurilor.

(54) Autoritatea franceză pentru concurență a considerat ea însăși că piața transportului ruter în comun regulat din Île-de-France constituia o piață specifică ca urmare a cadrului său juridic special. În plus, echipamentele utilizate pe piața transportului cu autocarul erau aceleași doar pe piața transportului regulat.

4.1.1.2. Absența afectării schimburilor comerciale dintre statele membre

(55) Potrivit Franței, reiese în mod explicit din jurisprudența Curții că o schemă de ajutor introdusă pe o piață închisă concurenței nu intră în domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din TFUE ([14]).

([12]) Hotărârea Curții din 24 iulie 2003, *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkersgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1).

([14]) Hotărârea Tribunalului din 15 iunie 2000, *Alzetta Maura/Comisia*, T-298/297, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) În cazul de față, întreprinderile beneficiare ale măsurilor în cauză se aflau într-o situație de monopol pe fiecare dintre liniile deservite.

(57) Astfel, având în vedere caracterul închis al pieței și situația de monopol a întreprinderilor beneficiare, măsurile în cauză nu erau de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre. Faptul că o mică parte dintre întreprinderile beneficiare desfășurau o activitate pe teritoriul altor state membre nu ar modifica această concluzie, dat fiind că întreprinderile respective utilizau ajutoarele regionale numai pentru misiunile de serviciu public.

4.1.2. *Măsurile puse în aplicare de STIF*

(58) Potrivit Franței, măsurile puse în aplicare de STIF trebuie să fie calificate drept compensații pentru obligația de serviciu public. Dat fiind faptul că respectivele compensații îndeplinesc cele patru criterii *Altmark*, acestea nu constituie ajutoare de stat.

4.1.2.1. Primul criteriu *Altmark*

(59) Obligațiile de serviciu public care reveneau operatorilor erau definite în mod clar în CT1 la articolul 4-2, acestea referindu-se în special la obligațiile de întreținere, exploatare, transport al utilizatorilor, tarifare, siguranță sau informare. Obligațiile respective au fost completate prin actul adițional nr. 3, care a stabilit, în special, o obligație de alocare a vehiculelor pe liniile stabilite în contract pe o perioadă de 8 ani.

(60) Dat fiind faptul că CT2 a preluat obligațiile de serviciu public din CT1 (articolul 52), adăugând dispoziții care consolidează cerințele de calitate privind parcul auto (articolele 41-43), obligațiile de serviciu public care revin operatorilor sunt clar definite, de asemenea, în cadrul CT2. Acestea includ, de exemplu, obligațiile de investiții, de alimentare sau de întreținere în vederea garantării unei anumit nivel al duratei de viață a echipamentelor.

4.1.2.2. Al doilea criteriu *Altmark*

(61) În ceea ce privește CT1, actul adițional nr. 3 prevedea că respectiva compensație plătită pentru reînnoirea și extinderea parcului a fost calculată în urma aplicării unei contribuții maxime predefinite a STIF la plafoane tarifare stabilite, de asemenea, în actul adițional.

(62) Articolul 53 din CT2 prevede două tipuri de contribuții legate de obligațiile de serviciu public: o contribuție „C1” (articolul 53-2) destinată să acopere costurile de exploatare și o contribuție „C2” (articolul 53-3) destinată să acopere costurile de investiție.

(63) Prin urmare, potrivit Franței, compensațiile au fost calculate în prealabil în mod obiectiv și transparent.

4.1.2.3. Al treilea criteriu *Altmark*

(64) Contractele de servicii publice (CT1 si CT2) prevedeau faptul că respectivele compensații pentru investiții se acordă numai după achiziționarea vehiculelor și echipamentelor. De asemenea, STIF efectuează controale în ceea ce privește coerența documentelor primite pentru a verifica dacă materialul rulant achiziționat corespunde cererii inițiale adresate STIF. STIF poate în orice moment să desfășoare anchete, audituri sau controale. Întreprinderile beneficiare au obligația de a prezenta rapoarte anuale în care trebuie să raporteze cu privire la investițiile realizate în conformitate cu planul de investiții al acestora. În sfârșit, contractele conțin clauze de rambursare în caz de neîndeplinire a obligațiilor contractuale și pot fi aplicate penalități de către STIF. Potrivit Franței, aceste elemente ar permite garantarea absenței supracompensării.

4.1.2.4. Al patrulea criteriu *Altmark*

(65) Serviciile din cadrul STIF au elaborat instrumente analitice pentru a realiza comparații ale costurilor, pornind de la o bază de date constituită de către toți operatorii cu contracte încheiate cu STIF. Potrivit Franței, acest lucru ar garanta faptul că nivelul compensației a fost determinat în conformitate cu o analiză a costurilor unei întreprinderi tipice, bine gestionată.

4.2. **Compatibilitatea**

4.2.1. *Măsurile puse în aplicare de regiune*

(66) Franța subliniază că, în cazul în care Comisia ar trebui să rețină calificarea de compensație pentru obligația de serviciu public, temeiul juridic pentru aprecierea compatibilității măsurilor puse în aplicare de regiune ar fi Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului ([15]). Franța consideră că măsurile respectă, în special, condițiile prevăzute la articolele 2 și 14 din regulamentul respectiv.

(67) De altfel, sistemul de ajutor instituit de regiune se conforma, în opinia Franței, condițiilor cumulative de compatibilitate a unui ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (3) din TFUE, și anume: contribuția la realizarea obiectivelor de interes comun; disfuncționalitatea pieței; caracterul adecvat al măsurii ca instrument de politică; existența efectului de stimulare; ajutor limitat la minimul necesar; efecte negative limitate; transparența în acordarea ajutorului.

4.2.2. *Măsurile puse în aplicare de STIF*

(68) În cazul în care Comisia ar considera că măsurile puse în aplicare de STIF constituie ajutor de stat, Franța estimează că va fi în măsură să demonstreze compatibilitatea acestora în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Potrivit Franței, sistemul instituit de STIF ar îndeplini cerințele prevăzute în regulamentul respectiv, și anume o definire clară a obligațiilor de serviciu public, stabilirea în prealabil și în mod obiectiv și transparent a parametrilor de calcul al compensației și definirea modalităților de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii.

(69) CT1 ar îndeplini aceste cerințe prin obligațiile enumerate la considerentul 64, precum și prin faptul că STIF avea posibilitatea de a efectua controale privind condițiile de executare a obligațiilor respective.

(70) În ceea ce privește CT2, compensațiile prevăzute în temeiul obligațiilor sunt subdivizate în funcție de obiectul acestora (pentru acoperirea costurilor de exploatare sau a costurilor de investiții). În cazul în care vehiculele nu erau reînnoite, astfel cum se prevede în planul de investiții al parcului de autovehicule, valoarea amortizărilor și a cheltuielilor financiare corespunzătoare se restituie către STIF. Franța subliniază că STIF are, de asemenea, un drept extins de audit și de control în temeiul CT2. Prin urmare, se pare că STIF poate asigura faptul că plățile sale sunt menite să acopere doar costurile proprii CT2 și că acestea constituie o compensație echitabilă pentru obligațiile de serviciu public, compatibilă cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și cu piața comună.

5. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE INTERESATE ȘI OBSERVAȚIILE FRANȚEI**

5.1. **Regiunea**

(71) Regiunea face referire doar la măsurile pe care aceasta le-a pus în aplicare în perioada 1994-2008.

(72) Regiunea reamintește că organizarea transporturilor în Île-de-France făcea obiectul unui regim derogatoriu de drept comun, justificat de situația sa specifică (creștere demografică, expansiune urbană, înființarea unor aeroporturi internaționale, numeroase stații).

(73) Beneficiarii sistemului erau colectivitățile publice care aveau încheiate contracte de exploatare de linii cu întreprinderi private sau care exploatau liniile respective în regie. Acești beneficiari erau activi pe piața Île-de-France, care nu era liberalizată.

5.1.1. *Prezența ajutorului*

(74) Măsurile în cauză nu constituie ajutoare de stat. În fapt, potrivit regiunii, criteriile privind selectivitatea și afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre nu sunt îndeplinite.

5.1.1.1. Selectivitate

(75) Acordarea măsurilor în cauză s-a făcut cu respectarea unor condiții obiective și definite în prealabil, ceea ce a permis oricărei întreprinderi care îndeplinea condițiile să beneficieze de măsuri. Întreprinderile care nu au beneficiat de măsuri fie nu au depus o cerere în acest sens, fie nu erau eligibile.

([15]) Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO L 156, 28.6.1969, p. 1).

(76) Regimul juridic al pieței transportului public de călători în Île-de-France prezintă, în plus, caracteristici specifice, recunoscute de către Autoritatea franceză pentru concurență. Având în vedere că nu toate întreprinderile se aflau într-o situație de drept și de fapt comparabilă, nu se poate concluziona cu privire la caracterul selectiv al măsurilor în cauză.

(77) De altfel, întreprinderile care desfășoară activități de transport rutier în comun regulat și întreprinderile care efectuează alte tipuri de transport nu folosesc același material rulant.

5.1.1.2. Afectarea concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

(78) Regiunea împărtășește analiza Franței cu privire la acest aspect.

5.1.2. *Compatibilitatea*

(79) Întrucât consideră că măsurile nu pot fi calificate drept ajutor, regiunea nu analizează compatibilitatea acestora.

5.1.3. *Descrierea schemei de ajutoare existente*

(80) În ultimele sale observații, regiunea a introdus argumentul potrivit căruia sistemul în vigoare până în 2008 ar trebui să fie considerat drept o schemă de ajutor existentă. Potrivit regiunii, acest sistem a fost instituit în temeiul legislației din 1949 și 1959, și anume la o dată (1949) anterioară Tratatului de la Roma sau, în cazul anului 1959, la o dată când piața transportului rutier în comun regulat din Île-de-France nu era deschisă concurenței.

5.2. **STIF**

(81) STIF se referă doar la măsurile pe care acesta le-a pus în aplicare: contractele CT1 și CT2.

5.2.1. *Prezența ajutorului*

(82) Potrivit STIF, măsurile în cauză nu pot fi calificate drept ajutor de stat, în măsura în care acestea îndeplinesc cele patru criterii *Altmark*.

5.2.1.1. Primul criteriu *Altmark*

(83) În opinia STIF, primul criteriu *Altmark* ar fi îndeplinit, dat fiind că obligațiile de serviciu public care revin întreprinderilor de transport sunt prezentate efectiv în mod clar și precis, inclusiv pentru cele care corespund costurilor de investiții. Sistemul are ca obiect și ca efect să impună întreprinderilor de transport private, obligații de expoatare și de transport, precum și obligații tarifare, indispensabile garantării unei oferte de serviciu de transport asimilabilă unei obligații de serviciu public.

(84) În ceea ce privește CT1, toate obligațiile erau enumerate în fiecare contract. În ceea ce privește CT2, acestea reprezintă o continuare a CT1, care stabileau deja în mod clar OSP.

(85) Capacitatea unei întreprinderi de a îndeplini misiunea de serviciu public și de a-și îndeplini obligațiile depinde, de asemenea, de vehicule (calitate, echipamente, vârstă etc.), ceea ce implică obligații detaliate referitoare la vehicule, inclusiv obligația, în cadrul CT2, de a stabili un plan de investiții precis.

5.2.1.2. Al doilea criteriu *Altmark*

(86) În ceea ce privește CT1, STIF consideră că parametrii care servesc drept bază pentru calcularea compensației de serviciu public au fost obiectivi și transparenți.

(87) CT2 conțin datele pentru calcularea compensației, ceea ce implică faptul că parametrii sunt cunoscuți în prealabil și sunt stabiliți în mod obiectiv și transparent. În cadrul CT2, este prevăzut un cont financiar aferent serviciului contractat între STIF și întreprindere care reflectă echilibrul economic al contractului și care include toate veniturile și cheltuielile întreprinderii, inclusiv contribuțiile din partea STIF.

