ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2017/1470

z 2. februára 2017

o schéme pomoci SA.26763 2014/C (ex 2012/NN), ktorú Francúzsko poskytlo dopravným autobusovým podnikom v regióne Île-de-France

[oznámené pod číslom C(2017) 439]

(Iba francúzske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými článkami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Listom zo 7. októbra 2008, ktorý bol doručený 17. októbra 2008, sťažovateľ, ktorý sa rozhodol zostať anonymný (ďalej len „sťažovateľ“), predložil Komisii sťažnosť na región Île-de-France (ďalej len „región“), pretože od roku 1994 zaviedol schému pomoci a subvencií pre niektoré dopravné podniky v tomto regióne.

(2) Listom z 25. novembra 2008 Komisia zaslala francúzskym orgánom žiadosť o informácie v súvislosti s touto sťažnosťou.

(3) Listom z 13. januára 2009 francúzske orgány požiadali Komisiu o dodatočnú lehotu na zodpovedanie otázok Komisie. Komisia súhlasila listom zo 14. januára 2009. Lehota na poskytnutie odpovede bola predĺžená do 18. februára 2009.

(4) Francúzske orgány odpovedali na žiadosť Komisie o informácie 26. februára 2009.

(5) Listami z 20. apríla, 2. septembra a 17. novembra 2010 sťažovateľ zaslal Komisii dodatočné informácie týkajúce sa opatrení, ktoré poskytol región.

(6) Keďže francúzske orgány nedostali žiadnu ďalšiu žiadosť o informácie, listom z 31. mája 2011 požiadali Komisiu o písomné potvrdenie ukončenia vyšetrovacieho konania.

(7) Listom z 8. júna 2011 Komisia požiadala francúzske orgány o pripomienky k dodatočným informáciám, ktoré predložil sťažovateľ.

([1]) Ú. v. EÚ C 141, 9.5.2014, s. 38.

(8) Napriek upomienkam zo 14. novembra 2011 a 29. februára 2012 a listom z 22. septembra a 8. decembra 2011 zostala žiadosť Komisie o informácie bez odozvy.

(9) Nová žiadosť o informácie bola zaslaná francúzskym orgánom 17. júla 2012.

(10) Vzhľadom na to, že francúzske orgány neposkytli odpoveď v stanovenej lehote, 25. septembra 2012 im bola zaslaná upomienka. Aj táto upomienka zostala bez odozvy.

(11) Dňa 14. decembra 2012 Komisia prijala rozhodnutie o súdnom príkaze na poskytnutie informácií. Francúzsko poskytlo neúplnú odpoveď 22. januára 2013, pričom sa v tej istej odpovedi zaviazalo, že Komisii zašle ďalší list v čo najkratšej lehote a poskytne úplnú odpoveď na otázky položené v rozhodnutí o súdnom príkaze. K dátumu rozhodnutia o začatí konania Komisii neboli doručené dodatočné informácie.

(12) Komisia 11. marca 2014 začala formálne vyšetrovacie konanie stanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ"), pričom jej stále neboli doručené uvedené informácie. Toto rozhodnutie (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania") bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]) a tretie strany v ňom boli vyzvané na predloženie pripomienok o sporných opatreniach.

(13) Francúzsko predložilo svoje pripomienky 30. apríla 2014. Komisii tiež boli doručené pripomienky siedmich zainteresovaných strán. Komisia ich poslala Francúzsku a poskytla mu možnosť, aby sa k nim vyjadrilo. Listom z 3. septembra 2014 Francúzsko oznámilo, že sa zdrží pripomienok.

(14) Komisii bolo 21. júna 2016 po uplynutí lehoty doručené spoločné oznámenie od štyroch zo siedmich zainteresovaných strán. Cieľom tohto oznámenia bolo predovšetkým spresniť stanovisko týchto tretích strán v nadväznosti na vydanie rozsudku Súdneho dvora vo veci Európska komisia/Jørgen Andersen (ďalej len „rozsudok Jørgen Andersen") ([3]).

(15) Región si napokon želal doplniť svoje pripomienky zaslaním dodatočného oznámenia 9. novembra 2016.

2. **KONTEXT A OPIS PREDMETNÝCH OPATRENÍ**

(16) Región Île-de-France má vyše 12 miliónov obyvateľov a predstavuje až 18,8 % obyvateľov Francúzska, takže ide o región s najväčším počtom obyvateľov a s najhustejším osídlením (996 obyvateľov/km^2). Podľa Ústavu územného plánovania a mestského rozvoja regiónu Île-de-France ([4]) sa región Île-de-France vyznačuje rekordnou európskou premávkou, ktorá v roku 2010 priemerne zahŕňala 240 000 vozidiel denne na piatich úsekoch: na troch úsekoch mestského obchvatu, na jednom úseku diaľnice A1 a na jednom úseku diaľnice A4, čo je omnoho viac, ako na najvyťaženejších častiach londýnskych, berlínskych či milánskych diaľnic. Okrem zvláštnej situácie na niektorých úsekoch však celá hlavná sieť znáša mimoriadne vysoké úrovne premávky. Každá druhá stanica prevádzkovaná Cestným riaditeľstvom regiónu Île-de-France zaznamenáva viac ako 18 000 vozidiel za deň a na jazdný pruh, pričom takáto úroveň premávky sa na vnútroštátnych cestách prvej triedy vo zvyšnom Francúzsku považuje za príznak veľmi zlej situácie.

(17) V regióne Île-de-France sa uskutočňuje približne 23 miliónov presunov dopravnými prostriedkami (čo predstavuje dve tretiny presunov). Viac ako polovica týchto presunov sa vykonáva osobnými vozidlami (vozový park zahŕňa vyše štyri milióny áut) alebo úžitkovými vozidlami. Zostatok je zabezpečený hromadnou dopravou. Nadmerná frekventovanosť hlavnej siete v regióne Île-de-France sa prejavuje aj nepretržite hustou premávkou – tok dopravy za hodinu často dosahuje maximálne hodnoty od 6.00 h do 21.00 h, pričom denná premávka je prakticky stabilná počas celého roka. Pri takejto frekventovanosti môžu aj malé zmeny dopravy spôsobiť obrovské výkyvy rýchlosti a zapríčiniť bleskovú premenu toku dopravy na zápchu. Negatívne externality súvisiace s takouto úrovňou zápch sú očividné: znečistenie ovzdušia, časové straty, väčší výskyt nehôd, pokles príťažlivosti územia atď. Vzhľadom na túto situáciu je nutné vytvoriť príťažlivú ponuku hromadnej dopravy, aby sa dosiahla udržateľná mobilita.

([2]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.
([3]) Rozsudok Súdneho dvora zo 6. októbra 2015, Európska komisia/Jørgen Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Správa Ústavu územného plánovania a mestského rozvoja regiónu Île-de-France vydaná v marci 2013 a dostupná on-line: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf.

(18) V hĺbkovej štúdii Komisie sa skúmal systém na podporu investícií dopravných podnikov poskytujúcich pravidelnú cestnú hromadnú dopravu, ktoré uzavreli zmluvu o službách vo verejnom záujme v osobitnom kontexte regiónu Île-de-France, na ktorý je vhodné prihliadať. Tento systém sa menil postupom času a v nadväznosti na parametre organizácie pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France, a preto Komisia rozlišuje dve obdobia:

a) obdobie rokov 1994 – 2008, počas ktorého región poskytol subvencie na investície výmenou za uzavretie dodatku k dohovorom o prevádzke, ktoré predtým medzi sebou uzatvorili dopravný podnik a verejnoprávny subjekt;

b) obdobie rokov 2008 – 2016, počas ktorého subvencie poskytlo Dopravné združenie Île-de-France (Syndicat des transports d'Île-de-France, ďalej len „STIF") v rámci novej organizácie dopravy, ktorá platí v regióne Île-de-France od roku 2007. Toto obdobie sa ďalej rozdeľuje na dve podobdobia zodpovedajúce dvom typom zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré neskôr zaviedlo združenie STIF.