(88) Ambele tipuri de contracte conțin, de asemenea, mecanisme de control al compensațiilor.

(89) Prin urmare, potrivit STIF, parametrii pentru compensația acordată operatorilor au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent.

5.2.1.3. Al treilea criteriu *Altmark*

(90) Metoda de selectare și comparare a ofertelor și de calibrare a contractelor anterior semnării acestora permite, potrivit STIF, excluderea oricărui risc de supracompensare.

(91) Într-adevăr, o analiză detaliată a costurilor de exploatare este efectuată înainte de semnarea contractelor și a actelor adiționale, pe baza unui cont de exploatare previzional stabilit de întreprinderea solicitantă și incluzând date tehnice și economice. Analiza respectivă ia în considerare următoarele criterii:

(a) volumul ofertei pentru fiecare linie, fiecare perioadă și pe intervale orare, ceea ce face posibilă determinarea numărului de ore de conducere necesar pentru exploatarea fiecărei linii în funcție de perioada din an;

(b) dimensiunea adecvată a parcului de vehicule pentru fiecare parte a rețelei;

(c) nivelul contribuției care depinde de negocierea costurilor de exploatare pe baza unei prezentări analitice detaliate, efectuată de întreprindere; și

(d) o formulă de revizuire pentru transpunerea sumelor contractuale în prețuri curente.

(92) Metoda utilizată în aval în timpul executării contractului ar permite, de asemenea, evitarea oricărei supracompensări. Sunt prevăzute:

(a) în cadrul CT1, un control al condițiilor de executare a obligațiilor de serviciu public, inclusiv în ceea ce privește compensațiile plătite pentru achiziția de vehicule;

(b) în cadrul CT2, rambursarea cuantumului amortizărilor și al cheltuielilor financiare în cazul absenței reînnoirii vehiculelor, astfel cum este prevăzut în planul de investiții.

(93) Pentru cele două tipuri de contracte, STIF monitorizează utilizarea efectivă a contribuțiilor plătite.

5.2.1.4. Al patrulea criteriu *Altmark*

(94) Acordarea misiunii de serviciu public nu a făcut obiectul unei proceduri de achiziții publice.

(95) În schimb, nivelul compensațiilor rezultă, potrivit STIF, dintr-o analiză fină și detaliată a costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere mijlocie, bine gestionată. Având în vedere numărul de contracte și varietatea operatorilor, STIF consideră că deține o imagine exactă și completă asupra realității pieței, dat fiind faptul că fiecare contract încheiat cu operatorii se bazează pe un model-tip și pe date individuale detaliate.

(96) În plus, STIF dispune de instrumente de analiză elaborate. Acesta a solicitat intervenția unor birouri de consultanță pentru realizarea auditurilor sau pentru aprofundarea analizelor tehnice interne și a procedat la compararea ofertelor de pe piața Île-de-France, precum și de pe piețele de transport de călători din provincie atribuite în cadrul procedurilor concurențiale de selecție.

(97) Cerințele STIF în materie de calitate a serviciului satisfac, în opinia sa, criteriile de comparabilitate cu o întreprindere mijlocie, bine gestionată. CT1 conținea obiective comune în scopul armonizării calității rețelei de autobuze, indicatori de măsurare a calității serviciului, cu un sistem de stimulente financiare pentru obținerea de progrese. Sistemul este completat în cadrul CT2.

(98) În consecință, nivelul compensațiilor a fost determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere mijlocie, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace de transport, le-ar fi suportat pentru executarea obligațiilor respective.

5.2.2. *Compatibilitatea*

(99) Cu toate acestea, în cazul în care Comisia ar considera acest sistem drept ajutor de stat, STIF solicită ca aceasta să precizeze temeiul juridic în baza căruia intenționează să evalueze compatibilitatea. STIF pune sub semnul întrebării faptul că, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat că examinarea compatibilității ar trebui să fie efectuată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Având în vedere faptul că măsurile vizate sunt anterioare regulamentului respectiv, STIF consideră că ar trebui să se aplice, în schimb, Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. Cu toate acestea, din motive de consecvență cu decizia de inițiere a procedurii a Comisiei, STIF își întemeiază observațiile pe dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

(100) Potrivit STIF, CT1 și CT2 îndeplinesc toate condițiile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(101) În primul rând, contractele încheiate cu operatorii privați constituie contracte de servicii publice în sensul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, STIF reprezentând autoritatea competentă.

(102) În al doilea rând, condiția conform căreia obligațiile de serviciu public trebuie să fie definite în mod clar este îndeplinită, de asemenea, cu o definire clară a zonelor geografice vizate.

(103) În al treilea rând, parametrii pentru calcularea compensației sunt clari, stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent.

(104) În al patrulea rând, contractele includ detalii privind costurile suportate de întreprindere și de STIF.

(105) În al cincilea rând, pe baza acelorași argumente menționate în considerentele 90-93, riscul de supracompensare ar trebui să fie exclus.

5.3. **OPTILE**

(106) OPTILE reunește 70 de întreprinderi (cifra din 2012) care operează servicii regulate de transport înscrise în planul de transport al regiunii, cu excepția SNCF și a RATP. Observațiile sale se referă numai la măsurile puse în aplicare de regiune.

5.3.1. *Prezența ajutorului*

(107) Contrar celor presupuse de Comisie în decizia de inițiere a procedurii, OPTILE consideră că ajutoarele respective nu se adaugă la compensațiile deja plătite de către colectivitățile locale și, prin urmare, că acestea nu reprezintă o plată suplimentară, ci o reducere a compensațiilor plătite de colectivități.

(108) De altfel, plata ajutoarelor a fost condiționată de încheierea de acte adiționale la contractele de servicii publice deja existente, impunând noi obligații pentru operator.

(109) Prin urmare, potrivit OPTILE, doar unul dintre cele patru criterii constitutive ale unui ajutor de stat ar fi îndeplinit, și anume prezența resurselor publice. Criteriile privind selectivitatea, prezența unui avantaj economic, precum și afectarea concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre nu ar fi îndeplinite.

5.3.1.1. Avantaj economic

(110) Ajutoarele din partea regiunii erau destinate colectivităților teritoriale și nu întreprinderilor de transport, obiectivul fiind de a reduce sarcina financiară suportată de respectivele colectivități.

(111) În cazul în care ajutoarele nu ar fi fost plătite, fie executarea contractelor ar fi continuat fără modificări, nivelul ofertei și modalitățile de realizare a serviciului definite în contractul inițial rămânând neschimbate, fie colectivitățile organizatoare ar fi trebuit să plătească compensații mai substanțiale ca urmare a creșterii deficitului rezultate din insuficiența veniturilor tarifare având în vedere costurile ofertei de servicii redefinite în actele adiționale la contractele de servicii publice.

(112) Sumele puse la dispoziția întreprinderilor la momentul achiziției de vehicule erau restituite colectivităților organizatoare pe durata amortizării echipamentelor, iar sarcina financiară pentru întreprinderi era aceeași ca în cazul unui împrumut bancar. Prin urmare, era vorba despre o transferare a sarcinii între colectivitățile teritoriale.

(113) În plus, ajutoarele din partea regiunii erau, potrivit OPTILE, asimilabile compensațiilor pentru obligația de serviciu public. Întrucât cele patru criterii *Altmark* sunt îndeplinite, existența unui avantaj economic ar fi exclusă.

(114) În ceea ce privește primul criteriu *Altmark*, plata ajutoarelor din partea regiunii era condiționată de semnarea unui act adițional la contractele încheiate între colectivitățile organizatoare și întreprinderi. Actul adițional reflecta o creștere a ofertei și cuprindea obligații în vederea unei îmbunătățiri calitative, a căror executare corespunzătoare era monitorizată.

(115) În ceea ce privește al doilea criteriu *Altmark*, parametrii de calcul al compensației erau stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent și se bazau pe o determinare obiectivă a costului serviciului. OPTILE oferă drept exemplu nivelul contribuțiilor regiunii la finanțarea vehiculelor, cuprins între 25 % și 60 % din costul de achiziție în funcție de caracteristicile vehiculelor și ale rețelei, care era stabilit în prealabil, la fel ca valorile maxime ale bazei de subvenționare. De altfel, metoda de deducere a subvenției din compensația plătită întreprinderii operatoare era stabilită în modelul de act adițional.

(116) În ceea ce privește al treilea criteriu *Altmark*, compensațiile care reveneau în sarcina colectivităților erau stabilite pe baza unui buget previzional determinat, la rândul său, pe baza costurilor de exploatare ale serviciului. Costurile respective includeau reducerea aferentă efectelor subvențiilor pentru echipamente din partea regiunii și ale veniturilor stabilite în funcție de cele mai recente cifre privind numărul de călători. Convențiile conferau colectivității un drept de control asupra conturilor întreprinderii.

(117) În ceea ce privește al patrulea criteriu *Altmark*, colectivitățile analizau structura costurilor întreprinderilor anterior încheierii convențiilor. Costurile aferente furnizării de material rulant nu reprezintă, de altfel, decât un procent de aproximativ 15 %.

5.3.1.2. Selectivitate

(118) Toate colectivitățile care gestionează rețele de transport rutier în comun regulat în Île-de-France puteau să beneficieze de ajutoarele în cauză. Criteriile de atribuire erau stabilite în prealabil și erau obiective. Întreprinderile care desfășurau doar activități de transport ocazional nu erau vizate.

5.3.1.3. Afectarea concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

(119) Pe de o parte, piața transportului rutier în comun regulat în Île-de-France nu era deschisă concurenței. Pe de altă parte, atunci când a fost creat acest sistem în 1979, piețele de transport nu erau încă deschise concurenței în celelalte state membre.

(120) Posibilitatea avută în vedere de Comisie, de utilizare de către întreprinderile din Île-de-France a echipamentelor subvenționate pentru a candida la atribuirea altor piețe de transport deschise concurenței în Franța și în Europa, nu ar fi fezabilă nici din punct de vedere contractual, nici din punct de vedere material. Într-adevăr, pe de o parte, dispozițiile contractuale limitau utilizarea vehiculelor parțial subvenționate de regiune pentru alte activități și excludeau posibilitatea de a beneficia de sistemul regional pentru a opera pe o altă piață și, pe de altă parte, materialul rulant utilizat pentru asigurarea serviciului contractat în Île-de-France nu putea, din punct de vedere material, să fie alocat simultan în afara regiunii Île-de-France pentru efectuarea unui serviciu similar pe alte piețe.

(121) În plus, vehiculele destinate transportului urban de călători în principal în picioare nu ar fi utilizabile, potrivit OPTILE, pentru transporturi ocazionale care necesită utilizarea de autocare echipate pentru transportul călătorilor așezați pe scaune.

5.3.2. *Compatibilitatea*

(122) În cazul în care sistemul ar trebui să fie considerat drept ajutor de stat, compatibilitatea acestuia ar trebui să fie examinată în raport cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și nu ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, din motive de securitate juridică și de protecție a încrederii legitime.

(123) În conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, încheierea de contracte de servicii publice era necesară pentru a răspunde evoluției demografice și disponibilității de a furniza un serviciu de transport rutier în comun regulat suficient, fără a imputa utilizatorilor costul acestuia, incluzând, în același timp, preocupări legate de standardele de mediu. Contractele erau în conformitate, în special, cu articolul 14 din regulament, întrucât acestea includeau cerințele minime necesare. În sfârșit, compensația plătită întreprinderilor nu depășea ceea ce era necesar pentru asigurarea funcționării serviciului public: aceasta era limitată la diferența dintre costurile de executare a serviciilor definite în contract și suma tuturor veniturilor care rezultă din acestea.

(124) În cazul în care sistemul ar trebui să fie considerat drept ajutor de stat, acesta ar trebui să fie declarat compatibil în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.

5.4. **Keolis**

(125) Keolis este un grup de societăți care își desfășoară activitatea în sectorul transporturilor, în special în sectorul transportului rutier în comun regulat în Île-de-France. Acesta este membru al OPTILE. Observațiile formulate de Keolis se referă numai la măsurile puse în aplicare de regiune.

5.4.1. *Prezența ajutorului și conformitatea cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69*

(126) Colectivitățile au fost, desigur, sprijinite de regiune, însă Keolis susține că această operațiune a fost neutră din punct de vedere financiar pentru operatori. Fără ajutor, colectivitățile ar fi trebuit fie să plătească o subvenție echivalentă operatorilor cu care acestea aveau încheiate convenții de exploatare, fie să accepte o reducere a serviciului. Prin urmare, operatorii nu au beneficiat de un avantaj suplimentar în raport cu finanțările publice fără sistemul pus în aplicare de regiune.

(127) În plus, sistemul în cauză nu poate fi separat de convențiile de exploatare semnate între întreprinderile de transport și colectivități. Acesta reprezenta doar un aspect al punerii în aplicare de către colectivitățile teritoriale a contractelor de servicii publice în sensul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, cu ale cărui dispoziții contractele respective erau conforme, potrivit Keolis.

(128) Prin urmare, sistemul nu constituia, în sine, un vector pentru ajutorul de stat, întrucât operatorii nu beneficiau de un avantaj economic.

5.4.2. *Descrierea schemei de ajutoare existente*

(129) Potrivit Keolis, sistemul pus în aplicare de regiune în 1994 reprezenta o schemă existentă, întrucât acesta punea în aplicare dispozițiile articolului 19 din Decretul din 1949 ([16]), adoptat înainte de intrarea în vigoare a Tratatului de la Roma. Prin urmare, măsurile în cauză trebuie să fie examinate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ([17]) și ar fi de competența Comisiei numai să propună autorităților franceze, dacă este cazul, măsuri adecvate pentru viitor. Cu toate acestea, întrucât sistemul în cauză a fost abrogat în 2008, nu mai este necesar ca acesta să fie examinat.

(130) Aceeași concluzie s-ar impune inclusiv în cazul în care s-ar reține anul 1994 ca fiind anul de instituire a sistemului regiunii. În 1994, sectorul economic vizat era, întradevăr, închis concurenței, astfel cum reiese din deciziile adoptate de Comisie în 1997 și 1998 ([18]). Prin urmare, criteriul afectării schimburilor comerciale dintre statele membre nu era îndeplinit.

(131) Piața comună a evoluat, cu siguranță, din 1994, iar unele state membre au decis în mod unilateral să își deschidă piețele locale de transport de călători către concurență. Cu toate acestea, chiar dacă această evoluție ar fi suficientă pentru a conferi, în prezent, un caracter de ajutor de stat sistemului pus în aplicare de regiune, sistemul ar fi devenit în acest caz doar o schemă de ajutor existentă. Din motivele expuse în considerentul 129, nu este necesar, prin urmare, ca acesta să fie examinat.

5.5. **RATP Dev**

(132) Societatea RATP Développement („RATP Dev") este o filială a RATP, organism public al cărui obiect principal de activitate este transportul urban și interurban de călători pe șosea și pe calea ferată. Observațiile acesteia se referă numai la sistemul pus în aplicare de regiune și la contractul CT1.

5.5.1. *Prezența ajutorului*

5.5.1.1. Măsurile puse în aplicare de regiune

(133) RATP Dev consideră că lipsesc două criterii pentru a putea califica drept ajutor măsurile puse în aplicare de regiune: cel privind selectivitatea și cel privind avantajul economic.

([16]) Decretul nr. 49-1473 din 14 noiembrie 1949 privind coordonarea și armonizarea transporturilor feroviare și a celor rutiere.

([17]) Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolul 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 83, 27.3.1999, p. 1) („Regulamentul de procedură din 1999").

([18]) Decizia 98/693/CE a Comisiei din 1 iulie 1998 privind sistemul spaniol de ajutor pentru achiziționarea de vehicule industriale „Plan Renove Industrial" (august 1994-decembrie 1996), (JO L 329, 5.12.1998, p. 23); Decizia 98/182/CE a Comisiei din 30 iulie 1997 privind ajutoarele acordate de regiunea Friuli-Venezia Giulia (Italia) în favoarea întreprinderilor de transport rutier de mărfuri din regiune (JO L 66, 6.3.1998, p. 18).

(134) În ceea ce privește criteriul selectivității, cadrul juridic special al pieței de transport rutier în comun regulat din Île-de-France făcea din aceasta o piață geografică aparte, astfel cum a fost remarcat, de asemenea, de către Autoritatea franceză pentru concurență. În cadrul de referință reprezentat de această piață, sistemul pus în aplicare de regiune a reprezentat o măsură generală, nediscriminatorie și nediscreționară, întrucât aceasta se aplica tuturor societăților de transport rutier în comun regulat din Île-de-France care aveau încheiate convenții de exploatare cu o colectivitate locală.

(135) Având în vedere condițiile de selectivitate geografică ([19]) și de selectivitate materială ([20]), astfel cum sunt definite în jurisprudența Uniunii, sistemul regiunii nu constituia un ajutor de stat, ci o măsură generală.

(136) În ceea ce privește criteriul avantajului economic, subvențiile din partea regiunii trebuiau să fie asimilate unor compensații pentru obligația de serviciu public. Întrucât respectivele compensații erau conforme cu cele patru criterii *Altmark*, acestea nu erau vectori ai unui avantaj economic.

(137) În ceea ce privește primul criteriu *Altmark* care impune definirea clară a obligațiilor de serviciu public, RATP Dev subliniază că, în cazul în care compensațiile legate de executarea obligațiilor provin din mai multe resurse de stat, acestea trebuie evaluate în raport cu ansamblul obligațiilor de serviciu public care sunt incluse în contractul de servicii publice. Prin urmare, ar fi greșit să se considere că subvențiile din partea regiunii au fost acordate numai pentru a compensa obligațiile suplimentare impuse de regiune. Dimpotrivă, acestea erau o contribuție, printre altele, la compensația plătită întreprinderilor de transport.

(138) Obligațiile de serviciu public erau definite în mod clar în convențiile de exploatare încheiate între colectivitățile locale și întreprinderile de transport, modificările solicitate drept condiție pentru acordarea subvențiilor din partea regiunii fiind doar complementare. În plus, obligația de a investi în material rulant a fost recunoscută în mod clar de către Comisie, în special în Orientările comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare ([21]), ca fiind o obligație de serviciu public eligibilă pentru compensații pentru executarea acesteia.

(139) În ceea ce privește al doilea criteriu *Altmark*, rata subvențiilor era stabilită în mod clar în funcție de diferitele obiective ale achiziției de vehicule (între 25 % și 60 %, în funcție de tipul de achiziție, extindere a parcului sau investiție în reînnoirea parcului), iar valorile maxime ale subvențiilor erau stabilite în prealabil. Setul de parametri era revizuit cu regularitate, ținând seama de necesitatea de a readapta în prealabil și în mod transparent nivelul subvențiilor pentru a evita eventualele supracompensări.

(140) În ceea ce privește al treilea și al patrulea criteriu *Altmark*, regimul financiar al convențiilor de exploatare prevedea ca întreprinderea de transport să comunice anual un cont de exploatare previzional, limitat în mod strict, în care să fie integrate, de asemenea, veniturile inerente subvențiilor din partea regiunii. Contribuția colectivității locale co-contractante era stabilită în funcție de deficitul observat în contul de exploatare previzional. De asemenea, erau instituite mecanisme de restituire pentru evitarea eventualelor supracompensări.

5.5.1.2. Măsurile puse în aplicare de STIF în cadrul CT1

(141) Potrivit RATP Dev, sistemul pus în aplicare de STIF nu îndeplinește criteriile referitoare la selectivitate și la avantajul economic. Prin urmare, acesta nu poate fi calificat drept ajutor de stat.

(142) În ceea ce privește criteriul selectivității, se aplică același raționament precum cel prezentat în considerentele 134 și 135.

(143) În ceea ce privește criteriul avantajului economic, subvențiile din partea STIF erau similare compensațiilor pentru obligația de serviciu public. Potrivit RATP Dev, acestea îndeplineau cele patru criterii *Altmark*.

(144) În ceea ce privește primul criteriu *Altmark*, RATP Dev constată că nu a fost contestat de către Comisie, în decizia de inițiere a procedurii, faptul că respectivele costuri de exploatare compensau executarea de obligații de serviciu public clar definite.

(145) În ceea ce privește al doilea criteriu *Altmark*, pentru fiecare dintre liniile în cauză întreprinderile co-contractante depuneau dosare la STIF. Dosarele serveau la evaluarea nevoii de finanțare pe baza unei analize financiare detaliate.

([19]) A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții din 6 septembrie 2006, Portugalia/Comisia, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, punctele 56-58.
([20]) A se vedea, de exemplu, hotărârea Tribunalului din 7 martie 2012, *British Aggregates/Comisia*, T210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) JO C 184, 22.7.2008, p. 13.

(146) În sfârșit, în cadrul considerațiilor referitoare la al treilea și la al patrulea criteriu *Altmark*, RATP Dev explică faptul că analiza juridică a CT1 indică în mod clar că principiile aplicabile remunerației erau conforme cu jurisprudența *Altmark*, întrucât contractele includeau, de asemenea, mecanisme de control care puteau conduce la restituirea ajutorului.

5.5.2. *Descrierea schemei de ajutoare existente*

(147) RATP Dev consideră sistemele puse în aplicare de regiune și de STIF ca fiind scheme de ajutor existente în sensul Regulamentului de procedură din 1999, întrucât acestea au fost introduse, potrivit RATP Dev, înainte de intrarea în vigoare a TFUE, iar piețele de transport regulat relevante erau încă piețe închise la momentul respectiv.

(148) Sistemul regiunii ar fi bazat, într-adevăr, pe o dispoziție de reglementare care ar fi rămas neschimbată în perioada 1949-2012, în timp ce sistemul pus în aplicare de STIF ar fi o prelungire a unei scheme introduse în 1948.

(149) Regimurile instituite de regiune și de STIF nu constituiau ajutoare de stat la momentul punerii lor în aplicare, dat fiind că acestea nu reprezentau un obstacol în calea schimburilor comerciale intracomunitare. La momentul introducerii lor, piețele vizate nu erau deschise concurenței, ceea ce exclude respectarea celui de al patrulea criteriu pentru calificarea drept ajutor de stat.

(150) Comisia nu are competența de a impune recuperarea ajutoarelor plătite în temeiul unor scheme de ajutor existente. Aceasta poate să impună doar măsuri corective pentru viitor.

5.5.3. *Compatibilitatea*

(151) În cazul în care ar trebui să se analizeze compatibilitatea eventualelor ajutoare de stat, RATP Dev consideră că aceasta ar trebui examinată în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 în ceea ce privește subvențiile plătite înainte de 3 decembrie 2009, data intrării în vigoare a Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(152) Contractele încheiate de către întreprinderile aparținând RATP Dev pot fi considerate contracte de servicii publice în sensul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69. Din motivele deja prezentate în considerentul 140, contractele respective garantau faptul că nu se plătea nicio supracompensație întreprinderilor de transport. Subvențiile din partea regiunii care fac parte din compensațiile plătite în temeiul contractelor sunt conforme cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și, prin urmare, sunt compatibile cu piața internă. Potrivit RATP Dev, același raționament se aplică în ceea ce privește compensațiile plătite de STIF înainte de 3 decembrie 2009 în temeiul CT1.