2.1. **Opatrenia vykonané regiónom**

(19) Región 20. októbra 1994 prijal uznesenie ([5]), ktorého cieľom bolo predĺžiť súbor opatrení zavedených v roku 1979 ([6]) v prospech podnikov, ktoré prevádzkovali služby pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France. Pred uznesením z roku 1994 sa pôvodný mechanizmus z roku 1979 už pozmenil dvomi uzneseniami: v roku 1984 (CR 84-07) a v roku 1987 (CR 87-07). Nasledovali dve ďalšie uznesenia v roku 1998 (CR 44-98) a v roku 2001 (CR 47-01) a napokon v roku 2008 sa mechanizmus definitívne zrušil.

(20) Na základe týchto uznesení mohol región udeliť finančnú pomoc verejnoprávnym subjektom, ktoré uzavreli zmluvu o prevádzkovaní pravidelných autobusových liniek so súkromným podnikom alebo ich prevádzkovali priamo prostredníctvom správy. Verejnoprávne subjekty prevádzali túto pomoc dopravnému podniku, keď bol tento podnik vlastníkom subvencovaných investícií.

(21) Udelené subvencie boli v prvom rade určené na podporu nákupu nových vozidiel výmenou za kvantitatívne zlepšenie ponuky (zvýšenie frekvencie alebo záberu, predĺženie liniek alebo vytvorenie nových liniek), kvalitatívne zlepšenie služieb (dodržiavanie charty kvality, nízkopodlažné autobusy), inštaláciu nového vybavenia vo vozidlách (zariadenia na zvukové alebo vizuálne ohlasovanie zastávok), zavedenie systémov vydávania a označovania cestovných lístkov, úpravu zastávok a stĺpikov na zastávkach alebo za realizáciu štúdií.

(22) Verejnoprávne subjekty museli predkladať žiadosti o subvencie regiónu.

(23) Sadzba subvencie sa pohybovala od 25 % do 60 % výdavkov bez dane. Hraničná výška subvencie bola určená podľa povahy výdavkov.

(24) Príjemcovia pomoci sa museli zaviazať, že budú udržiavať kvantitatívne a kvalitatívne zlepšenia ponuky, vozidiel a vybavenia najmenej päť rokov od ich uvedenia do prevádzky. Počas týchto piatich rokov vozidlá, ktoré získali subvencie, museli prioritne a prevažne premávať na dotknutých linkách.

(25) Verejnoprávne subjekty v pozícii navrhovateľa a podniky museli napokon uzavrieť dodatok k ich dohovoru o prevádzke, ktorý podpísal predseda Regionálnej rady a ktorý obsahoval rámec použitia pomoci a zoznam povinných protihodnôt uložených prijímajúcemu podniku v súvislosti s kvantitatívnymi a kvalitatívnymi zlepšeniami ponuky.

(26) Francúzske orgány uvádzajú, že toto opatrenie v rokoch 1994 až 2008 využilo 135 z celkovo 150 podnikov v regióne Île-de-France.

2.1.1. *Konanie na vnútroštátnom správnom súde*

(27) V máji 2004 autonómne združenie prepravcov cestujúcich (ďalej len „SATV") požiadalo predsedu Regionálnej rady, aby zrušil tri uvedené uznesenia. Vzhľadom na zamietnutie predsedu združenie SATV 17. júna 2004 podalo na Správnom súde v Paríži žalobu o zrušenie rozhodnutia o zamietnutí.

([5]) Uznesenie CR 34-94 z 20. októbra 1994 o pomoci na zlepšenie služieb cestnej hromadnej dopravy, ktoré boli prevádzkované súkromnými podnikmi alebo prostredníctvom správy.
([6]) Uznesenie CR 79-21 z 10. júla 1979.

(28) Správny súd vo svojom rozsudku z 10. júla 2008 ([7]) vyhovel žiadosti SATV o zrušenie a nariadil regiónu, aby Regionálnej rade predložil nové uznesenie, pretože zavedeniu tohto mechanizmu pomoci nepredchádzalo oznámenie Európskej komisii. Správny súd okrem toho nariadil regiónu, aby zrušil tri uznesenia.

(29) Región podal odvolanie voči tomuto rozsudku, a súčasne zrušil sporné uznesenia uznesením CR 80-08 zo 16. októbra 2008.

(30) Správny odvolací súd v Paríži (ďalej len „CAA“) 12. júla 2010 ([8]) potvrdil rozsudok Správneho súdu. Región predložil kasačné dovolanie proti tomuto rozhodnutiu Štátnej rade. Štátna rada zamietla toto dovolanie rozhodnutím z 23. júla 2012 ([9]).

(31) Štyri zainteresované strany navyše predložili žalobu s námietkou tretej strany proti rozhodnutiu CAA v Paríži. V nadväznosti na zamietnutie tejto žaloby zo strany CAA tretie strany 27. novembra 2015 predložili kasačné dovolanie, o ktorom sa do dnešného dňa nerozhodlo.

(32) V nadväznosti na novú žalobu, ktorú SATV podalo 27. októbra 2008, Správny súd v Paríži rozsudkom zo 4. júna 2013 ([10]) nariadil regiónu, aby vydal exekučné tituly umožňujúce spätné získanie poskytnutej pomoci na základe uznesení zrušených rozsudkom č. 0417015 z 10. júla 2008. Región sa voči tomuto rozsudku odvolal. CAA v Paríži 31. decembra 2013 zamietol žalobu ([11]). Región predložil kasačné dovolanie proti tomuto rozhodnutiu Štátnej rade. O tomto dovolaní sa do dnešného dňa nerozhodlo.

2.2. **Opatrenia vykonané združením STIF**

(33) STIF je verejnoprávny správny orgán, ktorý sa riadi vyhláškou č. 2005-664 z 10. júna 2005. Organizuje, koordinuje a financuje verejnú osobnú dopravu v regióne Île-de-France, ktorú zabezpečuje autonómna správa parížskej dopravy (ďalej len „RATP“), francúzska štátna železničná spoločnosť (ďalej len „SNCF“), Transilien a súkromné autobusové podniky zoskupené v sieti profesionálnej organizácie dopravy regiónu Île-de-France (ďalej len „OPTILE“).

(34) Uznesením č. 2006/1161 z 13. decembra 2006 združenie STIF ustanovilo novú zmluvnú organizáciu všetkých liniek pravidelnej cestnej hromadnej dopravy. Sledovaným cieľom bolo posilniť úlohu organizačného orgánu, pokiaľ ide o vymedzovanie ponuky a úrovne služieb, ako aj o výkon dopravných podnikov a finančnú transparentnosť.

(35) Táto nová organizácia sa opiera o regionálne špecifikácie, pričom ich zásady sú zahrnuté do dvoch za sebou nasledujúcich zmlúv uzatvorených na celkové obdobie desiatich rokov:

a) prvá zmluva typu 1 (ďalej len „CT1“) bola uzatvorená na maximálne obdobie štyroch rokov (2007 – 2010, v posledných zmluvách dokonca do roku 2011);

b) druhá zmluva typu 2 (ďalej len „CT2“) bola uzatvorená na základe dvojstranných rokovaní s jednotlivými súkromnými podnikmi dopravnej siete na tomto území na dodatočnú dobu platnosti do 31. decembra 2016.

(36) Do týchto dvoch typov zmlúv je osobitným spôsobom zapracovaná zásada subvencovania investícií vykonaných dopravnými podnikmi.