(153) În ceea ce privește subvențiile plătite după 3 decembrie 2009, RATP Dev consideră că trebuie să se aplice Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Regulamentul menționat prevede că astfel de compensații plătite în temeiul contractelor de servicii publice sunt compatibile cu piața internă și exceptate de la obligația de notificare în cazul în care: (i) contractele includ conținutul obligatoriu descris la articolul 4 din regulament; și (ii) compensațiile nu determină o supracompensare. Întrucât, potrivit RATP Dev, cele două condiții sunt îndeplinite, aceasta concluzionează că măsurile sunt compatibile cu piața internă.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) Transdev Île de France („Transdev") face parte din grupul Transdev și își desfășoară activitatea în sectorul transportului de călători în regiunea Île-de-France, unde aceasta operează rețele de transport rutier de călători în afara zonei centrale deservite de RATP.

(155) Observațiile sale se referă numai la măsurile puse în aplicare de regiune, deși exemplele de contracte utilizate în sprijinul argumentelor sale acoperă, de asemenea, o parte din perioada cuprinsă de CT1 și CT2.

(156) Cu titlu introductiv, Transdev reamintește că activitatea de transport rutier în comun regulat este reglementată de norme specifice regiunii Île-de-France, acest sector derogând de la dreptul comun al transportului.

(157) În cursul perioadei în cauză, autoritatea organizatoare putea alege operatorii rețelei fără o invitație prealabilă la procedura concurențială de ofertare prin înscrierea administrativă în planul de transport, în principal pentru că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu intrase încă în vigoare.

(158) În plus, acesta precizează că autoritatea organizatoare determina apariția de deficite structurale prin fixarea administrativă a tarifelor pentru utilizatori, independent de costurile reale ale prestării serviciului. Respectivele deficite erau compensate financiar în cadrul contractelor de servicii publice.

(159) În sfârșit, piața transportului rutier în comun regulat din Île-de-France nu era deschisă concurenței.

5.6.1. *Prezența ajutorului*

(160) Transdev a mandatat cabinetul Microeconomix să analizeze trei convenții și actele adiționale la acestea, precum și fluxurile financiare asociate acestora. Aceasta prezintă principalele rezultate și precizează că raportul de expertiză demonstrează în mod clar neutralitatea schemei de subvenții și absența supracompensării.

(161) Potrivit Transdev, mecanismul de tratare a subvențiilor regionale inducea ideea că acestea nu erau în niciun fel asimilabile unui ajutor pentru investiții. Într-adevăr, subvențiile regionale erau restituite într-o anumită măsură colectivității inițiatoare, pe durata de amortizare a bunurilor, prin impactul negativ pe care acestea îl aveau asupra compensațiilor plătite de către colectivitate.

(162) Prin urmare, măsura în cauză nu reprezenta decât o modalitate perfect neutră de plată a compensațiilor pentru obligația de serviciu public către operatorii de transport titulari ai unui contract de servicii publice.

(163) Ca urmare a acestei neutralități, criteriile pentru existența unui ajutor de stat nu sunt îndeplinite.

5.6.1.1. Resurse de stat și imputabilitate

(164) Transdev susține că, întrucât sumele plătite de regiune reveneau, în cele din urmă, colectivităților locale, fondurile nu au părăsit niciodată domeniul publică.

5.6.1.2. Avantaj economic

(165) Având în vedere că punerea la dispoziție a fondurilor nu se făcea în condiții mai avantajoase decât cele disponibile pe piața bancară, operatorii nu beneficiau de niciun avantaj. Avantajul era acordat de regiune colectivităților fără niciun efect asupra concurenței.

(166) De altfel, Transdev contestă faptul că echipamentele cofinanțate de regiune ar fi putut să concureze cu cele ale întreprinderilor neeligibile pentru subvenții.

5.6.1.3. Selectivitate

(167) Toate întreprinderile active pe piața transportului rutier în comun regulat în Île-de-France erau vizate în același mod, astfel încât măsura nu era selectivă în acest sens.

5.6.1.4. Afectarea concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

(168) În absența unui avantaj economic și a selectivității, Transdev consideră că nu exista nicio posibilitate de a aduce atingere concurenței și, în consecință, de a afecta schimburile comerciale dintre statele membre.

5.6.2. *Compatibilitate*

(169) În cazul în care Comisia ar concluziona, cu toate acestea, că există un ajutor de stat, Transdev consideră că schema de ajutoare în cauză ar fi compatibilă cu piața internă fiind în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

5.7. **Asociația Internațională pentru Transport Public**

(170) Asociația Internațională pentru Transport Public („UITP") este organizația internațională pentru transport public care cuprinde toate modurile de transport public și care reunește peste 3 100 de membri (operatori, autorități și furnizori) din întreaga lume.

(171) UITP nu intră în detalii referitoare la mecanismele examinate în decizia de inițiere a procedurii. Aceasta profită de ocazie pentru a reaminti anumite principii de bază pentru sectorul în cauză.

(172) În primul rând, statele membre beneficiază de o importantă marjă de manevră și de interpretare în ceea ce privește definirea obligațiilor de serviciu public, condiționate în special de nevoile utilizatorilor, în conformitate cu principiul prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(173) În al doilea rând, transportul public din Europa se caracterizează prin faptul că costurile de exploatare sunt acoperite în medie în procent de aproximativ 50 % din veniturile din tarifare (30 % în Paris). Prin urmare, este esențial ca obligațiile de serviciu public să fie compensate în mod corect de către autoritățile publice.

(174) În sfârșit, contrar celor sugerate în considerentul 43 din decizia Comisiei de inițiere a procedurii, obligațiile de serviciu public nu se limitează la costurile de operare a serviciilor de transport: acestea pot viza îmbunătățirea calității serviciilor, a infrastructurii și a materialului rulant. Măsurile pot fi compatibile cu piața internă în cazul în care îndeplinesc condițiile prevăzute în regulamentul aplicabil, și anume Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 sau Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

5.8. **Observațiile suplimentare din partea RATP Dev, Transdev, OPTILE și Kéolis transmise la 21 iunie 2016**

(175) În primul rând, cele patru părți terțe interesate care au dorit să își completeze observațiile atrag atenția Comisiei asupra unei decizii luate de aceasta în cadrul examinării compatibilității unei scheme de ajutor de stat puse în aplicare de Republica Cehă („Decizia Autobus Porizeni") ([22]). Faptele care au stat la baza acestei decizii erau, potrivit părților terțe, foarte asemănătoare celor din cadrul sistemului pus în aplicare de regiune (reluate prin CT1). Cu toate acestea, Comisia a examinat sistemul ceh de subvenții pentru investiții ținând seama de impactul subvențiilor asupra compensațiilor de exploatare acordate în temeiul convențiilor de exploatare și l-a declarat compatibil în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.

(176) Părțile terțe interesate susțin, în continuare, că hotărârea *Jorgen Andersen* a oferit o soluție la chestiunea referitoare la regulamentul privind serviciile publice de transport de călători care este aplicabil în cazul de față: este vorba despre Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 în versiunea sa modificată din 1991 și nu de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(177) În principal, părțile terțe interesate susțin faptul că subvențiile regionale plătite în cadrul sistemului pus în aplicare de regiune nu constituie ajutoare de stat. Acestea ajung la această concluzie datorită luării în considerare, în cadrul acestui sistem, a unei rate anuale a dobânzii aplicată subvenției pentru achiziționarea de material rulant.

(178) În ceea ce privește chestiunea referitoare la regulamentul aplicabil, părțile terțe interesate susțin că hotărârea *Jorgen Andersen* a stabilit normele de aplicare în timp a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CE) nr. 1370/2007. Prin hotărârea menționată, Curtea a statuat că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se aplică pentru examinarea:

(a) legalității ajutoarelor acordate înainte de 3 decembrie 2009, întrucât Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 este un regulament de exceptare care scutește de obligația notificării compensațiile acordate în conformitate cu aceste dispoziții;

(b) legalității și compatibilității ajutoarelor acordate în cadrul executării contractelor în curs la data de 3 decembrie 2009 și care se prelungeau pe perioade variabile stabilite în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(179) În conformitate cu hotărârea *Jorgen Andersen* aplicabilă Comisiei în acest caz, Comisia trebuie să analizeze ajutoarele plătite înainte de 3 decembrie 2009 în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, inclusiv pentru compensațiile plătite sub forma unor prețuri în cadrul regimului de contract de servicii publice. De altfel, modalitățile de calcul al compensațiilor plătite sub forma unor prețuri au fost stabilite de jurisprudența *Danske Bus* ([23]), care impune ca aceste compensații să fie „în mod direct și exclusiv necesare pentru îndeplinirea obligației de serviciu public de transport în sine" ([24]).

(180) În cazul în care, în mod excepțional, Comisia ar refuza să considere Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 ca fiind un regulament de exceptare, aceasta va trebui, în conformitate cu practica sa decizională, să concluzioneze compatibilitatea subvențiilor regionale rezultate din sistemul pus în aplicare de regiune.

(181) În cazul în care Comisia ar refuza să aplice principiile enunțate în hotărârea *Jorgen Andersen* prin aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, aceasta ar trebui să constate că respectivele condiții de aplicare referitoare la examinarea compatibilității compensațiilor plătite sub forma unor prețuri sunt identice celor din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

([22]) Decizia Comisiei din 16 aprilie 2008 privind ajutorul de stat nr. 350/2007 pus în aplicare de Republica Cehă în favoarea Autobus Porizeni.
([23]) Hotărârea Tribunalului din 16 martie 2004, *Danske Busvognmænd/Comisia*, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.
([24]) *Ibidem*, punctul 86.

(182) În sfârșit, părțile terțe interesate își completează, de asemenea, observațiile cu privire la aplicarea schemei de ajutor existente ca urmare a deciziei Dublin Bus/Irish Bus a Comisiei din 15 octombrie 2014 ([25]). Într-adevăr, în decizia respectivă, Comisia a considerat că un sistem de subvenții pentru investiții, instituit în 1985 și foarte asemănător cu sistemul pus în aplicare de regiune, constituia o schemă de ajutoare existentă.

6. EVALUAREA DE CĂTRE COMISIE A MĂSURILOR ÎN CAUZĂ

(183) Analiza Comisiei vizează cele trei sisteme de sprijin pentru investiții la care se face referire în decizia de inițiere a procedurii, și anume: (i) sistemul de subvenții pentru investiții al regiunii definit în hotărârile succesive CR 34-94, CR 44-98 și CR 47-01; (ii) sistemul care i-a urmat prin introducerea actului adițional nr. 3 la CT1 și, în sfârșit; (iii) contribuția C2 din CT2. În ceea ce privește CT2, Comisia afirmă că evaluarea sa se limitează la contribuția C2 referitoare la aspectele legate de investiții. Decizia de inițiere a procedurii se referă numai la măsurile care pot constitui o formă de sprijin pentru investiții, excluzându-se astfel contribuția C1 din CT 2.

6.1. **Schemă de ajutoare sau ajutoare individuale**

(184) Peste o sută de întreprinderi sau regii au beneficiat, de-a lungul anilor, de subvenții plătite succesiv de regiune și ulterior de STIF. Înainte de a evalua prezența ajutoarelor și eventuala compatibilitate a acestora cu piața internă, se pune întrebarea dacă subvențiile au fost acordate în mod individual, caz în care acestea trebuie să facă obiectul unei examinări individuale de către Comisie, sau în cadrul unor scheme, caz în care Comisia se poate limita la examinarea parametrilor fundamentali ai schemelor în cauză.

(185) Regulamentul (UE) nr. 2015/1589 al Consiliului ([26]) („Regulamentul de procedură”) definește schema de ajutor ca fiind „orice act în baza căruia, fără a fi necesare măsuri suplimentare de punere în aplicare, pot fi acordate alocări individuale de ajutor întreprinderilor definite în mod general și abstract, precum și orice act în baza căruia ajutorul, care nu este legat de un anumit proiect, poate fi acordat uneia sau mai multor întreprinderi pentru o perioadă de timp nedeterminată și/sau într-un cuantum nedeterminat”. Din această definiție rezultă că, pentru a diferenția o schemă de ajutor de un ansamblu de ajutoare individuale, Comisia acordă o atenție deosebită evaluării marjei discreționare de care dispune, de la caz la caz, autoritatea care acordă ajutoarele.

(186) În ceea ce privește sistemul pus în aplicare de regiune, Comisia constată că hotărârea Consiliului Regional din 1994 definea în termeni generali și abstracți întreprinderile eligibile pentru acordarea de subvenții, în speță întreprinderile sau regiile care aveau încheiate cu o colectivitate publică din Île-de-France contracte pentru exploatarea liniilor regulate de transport cu autobuzul. De altfel, aceeași hotărâre definea, în mod clar și precis, tipul de bunuri care puteau fi subvenționate, prețurile maxime ale acestor bunuri, precum și rata subvenției pentru fiecare tip de bun în parte. Condițiile de acordare a ajutorului erau menționate, de asemenea, în special obligația pentru colectivitatea inițiatoare și pentru întreprindere de a propune o îmbunătățire cantitativă și calitativă a ofertei de transport. Astfel, exercitarea unei puteri discreționare de către regiune cu privire la acordarea subvențiilor era limitată în mod strict de dispozițiile hotărârii din 1994 și ulterior de hotărârile care au înlocuit-o din 1998 și 2001. Prin urmare, Comisia consideră că hotărârile respective constituie temeiul juridic al unei scheme de ajutor.

(187) În ceea ce privește subvențiile plătite în cadrul CT1, Comisia observă că acestea se înscriau în modelul contractual stabilit și validat de STIF în 2006. Versiunile individuale ale acestui contract nu puteau să deroge de la principiile și parametrii de bază înscriși în model, astfel cum era amintit în preambulul fiecărui CT1: „prezentul contract este atribuit, de asemenea, în temeiul și cu respectarea orientărilor și principiilor descrise în Caietul de sarcini regional adoptat de Consiliul STIF în cadrul reuniunii sale din 13 decembrie 2006 și este în conformitate cu modelul de tip 1 adoptat, de asemenea, de Consiliu”. Această observație este valabilă în special în ceea ce privește modificările introduse de actul adițional nr. 3, în urma hotărârii Consiliului STIF din 2 octombrie 2008. Pe baza hotărârii menționate, orice întreprindere de transport titulară a unui contract de tip 1 cu STIF era eligibilă pentru subvențiile pentru investiții care făceau obiectul actului adițional nr. 3. Modelul de act adițional nr. 3 (în special anexa I la acesta) stabilea în mod clar și exact tipul de bunuri care puteau fi subvenționate, prețurile maxime ale acestor bunuri, precum și rata subvenției pentru fiecare tip de bunuri. Astfel, exercitarea unei puteri discreționare de către STIF cu privire la acordarea subvențiilor introduse prin actul adițional nr. 3 era limitată în mod strict de dispozițiile modelului rezultat în urma hotărârii din 2008. Prin urmare, Comisia consideră că hotărârea din 2008 constituie temeiul juridic al unei scheme de ajutor.

([25]) Decizia (UE) 2015/635 a Comisiei din 15 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) pus în aplicare de Irlanda în favoarea întreprinderilor de transport Córas Iompair Éireann (Dublin Bus și Irish Bus) (JO L 104, 23.4.2015, p. 17).

([26]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

(188) Un raționament similar se aplică în ceea ce privește contribuția C2 din CT2. Aceasta este calculată conform metodelor prevăzute strict în modelul de CT2 aprobat de Consiliul STIF. Orice întreprindere titulară a unui CT2 este eligibilă pentru o compensație C2 pentru cheltuielile sale de investiții, fără ca STIF să dispună de nicio putere discreționară cu privire la calculul compensației.

(189) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că nu este necesară o analiză individuală a fiecărei subvenții pentru evaluarea prezenței ajutorului și a eventualei compatibilități a acestuia. În continuarea deciziei, Comisia își bazează raționamentul pe parametrii generali înscriși în temeiul juridic al fiecăreia dintre cele trei scheme în cauză.

6.2. **Evaluarea prezenței ajutorului de stat**

(190) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt „incompatibile cu piața internă, în măsura în care afectează schimburile dintre statele membre, ajutoarele acordate de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri".

(191) Rezultă din această dispoziție că, pentru a fi recunoscute drept ajutor de stat, măsurile în cauză trebuie (i) să provină de la stat, și anume să fie acordate din resurse de stat și să fie imputabile statului, (ii) să confere un avantaj economic beneficiarului acestora; (iii) să fie selective, spre deosebire de o măsură cu aplicabilitate generală și (iv) să fie susceptibile să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale între statele membre.

6.2.1. *Resurse de stat și imputabilitate*

6.2.1.1. Măsurile puse în aplicare de regiune

(192) Subvențiile din partea regiunii au fost acordate pe baza hotărârilor Consiliului Regional și din bugetul regiunii Île-de-France.

(193) În consecință, Comisia concluzionează că măsurile puse în aplicare de regiune implică resurse de stat și sunt imputabile statului francez.

6.2.1.2. Măsurile puse în aplicare de STIF

(194) Întrucât STIF este un organism public cu caracter administrativ, deciziile sale pot fi atribuite unei autorități publice, iar resursele sale sunt resurse publice.

(195) În consecință, Comisia concluzionează că măsurile puse în aplicare de STIF implică resurse de stat și sunt imputabile statului francez.

6.2.2. *Avantaj economic*

(196) Cu titlu preliminar, Comisia precizează că regiile beneficiare ale măsurilor puse în aplicare de regiune și de STIF trebuie să fie considerate întreprinderi deoarece, independent de statutul lor juridic, acestea desfășoară în cazul de față o activitate economică, și anume prestarea de servicii de transport rutier. În consecință, toți beneficiarii măsurilor – întreprinderi private sau regii – sunt angajați într-o activitate economică și trebuie să fie considerați întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(197) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a pus sub semnul întrebării natura măsurilor de sprijin pentru investiții puse în aplicare de regiune și ulterior de STIF și chestiunea stabilirii faptului dacă acestea constituiau subvenții pentru investiții sau compensații pentru obligația de serviciu public.

(198) Drept răspuns, autoritățile franceze și părțile terțe interesate au considerat că măsurile puse în aplicare de regiune și de STIF erau compensații acordate regiilor și întreprinderilor private de transport cu autobuzul pentru executarea de obligații de serviciu public și, întrucât acestea erau conforme, de asemenea, cu criteriile din jurisprudența *Altmark*, nu au conferit un avantaj economic beneficiarilor lor.

(199) Într-adevăr, compensarea costurilor suportate pentru furnizarea unui serviciu de interes economic general nu constituie un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, dacă sunt îndeplinite patru condiții cumulative ([27]). În primul rând, întreprinderea beneficiară trebuie să fie însărcinată efectiv cu executarea unor obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie să fie definite în mod clar. În al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent. În al treilea rând, compensația nu trebuie să depășească suma necesară acoperirii totale sau parțiale a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil. În al patrulea rând, în cazul în care întreprinderea care îndeplinește obligațiile de serviciu public nu este selectată în urma unei proceduri de achiziții publice pentru selectarea unui ofertant în măsură să furnizeze serviciile respective la cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie să fie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere mijlocie, bine gestionată și echipată corespunzător cu mijloace pentru a îndeplini cerințele de serviciu public le-ar fi suportat în îndeplinirea obligațiilor respective, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor. Comisia a prezentat în detaliu punctul său de vedere în legătură cu aceste condiții în Comunicarea privind aplicarea normelor Uniunii Europene privind ajutoarele de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general ([28]).

(200) Prin urmare, Comisia va examina măsurile în cauză având în vedere jurisprudența *Altmark*.

6.2.2.1. Subvențiile pentru investiții din partea regiunii

(201) Aplicarea primului criteriu *Altmark* vizează să stabilească faptul că plățile constituie compensații acordate în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public definite în mod clar.

(202) În cazul de față, Comisia constată că numai regiile și întreprinderile de transport însărcinate cu îndeplinirea unor obligații de serviciu erau eligibile pentru subvenții din partea regiunii. Obligațiile de serviciu public erau definite în convențiile de exploatare încheiate între fiecare operator de transport și colectivitatea sau colectivitățile sale inițiatoare. Convențiile de exploatare prevedeau o compensație pentru pierderile generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, din care se scădeau eventualele venituri și subvenții.

(203) Subvențiile din partea regiunii s-au pliat pe acest dispozitiv contractual pentru a stimula investițiile și astfel pentru a încuraja o îmbunătățire cantitativă sau calitativă a ofertei de transport. Valoarea subvențiilor era fixată pe o bază forfetară, prin aplicarea unui anumit procent la o categorie de cheltuieli plafonate (de exemplu, prețul fără taxe al unui autobuz).

(204) Pentru a putea fi eligibile pentru subvenții, colectivitățile inițiatoare trebuiau să se angajeze să consolideze conținutul obligațiilor de serviciu public, lucru pe care acestea îl impuneau, de altfel, operatorilor de transport. Astfel cum se prevede chiar în titlul hotărârii din 1994, obiectivul schemei era într-adevăr „îmbunătățirea serviciilor de transport rutier în comun". Acest lucru nu înseamnă că subvențiile din partea regiunii au fost acordate cu titlu de compensații pentru obligația de serviciu public. Întocmai ca o subvenție clasică, acestea erau destinate doar să încurajeze investițiile întreprinderilor și regiilor care operau servicii de transport. În schimb, colectivitățile inițiatoare aveau în continuare responsabilitatea de a compensa operatorul de transport pentru deficitul integral rezultat din *ansamblul* obligațiilor pe care acestea le impuneau respectivilor operatori (inclusiv cele adăugate pentru a putea fi eligibile pentru subvenții din partea regiunii).

(205) Acest deficit ar fi fost, cu siguranță, mai mare în lipsa subvențiilor din partea regiunii, întrucât acesta era calculat prin scăderea cheltuielilor, a veniturilor și a eventualelor subvenții. Cu toate acestea, persistă o separare conceptuală între, pe de o parte, sistemul de obligații de serviciu public și compensațiile care erau în responsabilitatea colectivităților inițiatoare (și care nu fac obiectul prezentei proceduri) și, pe de altă parte, un sistem de subvenționare care viza, în termeni generali, investițiile pentru îmbunătățirea serviciilor de transport.

(206) Prin urmare, în pofida asocierii economice care lega în mod corect subvențiile din partea regiunii de calculul compensației pentru obligația de serviciu public, Comisia consideră că subvențiile din partea regiunii nu erau acordate cu titlu de compensație pentru îndeplinirea unor obligații de serviciu public definite în mod clar. Prin urmate, primul criteriu *Altmark* nu este îndeplinit. Întrucât cele patru criterii *Altmark* sunt cumulative, testul nu este îndeplinit din moment ce unul dintre criterii nu este respectat. În consecință, sistemul regiunii trebuie să fie analizat, într-un mod mai clasic, ca un sistem care permite acordarea de subvenții pentru investiții.

(207) Or, prin preluarea unei părți a costurilor de investiții suportate, în mod normal, de întreprinderile de transport, regiunea a oferit marjă de manevră financiară pentru beneficiarii acestor subvenții, care au putut să-și utilizeze propriile resurse pentru alte scopuri. Prin aceasta, beneficiarii subvențiilor au primit un avantaj economic.

([27]) Hotărârea Curții de Justiție din 24 iulie 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punctele 87-95.
([28]) JO C 8, 11.1.2012, p. 4.

(208) Unele părți terțe interesate au susținut că acest avantaj era anulat de faptul că subvențiile majorate cu costul de finanțare evitat de către operator erau amortizate în cadrul compensației pentru obligația de serviciu public plătită de către colectivitatea inițiatoare.