2.2.1. *Opis CT1*

(37) Zmluvy CT1 boli uzatvorené 13. decembra 2006 so 75 súkromnými dopravnými podnikmi a účinnosť nadobudli 1. januára 2007. Nadviazali na predchádzajúce dohovory o prevádzke, a súčasne pripravovali prechod na „zacielenú“ formu zazmluvnenia, ktorú predstavovali zmluvy CT2.

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

(38) Zmluva CT1 bola uzatvorená s každým podnikom v súvislosti so súborom liniek, ktoré prevádzkoval. Podľa ustanovení článku 2-1 CT1 bolo cieľom zmluvy stanoviť „podmienky realizácie verejnej služby pravidelnej hromadnej osobnej dopravy v regióne Île-de-France, ktorú podnik prevádzkuje“. Vymedzovali sa v nej podmienky fungovania vzťahov medzi STIF a poskytovateľom služieb, pokiaľ ide o:

a) obsah a záväzky realizácie služby pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v znení uvedenom v regionálnom dopravnom pláne a opísanom v zmluve;

b) záväzky týkajúce sa kvality služieb uplatniteľné na zmluvnú ponuku služieb pri dodržiavaní minimálnych prahov stanovených v regionálnych špecifikáciách;

c) majetok a investície;

d) výpočet príspevkov STIF pri dodržiavaní zásad vymedzených v regionálnych špecifikáciách;

e) osobitné podmienky fungovania zmluvného vzťahu medzi STIF a podnikom v súvislosti s informáciami, kontrolou, revíziou a skončením platnosti zmluvy.

(39) Uznesením rady združenia STIF z 2. októbra 2008 združenie pozmenilo CT1 prostredníctvom dodatku (ďalej len „dodatok č. 3“) a zaviedlo mechanizmus na subvencovanie investícií do vozového parku. Výška týchto subvencií bola ohraničená vymedzením cenových stropov, na ktoré sa vzťahovala maximálna sadzba účasti STIF. Prijímajúce podniky museli vyčleniť subvencované vybavenie len na realizáciu činností služieb vo verejnom záujme uvedených v dopravnom pláne STIF počas minimálneho obdobia ôsmich rokov.

(40) V rámci CT1 bolo takto zafinancovaných 836 vozidiel v celkovej výške vyplatených subvencií 61,5 milióna EUR.

2.2.2. *Opis CT2*

(41) Do zmlúv CT2 sa vo veľkej miere prebrali všeobecné ustanovenia zmlúv CT1, najmä pokiaľ ide o zmluvné ciele a podmienky fungovania vzťahov medzi STIF a poskytovateľom služieb.

(42) V zmluvách CT2 sa takisto ustanovuje príspevok združenia STIF „na základe výkonu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sú mu uložené“. Tento príspevok pozostáva z časti C1, ktorá súvisí s prevádzkovými nákladmi, a časti C2, ktorá súvisí s financovaním investícií.

(43) Príspevok C2 v zmluvách CT2 nemá podobu klasickej subvencie, ktorá by sa v rámci systému regiónu alebo zmlúv CT1 zakladala na uplatňovaní dvojice cenový strop/sadzba subvencie. Príspevok C2 pokrýva za každý rok všetky investičné náklady (s odpočítaním prípadných subvencií získaných navyše), ktoré vyplývajú z investičného plánu schváleného združením STIF a ktoré sú prepísané do predbežného výkazu ziskov a strát, ktorý zostavuje dopravný podnik a takisto ho schvaľuje STIF.

(44) Príspevok C1 pokrýva prevádzkové náklady, ktoré sa odvíjajú od záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme (ďalej len „záväzok služby vo verejnom záujme“), s odpočítaním príjmov a s pripočítaním zmluvne dojednaného zisku. Tieto údaje sú takisto prepísané do predbežného výkazu ziskov a strát, ktorý zostavuje dopravný podnik a schvaľuje ho združenie STIF. Keďže príspevok C1 nesúvisel s investičnou problematikou, Komisia tento príspevok nezahrnula do rozsahu svojej hĺbkovej štúdie tak, ako je vymedzený v rozhodnutí o začatí konania.

(45) Od apríla 2012 všetky siete prešli na CT2, t. j. 143 uzatvorených zmlúv. Zmluvy udelené podnikom OPTILE neboli predmetom oznámenia o výsledku obstarávania ani uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Oznámenia o výsledku obstarávania, pokiaľ ide o zmluvy uzatvorené s RATP a SNCF Mobilité, boli uverejnené 3. decembra 2015, t. j. po dátume udelenia zákazky.

(46) Podľa CT2 a k dátumu zaslania pripomienok združenia STIF bolo zafinancovaných 2 177 vozidiel v celkovej výške 796,9 milióna EUR.

3. ZHRNUTIE POCHYBNOSTÍ UVEDENÝCH V ROZHODNUTÍ O ZAČATÍ KONANIA

3.1. Existencia pomoci

(47) Vzhľadom na to, že francúzske orgány počas predbežného vyšetrovania neposkytli dostatočne podloženú odpoveď, Komisia získala veľmi čiastkový obraz o opatreniach, ktoré boli predmetom sťažnosti. Pochybnosti uvedené v rozhodnutí z 11. marca 2014 vo veľkej miere odrážajú tento nedostatok informácií.

(48) Komisia si v prvom rade kládla otázku, ako správne kvalifikovať opatrenia na podporu investícií, ktoré vykonal región a neskôr STIF, t. j. subvencie alebo kompenzácia súvisiace s vykonávaním záväzkov služby vo verejnom záujme.

(49) Ak by aj francúzske orgány preukázali, že tieto mechanizmy sa mohli považovať za kompenzáciu, nebolo isté, či sú splnené štyri kritériá uvedené v rozsudku Altmark (ďalej len „kritériá Altmark“) ([12]). Zdalo sa totiž, že záväzky služby vo verejnom záujme neboli jasne vymedzené. Komisia vyjadrila pochybnosti aj o objektívnosti a transparentnosti metódy výpočtu percentuálnych podielov a stropov subvencií pri nákupe vybavenia a vozidiel a poukázala na to, že paušálne stanovenie súm vyčlenených pre verejnoprávne subjekty sa jej nejaví ako najvhodnejší spôsob na zabránenie nadmernej kompenzácii. V neposlednom rade nemala dostatok údajov na posúdenie súladu so štvrtým kritériom Altmark, ktoré sa týka analýzy nákladov.

3.2. Zlučiteľnosť

(50) Komisia uviedla, že vzhľadom na chýbajúcu odpoveď alebo neúplné odpovede francúzskych orgánov sa neskúmala otázka právneho základu, ktorý sa uplatňuje na analýzu zlučiteľnosti mechanizmov, ktoré sú predmetom rozhodnutia o začatí konania. V dôsledku pochybností o povahe poskytnutej pomoci (subvencie alebo kompenzácia) sa okrem toho výber právneho základu považoval za predčasný.

(51) Ak by sa predmetné opatrenia museli považovať za kompenzáciu, Komisia vyjadrila pochybnosti o ich zlučiteľnosti s článkami 3, 4 a 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ([13]).

4. ODPOVEĎ FRANCÚZSKA NA ROZHODNUTIE O ZAČATÍ KONANIA

4.1. Existencia pomoci

4.1.1. *Opatrenia vykonané regiónom*

(52) Francúzsko tvrdí, že kritériá selektívnosti a vplyvu na obchod medzi členskými štátmi nie sú splnené.

4.1.1.1. Neprítomnosť selektívnosti

(53) Francúzsko spresňuje, že všetci prevádzkovatelia pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France, ktorí podali žiadosť, využili predmetné opatrenia (135 z celkovo 150 podnikov). Udelenie opatrení okrem toho podliehalo objektívnym podmienkam, ktoré boli vopred stanovené v uznesení regiónu Île-de-France. Nešlo teda o uplatnenie diskrečnej právomoci verejných orgánov pri udeľovaní opatrení.