(209) Ca răspuns la acest argument, Comisia constată că hotărârile succesive care instituiau schema în cauză nu defineau parametrii esențiali ai acestei amortizări: durata, rata dobânzii. Astfel, niciun element din temeiul juridic al schemei nu garanta cu certitudine că subvențiile sunt amortizate în mod corect, pe o durată conformă cu utilizarea materialului și ținând seama de un cost de finanțare evitat care să fie în concordanță cu costul de finanțare observat pe piață. Analiza reflectării pe deplin a subvențiilor în compensația pentru obligația de serviciu public acordată din altă sursă de colectivitățile inițiatoare intră prin urmare, sub incidența analizei, de la caz la caz, a respectivelor compensații și nu a analizei subvențiilor. Cu toate acestea, prezenta procedură se referă numai la subvenții și nu la compensațiile pentru obligația de serviciu public acordate din altă sursă.

(210) Având în vedere cele de mai sus, Comisia confirmă faptul că subvențiile din partea regiunii,considerate separat, au conferit un avantaj economic beneficiarilor acestora.

6.2.2.2. Subvențiile pentru investiții acordate în cadrul CT1

(211) CT1 constituia un contract de servicii publice prin care un operator era însărcinat în mod expres cu îndeplinirea unor obligații de serviciu public definite în mod clar. Articolul 4-2 din CT1 prevedea astfel că „operatorul exploatează un serviciu public de transport de călători”. În acest scop, întreprinderea era supusă obligației de a menține și de a exploata liniile a căror exploatare îi era încredințată și de a transporta călătorii în condițiile de transport și condițiile tarifare stabilite de STIF. Articolul 121 din CT1 preciza, fără niciun posibil echivoc: „tarifarea este o competență exclusivă și care nu poate fi delegată a STIF”. În schimb, operatorul primea o compensație pentru pierderile generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public din care se scădeau eventualele venituri și subvenții.

(212) Subvențiile introduse prin actul adițional nr. 3 al CT1 s-au combinat cu aceste compensații în același mod ca sistemul de subvenții și compensațiile prevăzute în convențiile de exploatare în cursul perioadei precedente. Principala diferență era dată de faptul că o singură entitate (STIF) plătea atât: (i) compensația pentru obligația de serviciu public ca atare, a cărei metodă de calcul viza să acopere deficitul legat de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public; și (ii) subvenția pentru investiții, stabilită pe baza unui raport plafon tarifar/rată maximă a subvenției. În plus, la fel ca în perioada precedentă, temeiul juridic pentru acordarea de subvenții, și anume, în cazul de față, modelul de act adițional nr. 3 la CT1, nu definea parametrii esențiali de amortizare a subvențiilor în cadrul compensației pentru obligația de serviciu public plătită din altă sursă.

(213) Având în vedere aceste similitudini, subliniate, de altfel, de cea mai mare parte a părților terțe interesate, Comisia consideră că trebuie să se aplice același raționament ca în cazul perioadei precedente. Prin urmare, subvențiile plătite în temeiul actului adițional nr. 3 la CT1 sunt, prin natura acestora, subvenții pentru investiții „clasice” și au conferit un avantaj economic beneficiarilor acestora.

6.2.2.3. Contribuția C2 din CT2

(214) CT2 este un contract de servicii publice prin care un operator era însărcinat în mod expres cu îndeplinirea unor obligații de serviciu public definite în mod clar, în ceea ce privește atât exploatarea, cât și investițiile.

(215) Astfel, articolul 5-2 din CT2 stabilește obligațiile generale care revin operatorului:

— „de întreținere și de exploatare, noțiuni înțelese ca obligația întreprinderii de a lua toate măsurile necesare pentru a garanta un serviciu de transport care să îndeplinească standardele de continuitate, regularitate, frecvență, amploare, siguranță și calitate pentru liniile și instalațiile a căror exploatare i-a fost încredințată;

— de transport, obligație analizată ca fiind obligația întreprinderii de a accepta și de a efectua orice transport de călători aplicând tarifele publice și condițiile de transport stabilite de STIF;

— de aplicare a tarifării, considerată ca fiind obligația întreprinderii de a vinde și de a accepta produsele tarifare în condițiile generale de vânzare și de utilizare stabilite de STIF;

— de participare la sisteme integrate în materie de informare, emitere de bilete de transport, orare și utilizare a unor puncte de legătură;

— de a contribui la securitatea și siguranța călătorilor."

(216) Articolul 41 din CT2 definește, de asemenea, obligațiile operatorului referitoare la bunuri, care se referă, în principal, la obligația de a utiliza toate bunurile, obligația de a efectua lucrări de alimentare și de întreținere a activelor alocate punerii în aplicare a serviciului public de transport, precum și la obligația de a întocmi un plan de investiții aferent parcului de vehicule pentru toată perioada contractuală care să permită garantarea, în special din motive de securitate, fiabilitate, disponibilitate a vehiculelor și optimizare a cheltuielilor de alimentare și întreținere, a unei vârste medii a parcului de maximum 7 ani.

(217) Prin intermediul CT2, STIF renunță la paradigma perioadelor precedente, introducând un contract de servicii publice care abordează de la început și în mod integrat obligațiile referitoare la exploatare și la investiție, în special prin intermediul unui „cont financiar al serviciului" unificat. Contribuția C2 este concepută în mod explicit pentru compensarea costurilor care rezultă din obligațiile legate de investiții. Comisia deduce din aceasta că contribuția C2 este oferită în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public clar definite în materie de investiții și că, prin urmare, primul criteriu *Altmark* este îndeplinit.

(218) Întrucât a fost stabilită conformitatea contribuției C2 cu primul criteriu *Altmark*, rămâne să fie evaluată conformitatea acesteia cu al doilea, al treilea și al patrulea criteriu *Altmark*. Dat fiind că aceste criterii sunt cumulative, Comisia se va limita să demonstreze că cel de al patrulea criteriu nu este îndeplinit pentru a concluziona că această contribuție generează un avantaj economic.

(219) Cel de al patrulea criteriu *Altmark* urmărește să verifice dacă, atunci când întreprinderea însărcinată cu executarea obligațiilor de serviciu public nu a fost aleasă în conformitate cu procedura de achiziții publice, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere mijlocie, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, astfel încât să îndeplinească cerințele necesare de serviciu public, le-ar fi înregistrat pentru a executa aceste obligații, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.

(220) În această privință, trebuie să se recunoască faptul că STIF a efectuat o analiză comparativă a costurilor înainte de încheierea contractelor cu operatorii. Respectiva analiză comparativă se bazează deopotrivă pe: (i) cifrele exacte din fiecare contract; (ii) instrumentele juridice care garantează comparabilitatea costurilor și a echipamentelor; (iii) o cunoaștere exhaustivă a pieței de transport de călători în Île-de-France; și (iv) o comparație atât cu datele comerciale general acceptate în sector, cât și cu contractele atribuite în urma procedurii competitive. Cu toate acestea, analiza detaliată se axează, în principal, pe variabilele de exploatare, cum ar fi viteza comercială a autobuzelor sau numărul de ore efectuate de vehicul. Studiul acestor variabile, deosebit de util pentru negocierea costurilor de exploatare și definirea contribuției C1, nu permite garantarea faptului că respectivele costuri de investiții, acoperite de contribuția C2, corespund celor ale unei întreprinderi tipice, bine gestionate. În plus, nu există niciun element care să indice faptul că eșantionul selectat de STIF este reprezentativ pentru întreprinderile bine gestionate. Prin urmare, deși este sigur faptul că analiza efectuată de STIF constituie un progres incontestabil în direcția unei bune gestionări a compensațiilor acordate operatorilor de servicii publice, această analiză nu este suficientă pentru a îndeplini cel de al patrulea criteriu *Altmark* în ceea ce privește contribuția C2.

(221) Întrucât cel de al patrulea criteriu *Altmark* nu este îndeplinit, Comisia concluzionează că respectiva contribuție C2 acordată în cadrul CT2 conferă un avantaj economic beneficiarilor acesteia.

6.2.3. *Selectivitate*

(222) Conform jurisprudenței constante ([29]), o măsură este considerată selectivă dacă nu toate sectoarele economice de referință pot beneficia de aceasta. Atât în cazul măsurilor puse în aplicare de regiune, cât și în cel al măsurilor puse în aplicare de STIF, acestea vizează numai regiile colectivităților publice și întreprinderile private cu care aceste colectivități sau STIF aveau încheiate o convenție de exploatare a unei linii sau a unei rețele de transport în Île-de-France. Prin urmare, numai sectorul transportului rutier în comun regulat din Île-de-France este vizat de măsurile în cauză.

(223) În plus, Comisia remarcă faptul că a fost efectuată o selecție a întreprinderilor din sector înainte de acordarea subvențiilor, în timpul selecției întreprinderilor pentru executarea obligațiilor de serviciu public.

([29]) A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții din 17 iunie 1999, *Belgia/Comisia,* C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punctul 32 sau hotărârea Curții din 8 noiembrie 2001, *Adria-Wien Pipeline GmbH et Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH/Finanzlandesdirektion für Kärnten,* C143/99, ECLI:EU:C:2001:598, punctul 48).

(224) Întrucât se observă o selectivitate atât la nivelul sectorului, cât și în cadrul acestui sector, nu este necesar să se demonstreze în plus caracterul geografic al acestei selectivități, contrar a ceea ce pare să sugereze RATP Dev prin trimiterea la jurisprudența *Azores* ([30]). În consecință, Comisia concluzionează că măsurile puse în aplicare de regiune și de STIF în cadrul CT1 și al CT2 sunt selective.

6.2.4. *Afectarea concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre*

(225) Este necesar să se verifice dacă măsurile sunt susceptibile să denatureze concurența în măsura în care acestea pot afecta schimburile comerciale dintre statele membre.

(226) În ceea ce privește sistemul pus în aplicare de regiune, Comisia constată, în acord cu Tribunalul Administrativ din Paris ([31]), că „întreprinderile care desfășoară activități în sectorul transportului regulat de călători desfășoară, de asemenea, activități în sectorul transportului ocazional de călători […] din acest motiv, întreprinderile de transport regulat de călători care au primit subvențiile menționate mai sus se pot afla în concurență cu întreprinderi de transport ocazional de călători care nu au putut să beneficieze de aceste subvenții rezervate, astfel cum s-a precizat, întreprinderilor care operează pe linii regulate". Prin urmare, în cursul primilor cinci ani, echipamentele în cauză puteau fi alocate, în afara perioadelor normale de utilizare, pentru alte utilizări, inclusiv pe piața de transport ocazional. După cel de al cincilea an, regiunea nu mai impunea obligații cu privire la utilizarea bunurilor subvenționate. De altfel, nicio dispoziție sau prevedere nu interzicea întreprinderilor subvenționate care exploatau linii regulate de transport rutier în comun în Île-de-France să candideze pentru atribuirea unor contracte pe alte piețe de transport regulat sau ocazional de călători deschise concurenței în Franța sau în Europa. Instanța națională care s-a pronunțat în cadrul procedurilor de contencios administrativ descrise în considerentele 27-32 a remarcat același lucru, fapt care i-a permis să concluzioneze că întreprinderile subvenționate erau „susceptibile să beneficieze, ca urmare a economiilor realizate în momentul achiziționării vehiculelor și a echipamentelor subvenționate, de un avantaj concurențial în raport cu întreprinderile care nu au beneficiat de ajutor" și că, în consecință, sistemul în cauză era „de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența" ([32]). Comisia este de acord această concluzie și confirmă că, de la instituirea sistemului regional și, *a fortiori*, pe parcursul întregii perioade analizate, subvențiile pentru investiții din partea regiunii erau susceptibile să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(227) În perioada ulterioară, bunurile care au făcut obiectul unei subvenții din partea STIF în temeiul actului adițional nr. 3 la CT1 trebuiau să fie alocate exclusiv efectuării activităților de serviciu public înscrise în planul de transport al STIF, pentru o perioadă de cel puțin 8 ani ([33]). Cu toate acestea, Comisia observă că raționamentul expus în considerentul 226 rămâne valabil, de asemenea, după cel de al optulea an de serviciu.