(54) Samotný Francúzsky orgán na ochranu hospodárskej súťaže skonštatoval, že trh pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France predstavuje osobitný trh vzhľadom na jeho zvláštny právny rámec. Navyše na trhu autokarovej dopravy sa nevyužívalo také isté vybavenie ako na trhu pravidelnej autobusovej dopravy.

4.1.1.2. Neprítomnosť vplyvu na obchod medzi členskými štátmi

(55) Podľa Francúzska z judikatúry Súdneho dvora vyslovene vyplýva, že schéma pomoci zavedená na trhu, ktorý je zatvorený pre hospodársku súťaž, nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([14]).

([12]) Rozsudok Súdneho dvora z 24. júla 2003, Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

([14]) Rozsudok Všeobecného súdu z 15. júna 2000, Alzetta Maura/Komisia, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) V predmetnom prípade podniky, ktoré boli príjemcami sporného opatrenia, mali monopolné postavenie na každej prevádzkovanej linke.

(57) V dôsledku zatvorenej povahy trhu a monopolného postavenia podnikov, ktoré boli príjemcami, teda predmetné opatrenia nemohli ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi. Tým, že menšinová časť podnikov, ktoré boli príjemcami, pôsobila aj na území iných členských štátov, sa tento záver nemení, keďže tieto podniky používali regionálnu pomoc len na výkon služieb vo verejnom záujme.

4.1.2. *Opatrenia vykonané združením STIF*

(58) Podľa Francúzska by sa opatrenia vykonané združením STIF mali kvalifikovať ako kompenzácia za verejnú službu. Keďže táto kompenzácia spĺňala všetky štyri kritériá Altmark, nepredstavuje štátnu pomoc.

4.1.2.1. Prvé kritérium Altmark

(59) Záväzky služby vo verejnom záujme vyplývajúce pre prevádzkovateľov boli jednoznačne vymedzené v článku 4-2 zmluvy CT1, najmä pokiaľ ide o záväzky týkajúce sa údržby, prevádzky, prepravy používateľov, tarifikácie, bezpečnosti a informácií. Tieto záväzky boli doplnené dodatkom č. 3, v ktorom sa vymedzuje predovšetkým záväzok prideľovania vozidiel na linky pokryté zmluvou počas ôsmich rokov.

(60) Do zmluvy CT2 sa preniesli záväzky služby vo verejnom záujme zo zmluvy CT1 (článok 5-2) a doplnili sa o ustanovenia, ktorými sa posilňujú kvalitatívne požiadavky na vozový park (články 41 až 43), pričom záväzky služby vo verejnom záujme vyplývajúce pre prevádzkovateľov sú tu takisto jasne vymedzené. Ide napríklad o záväzky týkajúce sa investícií, servisu či údržby s cieľom zaručiť určitú životnosť vybavenia.

4.1.2.2. Druhé kritérium Altmark

(61) Pokiaľ ide o CT1, v dodatku č. 3 sa stanovilo, že kompenzácia vyplatená na obnovu a rozšírenie parku sa vypočíta na základe uplatnenia vopred stanovenej sadzby maximálnej účasti STIF na cenové stropy, ktoré sú takisto stanovené v dodatku.

(62) V článku 53 CT2 sa stanovujú dva typy príspevkov súvisiacich so záväzkami služby vo verejnom záujme: príspevok „C1“ (článok 53-2), ktorý má pokryť prevádzkové náklady, a príspevok „C2“ (článok 53-3), ktorý má pokryť investičné náklady.

(63) Francúzsko preto tvrdí, že kompenzácia bola vypočítaná vopred a objektívnym a transparentným spôsobom.

4.1.2.3. Tretie kritérium Altmark

(64) V zmluvách o službách vo verejnom záujme (CT1 a CT2) sa stanovuje, že kompenzácia za investície sa udeľuje až po nákupe vozidiel a vybavenia. Na druhej strane, STIF náležite kontroluje kompatibilitu doručených položiek s cieľom overiť, či zakúpený vozový park zodpovedá pôvodnej žiadosti predloženej združeniu STIF. STIF môže kedykoľvek vykonať štúdie, audity alebo kontroly. Prijímajúce podniky majú povinnosť podávať výročné správy, v ktorých musia vykázať uskutočnené investície v porovnaní s predbežným plánom. Zmluvy napokon obsahujú doložky o zrušení v prípade neplnenia zmluvných záväzkov, pričom STIF môže uplatňovať sankcie. Francúzsko tvrdí, že na základe uvedených skutočností možno zaručiť neprítomnosť nadmernej kompenzácie.

4.1.2.4. Štvrté kritérium Altmark

(65) Útvary STIF vypracovali analytické nástroje na porovnávanie nákladov na základe databázy, ktorá pozostáva zo všetkých prevádzkovateľov v zmluvnom vzťahu so združením STIF. Týmto spôsobom sa malo zabezpečiť, aby sa výška kompenzácie určovala podľa analýzy nákladov priemerného dobre riadeného podniku.

4.2. **Zlučiteľnosť**

4.2.1. *Opatrenia vykonané regiónom*

(66) Francúzsko zdôrazňuje, že ak by Komisia musela uplatniť kvalifikáciu kompenzácie za verejnú službu, právny základ na posúdenie zlučiteľnosti opatrení vykonaných regiónom by tvorilo nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 ([15]). Francúzsko sa domnieva, že opatrenia sa riadia najmä podmienkami uvedenými v článkoch 2 a 14 tohto nariadenia.

(67) Francúzsko okrem toho tvrdí, že mechanizmus, ktorý zaviedol región, spĺňal kumulatívne podmienky zlučiteľnosti štátnej pomoci podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ, t. j.: príspevok k dosahovaniu cieľov spoločného záujmu; zlyhanie trhu; vhodnosť výberu opatrenia ako akčného nástroja; existencia stimulačného účinku; obmedzenie pomoci na nutné minimum; obmedzenie negatívnych vplyvov; transparentnosť poskytovania pomoci.

4.2.2. *Opatrenia vykonané združením STIF*

(68) Ak by Komisia musela usúdiť, že opatrenia vykonané združením STIF predstavujú štátnu pomoc, Francúzsko sa domnieva, že možno preukázať ich zlučiteľnosť, pretože sú v súlade s nariadením (ES) č. 1370/2007. Podľa Francúzska mechanizmus STIF spĺňa požiadavky tohto nariadenia, t. j. jasné vymedzenie záväzkov služby vo verejnom záujme, predbežné stanovenie parametrov na výpočet kompenzácie objektívnym a transparentným spôsobom a vymedzenie pravidiel rozvrhovania nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb.

(69) Zmluvy CT1 spĺňajú tieto požiadavky na základe záväzkov vymenovaných v odôvodnení 64, ako aj na základe skutočnosti, že STIF má možnosť vykonávať kontroly zamerané na podmienky vykonávania týchto záväzkov.

(70) Pokiaľ ide o zmluvy CT2, kompenzácia vyplývajúca z daných záväzkov sa ďalej rozdeľuje podľa jej predmetu (pokrytie prevádzkových nákladov alebo investičných nákladov). V prípade neobnovenia vozidiel v súlade s investičným plánom vozového parku sa výška amortizácie a zodpovedajúcich finančných výdavkov vracia združeniu STIF. Francúzsko zdôrazňuje, že STIF má takisto právo na audit a rozsiahlu kontrolu v rámci CT2. Malo by to dosvedčovať, že združenie STIF môže zabezpečiť, aby jeho platby boli určené len na pokrytie výdavkov zodpovedajúcich CT2, a že predstavujú spravodlivú kompenzáciu za záväzky služby vo verejnom záujme, ktorá je v súlade s nariadením (ES) č. 1370/2007 a so spoločným trhom.

5. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN A PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA**

5.1. **Región**

(71) Región sa vyjadruje len k opatreniam, ktoré zaviedol v rokoch 1994 až 2008.

(72) Región pripomína, že organizácia dopravy v regióne Île-de-France podliehala režimu, ktorý predstavoval výnimku zo všeobecného práva, čo bolo odôvodnené jeho osobitnou situáciou (demografický nárast, rozširovanie miest, zriadenie medzinárodných letísk, množstvo staníc).

(73) Príjemcovia mechanizmu boli verejnoprávne subjekty, ktoré uzavreli zmluvu o prevádzke liniek so súkromnými podnikmi alebo tieto linky prevádzkovali prostredníctvom správy. Títo príjemcovia pôsobili na trhu regiónu Île-de-France, ktorý nebol liberalizovaný.

5.1.1. *Existencia pomoci*

(74) Predmetné opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc. Región tvrdí, že kritériá selektívnosti a vplyvu na obchod medzi členskými štátmi nie sú splnené.

5.1.1.1. Selektívnosť

(75) Udelenie predmetných opatrení spĺňalo objektívne a vymedzené podmienky, ktoré umožňovali akémukoľvek podniku spĺňajúcemu podmienky, aby využil tieto opatrenia. Podniky, ktoré ich nevyužili, buď nepodali žiadosť, alebo neboli oprávnené.

([15]) Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1).

(76) Právny režim trhu verejnej osobnej dopravy v regióne Île-de-France má navyše osobitné vlastnosti uznané Francúzskym orgánom na ochranu hospodárskej súťaže. Znamená to, že nie všetky podniky sú v porovnateľnej právnej a skutkovej situácii, a teda nemožno prijímať závery o selektívnej povahe sporných opatrení.

(77) Okrem toho podniky vykonávajúce činnosti pravidelnej cestnej hromadnej dopravy a podniky vykonávajúce iné typy dopravy nepoužívajú taký istý vozový park.

5.1.1.2. Vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

(78) Región sa v tomto bode prikláňa k analýze Francúzska.

5.1.2. *Zlučiteľnosť*

(79) Keďže opatrenia nemožno kvalifikovať ako pomoc, región neanalyzuje ich zlučiteľnosť.

5.1.3. *Kvalifikácia existujúcej schémy pomoci*

(80) Región vo svojich najnovších pripomienkach tvrdí, že mechanizmus platný do roku 2008 by sa mal analyzovať ako existujúca schéma pomoci. Podľa regiónu bol tento mechanizmus zavedený na základe legislatívnych textov z roku 1949 a 1959, t. j. na základe dátumu (1949) spred Rímskej zmluvy, alebo ak by sa mal uplatniť rok 1959, na základe dátumu, keď trh pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France nebol otvorený pre hospodársku súťaž.

5.2. **STIF**

(81) Združenie STIF sa vyjadruje len k opatreniam, ktoré zaviedlo: CT1 a CT2.

5.2.1. *Existencia pomoci*

(82) STIF tvrdí, že predmetné opatrenia nemožno kvalifikovať ako štátnu pomoc, pretože spĺňajú všetky štyri kritériá Altmark.

5.2.1.1. Prvé kritérium Altmark

(83) Prvé kritérium Altmark je podľa STIF splnené, keďže záväzky služby vo verejnom záujme vyplývajúce pre dopravné podniky sú skutočne jasne a presne opísané, a to aj pokiaľ ide o záväzky týkajúce sa investičných nákladov. Cieľom mechanizmu je uložiť súkromným dopravným podnikom prevádzkové a dopravné záväzky, ako aj tarifné záväzky, ktoré sú nevyhnutné na zaručenie ponuky dopravných služieb zodpovedajúcich záväzkom služby vo verejnom záujme.

(84) Pokiaľ ide o CT1, v každej zmluve boli vymenované všetky záväzky. Pokiaľ ide o CT2, nadväzujú na CT1, v ktorých sa už jasne stanovili záväzky služby vo verejnom záujme.

(85) Spôsobilosť na výkon verejnoprávneho poslania a na splnenie záväzkov závisí aj od vozidiel (kvalita, vybavenie, vek atď.), z čoho takisto vyplývajú podrobné záväzky týkajúce sa vozidiel vrátane záväzku na zostavenie presného investičného plánu v rámci CT2.

5.2.1.2. Druhé kritérium Altmark

(86) Pokiaľ ide o CT1, STIF sa domnieva, že parametre, ktoré slúžili ako základ na výpočet kompenzácie za verejnú službu, boli objektívne a transparentné.

(87) CT2 obsahujú údaje na výpočet kompenzácie, z čoho vyplýva, že parametre sú známe vopred a stanovujú sa objektívne a transparentne. V zmluvách CT2 sa zavádza finančný účet zazmluvnenej služby medzi STIF a podnikom, do ktorého sa premieta ekonomická vyváženosť zmluvy a ktorý obsahuje všetky príjmy a výdavky podniku vrátane príspevkov STIF.

(88) Obidva typy zmluvy navyše obsahujú mechanizmy na kontrolu kompenzácie.

(89) STIF na základe uvedeného tvrdí, že parametre kompenzácie udelenej prevádzkovateľom boli stanovené vopred, objektívne a transparentne.

5.2.1.3. Tretie kritérium Altmark

(90) Metóda výberu a porovnania ponúk a nastavenia zmlúv pred ich podpísaním umožňuje podľa združenia STIF vylúčiť akékoľvek riziko nadmernej kompenzácie.

(91) Pred podpisom zmlúv a dodatkov sa vykonáva podrobná analýza prevádzkových nákladov, ktorá sa odvíja od predbežného výkazu ziskov a strát, ktorý zostavuje uchádzajúci sa podnik a v ktorom sú uvedené technické a ekonomické údaje. V tejto analýze sa prihliada na tieto kritériá:

a) objem ponuky podľa liniek, období a časových úsekov, na základe ktorých možno určiť počet hodín jazdy potrebných na prevádzkovanie jednotlivých liniek podľa období v roku;

b) vhodné nastavenie vozového parku pre jednotlivé časti siete;

c) výška príspevku, ktorá závisí od rokovania o prevádzkových nákladoch na základe podrobnej analytickej prezentácie podniku; a

d) revízny vzorec na prevod zmluvných súm na bežné eurá.

(92) Metóda uplatnená nadväzne počas výkonu zmluvy by takisto umožnila vyhnutie sa akejkoľvek nadmernej kompenzácii. Stanovuje sa:

a) v rámci CT1 kontrola podmienok výkonu záväzkov služby vo verejnom záujme, a to aj v súvislosti s kompenzáciou vyplatenou za nákup vozidiel;

b) v rámci CT2 vrátenie sumy amortizácie a finančných výdavkov v prípade neobnovenia vozidiel v súlade s investičným plánom.

(93) V prípade obidvoch typov zmlúv STIF kontroluje skutočné použitie vyplatených príspevkov.

5.2.1.4. Štvrté kritérium Altmark

(94) Udelenie verejnoprávneho poslania nebolo predmetom verejného obstarávania.

(95) Naopak, výška kompenzácie sa podľa STIF odvíja od dôslednej a podrobnej analýzy nákladov, ktoré by znášal priemerný dobre riadený podnik. Vzhľadom na počet zmlúv a rozmanitosť prevádzkovateľov sa združenie STIF domnieva, že má presný a úplný obraz o realite trhu, o to viac, že zmluva každého prevádzkovateľa sa odvíja od typového vzoru a od podrobných individuálnych údajov.

(96) STIF má okrem toho pokročilé analytické nástroje. Na vykonanie auditov alebo na prehĺbenie vnútorných technických analýz si zabezpečilo služby poradenských firiem a porovnalo ponuky na trhu regiónu Île-de-France, ako aj na trhu osobnej dopravy mimo regiónu hlavného mesta, ktoré boli udelené v rámci výberového konania.

(97) Požiadavky STIF na kvalitu služby podľa združenia vyhovujú kritériu porovnateľnosti s priemerným dobre riadeným podnikom. CT1 obsahovali spoločné ciele, aby sa harmonizovala kvalita v autobusovej sieti, ukazovatele na meranie kvality služby a systém finančnej podpory pokroku. Systém je v CT2 doplnený.

(98) Výška kompenzácie bola teda určená na základe analýzy nákladov, ktoré by znášal priemerný dobre riadený podnik s vhodným vybavením dopravných prostriedkov.

5.2.2. *Zlučiteľnosť*

(99) Ak by Komisia musela napriek tomu usúdiť, že mechanizmus predstavuje štátnu pomoc, STIF požaduje, aby spresnila právny základ, podľa ktorého zamýšľa posúdiť zlučiteľnosť. STIF si totiž kladie otázku o skutočnosti, že v rozhodnutí o začatí konania Komisia usúdila, že preskúmanie zlučiteľnosti sa má vykonať na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007. Keďže sporné opatrenia boli vytvorené pred nariadením, podľa STIF by sa malo skôr použiť nariadenie (EHS) č. 1191/69. V záujme jednotnosti s rozhodnutím Komisie o začatí konania však STIF zakladá svoje pripomienky na nariadení (ES) č. 1370/2007.

(100) STIF tvrdí, že CT1 a CT2 spĺňajú všetky podmienky uvedené v nariadení (ES) č. 1370/2007.

(101) Po prvé, zmluvy uzatvorené so súkromnými prevádzkovateľmi sú skutočne zmluvy o službách vo verejnom záujme v zmysle nariadenia (ES) č. 1370/2007, pričom STIF predstavuje príslušný orgán.

(102) Po druhé, takisto je splnená podmienka, podľa ktorej záväzky služby vo verejnom záujme musia byť jasne vymedzené, pričom sa uvádza jasné vymedzenie dotknutých zemepisných území.

(103) Po tretie, parametre na výpočet kompenzácie sú presné a stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom.

(104) Po štvrté, zmluvy obsahujú podrobné údaje o nákladoch, ktoré vznikajú podniku a STIF.

(105) Po piate, na základe argumentácie uvedenej v odôvodneniach 90 až 93 by sa malo vylúčiť riziko nadmernej kompenzácie.

5.3. **OPTILE**

(106) OPTILE zoskupuje 70 podnikov (číslo z roku 2012), ktoré prevádzkujú služby pravidelnej dopravy zapísané v dopravnom pláne regiónu, okrem SNCF a RATP. Tieto pripomienky sa týkajú len opatrení vykonaných regiónom.

5.3.1. *Existencia pomoci*

(107) Na rozdiel od domnienok Komisie v rozhodnutí o začatí konania sa OPTILE domnieva, že pomoc sa nepripočítava ku kompenzácii, ktorú už vyplatili miestne územné celky, a teda nepredstavuje dodatočnú platbu, ale zmiernenie kompenzácie vyplatenej územnými celkami.

(108) Okrem toho vyplatenie pomoci podliehalo uzavretiu dodatkov k existujúcim zmluvám o službách vo verejnom záujme, v ktorých sa prevádzkovateľovi ukladajú nové povinnosti.

(109) Podľa OPTILE by bolo splnené len jedno zo štyroch kritérií kvalifikácie štátnej pomoci, a to výskyt verejných prostriedkov. Selektívnosť, výskyt hospodárskej výhody či vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi by neboli splnené.

5.3.1.1. Hospodárska výhoda

(110) Pomoc regiónu bola určená územným samosprávnym celkom, a nie dopravným podnikom, pričom cieľom bolo odľahčiť finančnú záťaž týchto samosprávnych celkov.

(111) Ak by sa táto pomoc nevyplatila, buď by sa zmluvy naďalej vykonávali bez úprav a podmienky poskytovania služby vymedzené v pôvodnej zmluve by zostali nezmenené, alebo by organizačné verejnoprávne subjekty museli vyplácať vyššiu kompenzáciu vzhľadom na väčší deficit vyplývajúci z nedostatočných tarifných príjmov oproti nákladom na ponuku služieb, ktorých vymedzenie sa zmenilo v dodatkoch k zmluvám o službách vo verejnom záujme.

(112) Sumy poskytnuté podnikom pri nákupe vozidiel boli vrátené organizačným verejnoprávnym subjektom počas obdobia amortizácie vybavenia a finančná záťaž podnikov bola taká istá ako pri využití bankového úveru. Išlo teda o prenos záťaže medzi územnými samosprávnymi celkami.

(113) Podľa OPTILE pomoc regiónu navyše zodpovedala kompenzácii za službu vo verejnom záujme. Všetky štyri kritériá Altmark boli splnené, takže by bola vylúčená existencia hospodárskej výhody.

(114) Pokiaľ ide o prvé kritérium Altmark, vyplatenie pomoci regiónu podliehalo uzatvoreniu dodatku k zmluvám, ktoré organizačné verejnoprávne subjekty uzavreli s podnikmi. Do tohto dodatku sa premietalo zvýšenie ponuky a zahŕňal povinnosti na kvalitatívne zlepšenie, pričom sa kontrolovala jeho správna realizácia.

(115) Pokiaľ ide o druhé kritérium Altmark, parametre na výpočet kompenzácie boli stanovené vopred, objektívne a transparentne a odvíjali sa od objektívneho určenia nákladov na službu. OPTILE ako príklad uvádza sadzbu účasti regiónu na financovaní vozidiel, od 25 % do 60 % nákladov na kúpu v závislosti od vlastností vozidiel a siete, ktoré boli stanovené vopred, takisto ako aj maximálne hodnoty základu subvencií. Metóda odpočtu subvencie od kompenzácie vyplatenej prevádzkovému podniku bola určená vo vzore dodatku.

(116) Pokiaľ ide o tretie kritérium Altmark, kompenzácia na úhradu verejnoprávnych subjektov bola stanovená na základe predbežného rozpočtu, ktorý sa stanovuje na základe nákladov na prevádzku služby. Tieto náklady zahŕňali zmiernenie súvisiace s výskytom subvencie regiónu na vybavenie a príjmov stanovených podľa posledného sčítania cestujúcich. V dohovoroch sa verejnoprávnemu subjektu udeľovalo právo kontrolovať účty podniku.

(117) Pokiaľ ide o štvrté kritérium Altmark, verejnoprávne subjekty pred uzatvorením dohovorov skúmali štruktúru nákladov podniku. Náklady na zabezpečenie vozového parku navyše predstavovali len podiel v približnej výške 15 %.

5.3.1.2. Selektívnosť

(118) Všetky organizačné verejnoprávne subjekty v sieti pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France mohli využiť túto pomoc. Kritériá na vyhodnotenie ponúk boli stanovené vopred a boli objektívne. Netýkalo sa to podnikov, ktoré sa venujú len činnosti príležitostnej dopravy.

5.3.1.3. Vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

(119) Na jednej strane, trh pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France nebol otvorený hospodárskej súťaži. Na druhej strane, keď bol v roku 1979 mechanizmus vytvorený, dopravné trhy v ostatných členských štátoch neboli ešte otvorené hospodárskej súťaži.