(228) În plus, inclusiv dacă se presupune că autobuzele și autocarele subvenționate de STIF au fost utilizate numai pentru îndeplinirea misiunilor de serviciu public pe piața transportului rutier în comun regulat în Île-de-France, acest lucru nu ar fi suficient pentru a exclude orice posibilitate de denaturare a concurenței și de afectare a schimburilor comerciale dintre statele membre ca urmare a măsurii în cauză. Într-adevăr, preluarea de către o autoritate publică a costurilor suportate în mod normal de o întreprindere conferă acesteia din urmă un avantaj față de concurenții săi direcți pe diversele piețe unde ar putea opera aceasta și, în consecință, denaturează concurența. Astfel cum s-a subliniat în hotărârea *Altmark*, începând din 1995, mai multe state membre au început să deschidă anumite piețe de transport concurenței altor întreprinderi stabilite în alte state membre. În cazul Franței, această deschidere s-a făcut înainte de 1995, încă din 1993 ([34]). Prin urmare, orice subvenție publică acordată de Franța în favoarea unei întreprinderi de transport rutier după 1993 era susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(229) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că sistemul de subvenții introdus prin actul adițional nr. 3 la CT1 era susceptibil să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(230) Argumentul invocat în considerentul 228 se aplică, de asemenea, pentru perioada cuprinsă de CT2, astfel încât ajutorul acordat prin contribuția C2 din CT2 este, de asemenea, susceptibil să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

([30]) A se vedea considerentul 135 și nota de subsol 21 din prezenta decizie.
([31]) Hotărârea nr. 0417015 a Tribunalului Administrativ din Paris.
([32]) Decizia nr. 08PA04753 a Curții Administrative de Apel din Paris.
([33]) Observațiile formulate de STIF, punctul 40.
([34]) Legea nr. 93-122 din 29 ianuarie 1993 privind prevenirea corupției și transparența vieții economice și a procedurilor publice, cunoscută sub denumirea de „legea Sapin".

6.2.5. *Concluzie privind existența ajutorului de stat*

(231) Comisia concluzionează că subvențiile pentru investiții și compensații pentru obligația de serviciu public acordate succesiv, de regiune, ulterior în temeiul actului adițional nr. 3 la CT1 și, în sfârșit, prin contribuția C2 din CT2, constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

6.2.6. *Legalitatea ajutorului*

(232) Cu titlu preliminar, Comisia dorește să răspundă argumentelor invocate de regiune și de anumite părți terțe interesate cu privire la posibila calificare a sistemului contestat al regiunii drept schemă de ajutor existentă. Comisia precizează că problema ajutorului existent nu se pune decât în cazul schemei puse în aplicare de regiune, data instituirii acestei scheme nefiind la fel de clară ca în cazul schemelor ulterioare puse în aplicare de STIF. În cazul acestora din urmă, este clar, în special, că schema de subvenții introdusă prin actul adițional nr. 3 la CT1 a fost instituită în 2008 și nu poate fi considerată o simplă continuare a schemei puse în aplicare de regiune, în pofida similitudinilor legate de natura celor două scheme, fie și numai pentru că, în cadrul acestor două scheme, autoritatea care acordă subvențiile nu este aceeași.

(233) În principal, în ceea ce privește schema regiunii, părțile la procedura prin care s-a evidențiat presupusul caracter de schemă de ajutoare existentă au invocat faptul că temeiul juridic care a stat la baza instituirii sistemului de subvenții al regiunii era Decretul nr. 49-1473 din 14 noiembrie 1949 privind coordonarea și armonizarea transporturilor feroviare și a celor rutiere. Decretul respectiv, abrogat în septembrie 2012, prevedea într-adevăr că „o colectivitate teritorială poate subvenționa un serviciu rutier atribuind unei întreprinderi un contract care stabilește obligațiile impuse acesteia, în plus față de cele care rezultă din reglementarea prestării serviciului" [articolul 19 alineatul (1)]. În această ipoteză, ar trebui să se constate că temeiul juridic al schemei a fost anterior Tratatului de la Roma, ceea ce ar impune considerarea sistemului pus în aplicare de regiune ca fiind o schemă de ajutoare existentă.

(234) Cu titlu subsidiar, aceleași părți au susținut că, în cazul în care Comisia ar considera că nu este suficient faptul că sistemul pus în aplicare de regiune se înscrie în cadrul general prevăzut de Decretul din 1949 pentru ca acesta să fie calificat drept schemă de ajutoare existentă, atunci ar trebui să se țină seama de data la care acest sistem a fost instituit în mod oficial de către Consiliul Regional. Data relevantă ar fi data publicării hotărârii CR 84-07 din 14 februarie 1984, care, după cum au arătat părțile la procedură, a introdus pentru prima dată sistemul astfel cum a funcționat acesta până în 2008. În acest al doilea caz, ar trebui să se constate că, în special, criteriul privind afectarea concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre nu era îndeplinit la data introducerii schemei, întrucât piața franceză de transport rutier în comun regulat nu era deschisă concurenței. Aceasta ar avea drept consecință faptul că schema nu constituia un ajutor în momentul instituirii sale.

(235) Comisia nu poate accepta aceste două argumente.

(236) În ceea ce privește argumentul principal, Comisia constată că Decretul din 1949 nu definea cu exactitate niciunul dintre parametrii esențiali ai schemei: durata, bugetul, definirea beneficiarilor, natura bunurilor eligibile pentru subvenție, rata subvenției. Acest text în sine nu crea niciun drept de a beneficia de subvenții. Prin urmare, Decretul din 1949 nu poate fi considerat drept temeiul juridic al sistemului de ajutoare pus în aplicare de regiune, astfel cum rezultă din descrierea cuprinsă în prezenta decizie.

(237) În ceea ce privește argumentul subsidiar, se pare că raționamentul dezvoltat de către părțile interesate este eronat. Într-adevăr, chiar dacă hotărârea din 1984 ar fi considerată drept temeiul juridic care a stat la baza instituirii sistemului regiunii, Comisia reamintește că, la data respectivă, criteriul privind afectarea concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre era deja îndeplinit, în temeiul raționamentului prezentat în considerentul 226. Prin urmare, nu există niciun motiv să se considere că schema pusă în aplicare de regiune nu constituia un ajutor la momentul creării sale, indiferent de data reținută pentru crearea schemei între 1979 și 2008.

(238) În cazul în care s-ar considera că una dintre hotărârile de dinainte de 1994 stă la baza creării schemei regiunii, s-ar pune problema prescrierii măsurilor contestate ca urmare a faptului că temeiul juridic al acestora data cu mai mult de zece ani înainte de întreruperea termenului de prescripție, intervenită în mai 2004.

(239) În replică, Comisia susține că, inclusiv în ipoteza în care schema ar fi fost instituită înainte de 1994 (de exemplu, prin hotărârea din 1984), normele privind prescripția aplicabile în materie de ajutoare de stat nu ar contesta

concluzia conform căreia ajutoarele plătite de regiune începând din 1994 constituie ajutor nou. Într-adevăr, termenul de prescripție se aplică numai plăților efectuate înainte de data prescripției și nu schemei în întregime. Cu toate acestea, termenul de prescripție a fost întrerupt prin recursul introdus în mai 2004 în fața instanței naționale. Această întrerupere a termenului de prescripție în fața instanței naționale se aplică, de asemenea, Comisiei, scopul competențelor instanței naționale fiind de a proteja prerogativele acordate Comisiei prin articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Orice ajutor plătit de regiune după luna mai 1994, chiar dacă temeiul juridic care autorizează acordarea ajutoarelor respective ar trebui să fie considerat anterior acestei date, trebuie, prin urmare, să fie considerat un ajutor nou în temeiul prezentei proceduri.

(240) Întrucât aspectele referitoare la ajutoarele existente și la o eventuală prescripție a măsurilor contestate au fost clarificate, se pune problema legalității ajutoarelor în cauză.

(241) Subvențiile pentru investiții acordate de regiune și ulterior de STIF în temeiul actului adițional nr. 3 la CT1 nu au fost notificate Comisiei. Prin urmare, acestea constituie ajutor ilegal.

(242) În ceea ce privește contribuția C2 din CT2, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede, la articolul 9, că compensațiile acordate în conformitate cu principiile sale sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE. În jurisprudența *Dilly's Wellnesshotel* ([35]), Curtea de Justiție a clarificat faptul că toate condițiile prevăzute de un regulament de exceptare, inclusiv cele de natură formală, trebuie să fie îndeplinite pentru ca exceptarea de la obligația de notificare să se aplice. În cazul de față, se va demonstra în secțiunea 6.3.2 din prezenta decizie că contribuția C2 din CT2 îndeplinește criteriile de fond prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. În schimb, Comisia constată că obligațiile de publicare prevăzute la articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu au fost respectate de către STIF. Autoritățile franceze au recunoscut că, în ceea ce privește întreprinderile din cadrul OPTILE, anunțurile de atribuire nu au putut fi publicate, în pofida obligației prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. În ceea ce privește contractele încheiate cu RATP și SNCF Mobilités, Comisia constată că anunțurile de atribuire au fost publicate în *Bulletin officiel des annonces de marché public* (Buletinul oficial al anunțurilor de achiziții publice) și în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ulterior atribuirii contractelor și nu cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, conform dispozițiilor în vigoare. În consecință, dispozițiile articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu au fost respectate, iar ajutoarele acordate de STIF în cadrul CT2 nu intră sub incidența exceptării de la obligația de notificare prevăzută la articolul 9 din regulament. Întrucât nu au fost notificate, Comisia concluzionează că măsurile în cauză constituie ajutor ilegal.

(243) Comisia reamintește că este de datoria autorităților naționale să stabilească toate consecințele care decurg din ilegalitatea ajutorului, în special în ceea ce privește recuperarea dobânzii corespunzătoare perioadei de ilegalitate, astfel cum este definită în hotărârea *CELF* ([36]).

6.3. **Evaluarea conformității măsurilor cu normele aplicabile privind ajutoarele de stat**

6.3.1. *Subvențiile pentru investiții acordate de regiune și ulterior de STIF în temeiul actului adițional nr. 3 la CT1*

(244) Având în vedere marea similaritate între subvențiile acordate de STIF în temeiul actului adițional nr. 3 la CT1 și cele acordate în perioada precedentă de Regiune, același raționament cu privire la compatibilitatea cu piața internă se aplică ambelor sisteme.

(245) Subvențiile pentru investiții nu răspundeau nici nevoilor de coordonare a transporturilor, nici nevoilor de rambursare a anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public, astfel cum s-a concluzionat în considerentele 206 și 213. Prin urmare, Comisia nu va putea să invoce articolul 93 din TFUE (sau dreptul secundar care rezultă din acesta) pentru a evalua compatibilitatea cu piața internă.

(246) În schimb, în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) din TFUE, pot fi considerate compatibile cu piața internă ajutoarele destinate facilitării dezvoltării anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. Acesta poate fi, în special, cazul ajutoarelor pentru investiții care îmbunătățesc modul în care este exercitată activitatea economică în cauză. Autoritățile franceze invocă aplicabilitatea acestei dispoziții în cazul sistemului de ajutoare pentru investiții pus în aplicare de regiunea Île-de-France.