(120) Možnosť zvažovaná Komisiou, podľa ktorej by podniky z regiónu Île-de-France používali subvencované vybavenie pri uchádzaní sa o pridelenie zákaziek na iných dopravných trhoch otvorených hospodárskej súťaži vo Francúzsku a v Európe by nebola uskutočniteľná, či už z hľadiska zmluvy alebo vybavenia. Na jednej strane sa v zmluvných ustanoveniach obmedzovalo používanie vozidiel čiastočne subvencovaných regiónom na iné činnosti a vylučovala sa možnosť využívať regionálny mechanizmus na prevádzku na inom trhu a na druhej strane vozový park používaný na zabezpečenie zmluvnej služby v regióne Île-de-France nemohol byť z hľadiska vybavenia zároveň vyhradený na poskytovanie podobnej služby na iných trhoch mimo regiónu Île-de-France.

(121) Vozidlá určené na mestskú dopravu cestujúcich prevažne v stoji by podľa OPTILE navyše neboli použiteľné na príležitostnú dopravu, ktorá si vyžaduje využitie autokarov s vybavením pre sediacich cestujúcich.

5.3.2. *Zlučiteľnosť*

(122) Ak by sa mechanizmus musel považovať za štátnu pomoc, zlučiteľnosť by sa mala skúmať podľa ustanovení nariadenia (EHS) č. 1191/69, a nie nariadenia (ES) č. 1370/2007 z dôvodu právnej istoty a ochrany oprávneného očakávania.

(123) V súlade s nariadením (EHS) č. 1191/69 bolo uzatvorenie zmlúv o službách vo verejnom záujme nutné s cieľom reagovať na demografické zmeny a na ochotu poskytovať dostatočné služby pravidelnej cestnej hromadnej dopravy bez toho, aby náklady na tieto služby museli znášať používatelia, k čomu sa pridávajú aj obavy súvisiace s environmentálnymi normami. Tieto zmluvy boli predovšetkým v súlade s článkom 14 daného nariadenia, pretože obsahovali požadované minimálne body. A napokon, kompenzácia vyplatená podnikom neprekračovala mieru potrebnú na zabezpečenie fungovania služby vo verejnom záujme – bola ohraničená výškou rozdielu medzi nákladmi na výkon služieb vymedzených v zmluve a súčtom všetkých vzniknutých príjmov.

(124) Ak by sa teda na mechanizmus muselo nahliadať ako na štátnu pomoc, musel by sa vyhlásiť za zlučiteľný na základe nariadenia (EHS) č. 1191/69.

5.4. **Keolis**

(125) Keolis je skupina spoločností, ktorá pôsobí v sektore dopravy, a predovšetkým v sektore pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France. Je členom OPTILE. Pripomienky skupiny Keolis sa týkajú len opatrení vykonaných regiónom.

5.4.1. *Existencia pomoci a zlučiteľnosť s nariadením (EHS) č. 1191/69*

(126) Verejnoprávne subjekty síce získali pomoc od regiónu, no skupina Keolis tvrdí, že táto operácia bola pre prevádzkovateľov finančne neutrálna. Bez pomoci by verejnoprávne subjekty museli vyplatiť ekvivalentnú subvenciu prevádzkovateľom, s ktorými boli prepojené prostredníctvom dohovoru o prevádzke, alebo by museli pristúpiť k obmedzeniu služby. Prevádzkovatelia teda nezískali dodatočnú výhodu v súvislosti s verejným financovaním bez mechanizmu regiónu.

(127) Predmetný mechanizmus okrem toho nemôže byť oddelený od dohovorov o prevádzke, ktoré medzi sebou uzavreli dopravné podniky a verejnoprávne subjekty. Predstavoval len jedno z hľadísk vykonávania zmlúv o službách vo verejnom záujme územnými samosprávnymi celkami podľa článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69, pričom tieto zmluvy boli podľa skupiny Keolis v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia.

(128) Znamená to, že samotný mechanizmus nebol nosičom štátnej pomoci, pretože prevádzkovatelia z neho nezískali hospodársku výhodu.

5.4.2. *Kvalifikácia existujúcej schémy pomoci*

(129) Keolis tvrdí, že mechanizmus, ktorý zaviedol región v roku 1994, bol existujúcou schémou, pretože sa ním uplatňovali ustanovenia článku 19 vyhlášky z roku 1949 ([16]) ustanovené pred nadobudnutím účinnosti Rímskej zmluvy. Predmetné opatrenia sa teda musia skúmať v rámci nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 ([17]), pričom len Komisia môže v prípade potreby navrhnúť francúzskym orgánom vhodné opatrenia do budúcnosti. Predmetný mechanizmus bol však v roku 2008 zrušený, a preto už nie je potrebné skúmanie.

(130) Dokonca aj keby sa za rok vytvorenia mechanizmu regiónu musel považovať rok 1994, dospelo by sa k rovnakému záveru. V roku 1994 bol daný sektor hospodárstva zatvorený hospodárskej súťaži, ako to dosvedčujú rozhodnutia prijaté Komisiou v roku 1997 a 1998 ([18]). Kritérium vplyvu na obchod medzi členskými štátmi teda nebolo splnené.

(131) Spoločný trh sa od roku 1994 vyvinul a niektoré členské štáty sa jednostranne rozhodli otvoriť svoje miestne trhy osobnej dopravy hospodárskej súťaži. Aj keby tento vývoj v súčasnosti postačoval na pridelenie charakteru štátnej pomoci mechanizmu, ktorý zaviedol región, jednoducho by sa stal existujúcou schémou pomoci. Z dôvodu uvedeného v odôvodnení 129 teda nie je vhodné ho skúmať.

5.5. **RATP Dev**

(132) Spoločnosť RATP Développement (ďalej len „RATP Dev“) je dcérska spoločnosť RATP, ktorá je verejnoprávnou inštitúciou s hlavnou činnosťou zameranou na mestskú a medzimestskú osobnú cestnú a železničnú dopravu. Tieto pripomienky sa týkajú len mechanizmu, ktorý zaviedol región v zmluve CT1.

5.5.1. *Existencia pomoci*

5.5.1.1. Opatrenia vykonané regiónom

(133) RATP Dev sa domnieva, že dve kritériá nie sú splnené, aby sa opatrenia vykonané regiónom mohli kvalifikovať ako pomoc, a to kritérium selektívnosti a kritérium hospodárskej výhody.

([16]) Vyhláška č. 49-1473 zo 14. novembra 1949 o koordinácii a harmonizácii železničnej a cestnej dopravy.
([17]) Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 ZFEÚ (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1) („nariadenie o postupe z roku 1999“).
([18]) Rozhodnutie Komisie 98/693/ES z 1. júla 1998 o španielskej schéme pomoci pri kúpe priemyselných vozidiel Plan Renove Industrial (august 1994 – december 1996) (Ú. v. ES L 329, 5.12.1998, s. 23); rozhodnutie Komisie 98/182/ES z 30. júla 1997 o pomoci, ktorú poskytol región Furlansko-Júlske Benátky (Taliansko) podnikom nákladnej cestnej dopravy v regióne (Ú. v. ES L 66, 6.3.1998, s. 18).

(134) Pokiaľ ide o kritérium selektívnosti, osobitný právny rámec trhu pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France vytvoril z tohto trhu samostatný geografický trh, na čo poukázal aj Francúzsky orgán na ochranu hospodárskej súťaže. V referenčnom rámci tvorenom týmto trhom bol mechanizmus regiónu všeobecným nediskriminačným a nediskrečným opatrením, pretože bol určený pre všetky podniky pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France, ktoré podpísali dohovor o prevádzke s miestnym územným celkom.

(135) Vzhľadom na podmienky zemepisnej selektívnosti ([19]) a materiálnej selektívnosti ([20]) v zmysle vymedzenom v judikatúre Únie mechanizmus regiónu nepredstavoval štátnu pomoc, ale všeobecné opatrenie.

(136) Pokiaľ ide o kritérium hospodárskej výhody, subvencie regiónu sa museli pripodobniť kompenzácii za službu vo verejnom záujme. Táto kompenzácia vyhovovala štyrom kritériám Altmark a nebola nosičom hospodárskej výhody.

(137) V súvislosti s prvým kritériom Altmark, podľa ktorého sa vyžaduje jasné vymedzenie záväzkov služby vo verejnom záujme, RATP Dev zdôrazňuje, že keď kompenzácia spojená s plnením týchto záväzkov pochádza z viacerých štátnych zdrojov, musí sa analyzovať vo vzťahu ku všetkým záväzkom služby vo verejnom záujme, ktoré sú zahrnuté do zmluvy o službách vo verejnom záujme. Preto by bolo nepresné usúdiť, že subvencie regiónu boli udelené len na vykompenzovanie dodatočných záväzkov uložených regiónom. Naopak, boli jedným z príspevkov ku kompenzácii, ktorá sa uhrádzala dopravným podnikom.

(138) Tieto záväzky služby vo verejnom záujme boli jasne vymedzené v dohovoroch o prevádzke, ktoré medzi sebou uzatvorili miestne územné celky a dopravné podniky, pričom zmeny požadované ako podmienka na udelenie subvencií regiónu boli len doplňujúce. Záväzok investovať do vozového parku navyše Komisia uznala ako záväzok služby vo verejnom záujme, ktorý môže byť predmetom kompenzácie za jeho výkon, a to najmä v usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom ([21]).

(139) Pokiaľ ide o druhé kritérium Altmark, výšky subvencií boli jasne stanovené podľa rôznych cieľov nákupu vozidiel (25 % až 60 % v závislosti od toho, či išlo o rozšírenie parku alebo o investovanie do obnovy) a stropy subvencií boli vopred stanovené. Mechanizmus na stanovenie parametrov sa pravidelne preskúmaval, pričom sa prihliadalo na potrebu predbežnej a transparentnej úpravy výšky subvencií, aby sa predišlo akejkoľvek nadmernej kompenzácii.

(140) Pokiaľ ide o tretie a štvrté kritérium Altmark, vo finančnej schéme prevádzkových subvencií sa vyžadovalo, aby dopravný podnik každý rok predložil predbežný výkaz ziskov a strát, ktorý bol striktne obmedzený a do ktorého boli zahrnuté príjmy vyplývajúce zo subvencií regiónu. Účasť zmluvnej strany miestneho územného celku bola stanovená na základe deficitu vyplývajúceho z predbežného výkazu ziskov a strát. Takisto sa zaviedli mechanizmy na vrátenie súm, aby sa predišlo akejkoľvek nadmernej kompenzácii.

5.5.1.2. Opatrenia vykonané združením STIF v rámci CT1

(141) RATP Dev tvrdí, že mechanizmus zavedený združením STIF nespĺňa kritériá selektívnosti ani hospodárskej výhody. Nemožno ho teda kvalifikovať ako štátnu pomoc.

(142) Pokiaľ ide o kritérium selektívnosti, uplatňuje sa tá istá argumentácia, ktorá bola uvedená v odôvodneniach 134 a 135.

(143) Pokiaľ ide o kritérium hospodárskej výhody, subvencie STIF predstavovali kompenzáciu za službu vo verejnom záujme. Podľa RATP Dev spĺňali všetky štyri kritériá Altmark.

(144) Pokiaľ ide o prvé kritérium Altmark, RATP Dev poukazuje na to, že Komisia v rozhodnutí o začatí konania nespochybnila, že prevádzkovými nákladmi sa kompenzoval výkon jasne vymedzených záväzkov služby vo verejnom záujme.

(145) Pokiaľ ide o druhé kritérium Altmark, zmluvné podniky za každú dotknutú linku predkladali združeniu STIF spisy. V týchto spisoch sa vyhodnocovala potreba financovania, ktorá sa odvíjala od podrobnej finančnej analýzy.

([19]) Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora zo 6. septembra 2006, Portugalsko/Komisia, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, body 56 – 58.
([20]) Pozri napríklad rozsudok Všeobecného súdu zo 7. marca 2012, British Aggregates/Komisia, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13.

(146) A napokon, v odôvodneniach súvisiacich s tretím a štvrtým kritériom RATP dev vysvetľuje, že v právnej analýze CT1 sa jasne uvádza, že zásady odmeňovania boli v súlade s judikatúrou vo veci Altmark, keďže súčasťou týchto zmlúv boli aj kontrolné mechanizmy, ktoré mohli viesť k vráteniu pomoci.

5.5.2. *Kvalifikácia existujúcej schémy pomoci*

(147) RATP Dev považuje mechanizmy regiónu a STIF za existujúce schémy pomoci podľa nariadenia o postupe z roku 1999, pretože boli podľa RATP Dev zavedené pred nadobudnutím účinnosti ZFEÚ a pretože relevantné trhy pravidelnej dopravy boli v tom čase ešte zatvorenými trhmi.

(148) Mechanizmus regiónu sa mal zakladať na regulačnom mechanizme, ktorý sa v rokoch 1949 až 2012 nevyvíjal, zatiaľ čo mechanizmus STIF mal byť predĺžením schémy zriadenej v roku 1948.

(149) Mechanizmy regiónu a STIF nepredstavovali štátnu pomoc pri ich zavedení, keďže nenarúšali obchod v Spoločenstve. V čase ich vzniku boli dotknuté trhy zatvorené hospodárskej súťaži, čo vylučuje splnenie štvrtého kritéria na kvalifikáciu štátnej pomoci.

(150) Komisia nemá žiadnu právomoc na vyžadovanie spätného vrátenia pomoci vyplatenej v rámci týchto existujúcich schém pomoci. Môže len nariadiť opravné opatrenia do budúcnosti.

5.5.3. *Zlučiteľnosť*

(151) Ak by sa musela analyzovať zlučiteľnosť štátnej pomoci, podľa RATP Dev by sa mala skúmať vo vzťahu k nariadeniu (EHS) č. 1191/69 v súvislosti so subvenciami vyplatenými pred 3. decembrom 2009, čo je dátum nadobudnutia účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(152) Zmluvy uzatvorené podnikmi RATP Dev sa musia považovať za zmluvy o službách vo verejnom záujme v zmysle nariadenia (EHS) č. 1191/69. Z dôvodov, ktoré už boli predstavené v odôvodnení 140, sa týmito zmluvami zaručovalo, aby sa dopravným podnikom nevyplácala žiadna nadmerná kompenzácia. Subvencie regiónu tvorili súčasť kompenzácie vyplatenej v rámci týchto zmlúv, sú v súlade s nariadením (EHS) č. 1191/69 a už len preto sú zlučiteľné s vnútorným trhom. Tá istá argumentácia sa podľa RATP Dev vzťahuje aj na kompenzáciu vyplácanú združením STIF do 3. decembra 2009 v rámci CT1.

(153) Na subvencie vyplatené po 3. decembri 2009 sa podľa úsudku RATP Dev musí vzťahovať nariadenie (ES) č. 1370/2007. V tomto nariadení sa stanovuje, že kompenzácia vyplatená v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme, je zlučiteľná s vnútorným trhom a oslobodená od oznamovacej povinnosti, ak i) zmluvy zahŕňajú povinný obsah opísaný v článku 4 nariadenia a ii) na základe kompenzácie nevzniká žiadna nadmerná kompenzácia. Tieto dve podmienky boli podľa RATP Dev splnené, a preto konštatuje, že opatrenia sú zlučiteľné s vnútorným trhom.

5