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

(247) Punerea în aplicare a unui sistem de ajutoare pentru investiții în echipamente care permite o îmbunătățire cantitativă sau calitativă a ofertei de transport rutier în comun regulat, depășind nivelul obligațiilor la care beneficiarii trebuiau să-și presteze serviciile înainte de acordarea subvențiilor, era de natură să îmbunătățească atractivitatea ofertei comparativ cu alternativele de călătorie cu autoturismul personal. Prin aceasta și ținând seama de contextul special al regiunii Île-de-France, astfel cum a fost menționat în considerentele 16 și 17, sistemele în cauză contribuiau la atingerea obiectivului de interes comun, astfel cum este definit în Cartea albă privind spațiul european unic al transporturilor din 2011 ([37]), de transfer modal de la autoturismul personal la mijloacele de transport în comun. În absența subvențiilor, transportatorii nu ar fi putut să pună în aplicare astfel de îmbunătățiri. Liniile beneficiare erau, într-adevăr, deficitare, iar echilibrul economic al acestora depindea deja de compensațiile pentru obligația de serviciu public acordate din altă sursă. Prin urmare, sistemele în cauză aveau un efect de stimulare.

(248) Comisia constată că baza și nivelul subvențiilor au fost plafonate, astfel încât numai o parte din costurile de investiții erau suportate în mod direct de regiune și ulterior de STIF. Ratele maxime ale subvențiilor atingeau 50 % pentru autobuzele obișnuite și 60 % pentru autobuzele ecologice, și anume intensități moderate ale ajutorului. În plus, echipamentele subvenționate, în mare parte autobuze, nu puteau fi alocate decât în mod nesemnificativ altor utilizări sau altor linii decât cele pentru care era acordată în primul rând subvenția. Pe de o parte, alocarea pentru alte utilizări decât serviciul public de călători era restricționată, chiar interzisă: în cadrul CT1 și în actele adiționale regionale începând din 1999, orice realocare era interzisă pe durata perioadei de depreciere a subvenției; înainte de 1999, această practică era restricționată în cursul primilor 5 ani. Pe de altă parte, vehiculele destinate transportului urban de călători în principal în picioare nu sunt potrivite pentru transportul ocazional care necesită utilizarea de autocare turistice echipate pentru transportul călătorilor așezați pe scaune cu utilizarea centurii de siguranță. În sfârșit, dacă posibilitatea unei afectări a schimburilor comerciale dintre statele membre nu putea fi exclusă din motivele descrise în considerentele 226 și 228, acest impact era probabil limitat, având în vedere dimensiunea locală a piețelor în cauză și dificultatea sau chiar imposibilitatea contractuală sau materială de a realoca echipamentele subvenționate în alte zone geografice (în Franța sau în Europa).

(249) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că nu au fost afectate condițiile schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun și că cele două sisteme în cauză sunt compatibile cu piața internă fiind în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) din TFUE.

6.3.2. *Contribuția C2 din CT2*

(250) Comisia a concluzionat deja în considerentul 217 că, spre deosebire de subvențiile acordate de regiune până în 2008 sau de STIF în temeiul actului adițional nr. 3 la CT1, contribuția C2 din CT2 trebuie să fie analizată ca o compensație pentru obligația de serviciu public.

(251) Examinarea compatibilității cu piața internă a ajutoarelor acordate cu titlu de rambursare a anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public se realizează în temeiul articolului 93 din TFUE. Pentru aplicarea articolului 93 din TFUE, Comisia se inspiră din principiile generale definite în dreptul derivat din articolul 93 din TFUE, în special Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, în vigoare de la 3 decembrie 2009. Comisia verifică, în special, dacă sunt respectate principiile enunțate la articolele 3, 4 și 6 din regulamentul menționat.

(252) Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că: „În cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice."

(253) STIF este, în temeiul Decretului nr. 2005-664 din 10 iunie 2005, entitatea responsabilă cu organizarea transportului regulat de călători în regiunea Île-de-France, ceea ce o face autoritatea competentă pentru acordarea de compensații pentru obligația de serviciu public. Compensațiile respective, fie că este vorba despre componenta C1 sau C2, sunt acordate în cadrul CT2, care constituie un contract de servicii publice. Prin urmare, se asigură conformitatea cu articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(254) Articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 definește conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice:

(a) în temeiul alineatului (1) al acestui articol, contractele de servicii publice:

— definesc în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;

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

— stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora trebuie calculată compensația și natura și amploarea tuturor drepturilor exclusive acordate în vederea evitării eventualelor supracompensații;

— definesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea serviciilor;

(b) în temeiul alineatului (2) al aceluiași articol, contractele de servicii publice definesc modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea biletelor;

(c) alineatul (3) al aceluiași articol prevede că durata contractelor de servicii publice pentru transportul cu autobuzul nu poate depăși zece ani;

(d) alineatul (6) al aceluiași articol precizează că, în cazul în care operatorii trebuie să respecte standarde de calitate, acestea trebuie să fie menționate în mod clar în contract.

(255) În ceea ce privește CT2, Comisia constată următoarele:

(a) contractul CT2 poate fi calificat drept contract de servicii publice în măsura în care, astfel cum s-a demonstrat în considerentele 214-216, acesta încredințează unui operator gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători supuse unor obligații de serviciu public. Contractul prevede o contribuție C1 și o contribuție C2 care sunt definite, în mod transparent și obiectiv, la articolul 53 din CT2. Existența unui cont financiar de serviciu unificat permite o repartizare detaliată a costurilor legate de prestarea serviciilor. Prin urmare, este stabilită conformitatea cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;

(b) mecanismele de repartizare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete sunt descrise foarte exact la articolul 50 din CT2. Conformitatea cu alineatul (2) al aceluiași articol este, prin urmare, verificată;

(c) CT2 a înlocuit CT1, începând din 2008, pentru perioada rămasă până la 31 decembrie 2016. Prin urmare, conformitatea cu alineatul (3) al aceluiași articol este respectată;

(d) CT2 include standarde de calitate definite în mod clar în contract. Prin urmare, conformitatea cu alineatul (6) al aceluiași articol este confirmată.

(256) În sfârșit, articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și anexa la acesta descriu principalele principii care determină stabilirea compensațiilor pentru obligația de serviciu public:

(a) metoda de calcul al „impactului financiar net” datorat respectării obligației de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de servicii publice;

(b) separarea contabilă a activităților care intră sub incidența obligațiilor de serviciu public și a celor exploatate comercial;

(c) definiția „profitului rezonabil” care poate fi preconizat de către operator prin plata unei compensații pentru obligația de serviciu public;

(d) stimulentele menite să promoveze întreținerea sau dezvoltarea unei gestiuni eficace, de natură să asigure servicii de calitate.

(257) Evaluarea Comisiei cu privire la acest punct se limitează la contribuția C2 din CT2, contribuția C1 neintrând în domeniul de aplicare al evaluării stabilite în decizia de inițiere a procedurii. Cu toate acestea, este necesar să se explice relația dintre C1 și C2, astfel încât să se poată decide cu privire la contribuția C2.

(258) Contribuția C1 are rolul de a compensa pierderile din exploatare, calculate ca sumă a costurilor de exploatare (cu excepția elementelor legate de investiții, cum ar fi chetuielile cu amortizarea), la care se adaugă o marjă negociată prin contract și din care se scad toate veniturile și subvențiile pentru exploatare. În schimb, contribuția C2 este calculată ca sumă a cheltuielilor cu amortizarea și, prin urmare, nu urmărește să acopere decât costurile generate de obligațiile de realizare de investiții prevăzute în contract. Metoda de calcul al celor două contribuții este prezentată în mod clar în CT2 și în anexele la acesta, astfel cum se arată la litera (a) de la considerentul 256.

(259) Conform informațiilor transmise de STIF, toate liniile care fac obiectul unui CT2 înregistrează pierderi din exploatare (inclusiv înainte de luarea în considerare a costurilor de investiție), astfel încât contribuția C1 este întotdeauna pozitivă ([38]). Întrucât veniturile și subvențiile legate de exploatare nu sunt suficiente pentru a acoperi nici măcar o parte din costurile de investiție anualizate, contribuția C2 este, în realitate, egală cu suma cheltuielilor cu amortizarea (plus costurile de finanțare) înscrise în contul financiar unificat.

([38]) Contribuția C1 reprezintă, în medie, 61 % din cheltuielile de exploatare și din profitul contractual. Veniturile din exploatare reprezintă, în medie, 31 % din cheltuielile de exploatare și din profitul contractual.

(260) Reiese din această distincție că definiția „profitului rezonabil”, în conformitate cu dispozițiile articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 ține în întregime de contribuția C1 și nu de contribuția C2. Prin urmare, litera (c) de la considerentul 256 nu poate fi aplicată în cazul contribuției C2 considerată separat. În schimb, se poate stabili că respectiva contribuție C2 nu poate sub nicio formă să supracompenseze un operator de transport, întrucât aceasta acoperă numai costurile de investiție constatate efectiv și retranscrise sub forma unor cheltuieli cu amortizarea în contul financiar al fiecărei linii.

(261) În ceea ce privește litera (b) de la considerentul 256, Comisia constată că existența contului financiar al serviciului, care este specific fiecărei linii care face obiectul unui contract de servicii publice, permite, pe de o parte, asigurarea separării contabile de alte eventuale activități ale operatorului și, pe de altă parte, identificarea tuturor costurilor și veniturilor legate de executarea serviciului public, în conformitate cu principiile stabilite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(262) În sfârșit, în ceea ce privește litera (d) de la considerentul 256, CT2 prevede la articolul 49 că „în plus față de remunerație, întreprinderea face obiectul unor prime, bonificații sau penalități în legătură cu performanța [operațională] a acesteia în executarea serviciului de referință”. Compensația pentru obligația de serviciu public, din care face parte contribuția C2, completează, prin urmare, un sistem de stimulente suficient de dezvoltat pentru ca Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 să fie considerat respectat.

(263) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că respectiva contribuție C2 din CT2 respectă principiile generale definite în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 pentru calcularea compensației pentru obligația de serviciu public și, prin urmare, că aceasta poate fi declarată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 93 din TFUE. Această concluzie, care se limitează la contribuția C2, nu aduce atingere compatibilității compensațiilor din cadrul CT2 în ansamblul lor (contribuția C1 nu intră în domeniul de aplicare a prezentei decizii).

7. **CONCLUZIE**

(264) Subvențiile pentru investiții acordate de regiunea Île-de-France în temeiul hotărârilor succesive din 1994, 1998 și 2001, constituie ajutoare de stat puse în aplicare în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Cu toate acestea, având în vedere conformitatea acestora cu articolul 107 alineatul (3) din TFUE, Comisia declară aceste ajutoare ca fiind compatibile cu piața internă.

(265) Subvențiile pentru investiții acordate de STIF în temeiul actului adițional nr. 3 la CT1 constituie ajutoare de stat puse în aplicare în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Cu toate acestea, având în vedere conformitatea acestora cu articolul 107 alineatul (3) din TFUE, Comisia declară aceste ajutoare ca fiind compatibile cu piața internă.

(266) Compensațiile pentru obligația de serviciu public acordate de STIF sub forma contribuției CT2 din CT2 constituie ajutoare de stat care, întrucât nu îndeplinesc anumite criterii formale prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, nu intră sub incidența exceptării de la obligația de notificare prevăzută în regulamentul respectiv. Cu toate acestea, având în vedere conformitatea acestora cu articolul 93 din TFUE, Comisia declară ajutoarele în cauză ca fiind compatibile cu piața internă.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Schema de ajutor pusă în aplicare în mod ilegal de Franța între 1994 și 2008 sub forma subvențiilor pentru investiții acordate de regiunea Île-de-France în temeiul hotărârilor CR 3494, CR 44-98 și CR 47-01 este compatibilă cu piața internă.

Articolul 2

Schema de ajutor pusă în aplicare în mod ilegal de Franța începând din 2008 sub forma subvențiilor pentru investiții acordate de STIF în temeiul actului adițional nr. 3 la CT1 este compatibilă cu piața internă.

Articolul 3

Schema de ajutor pusă în aplicare în mod ilegal de Franța sub forma contribuțiilor C2 acordate de STIF în cadrul CT2 este compatibilă cu piața internă.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 2 februarie 2017.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei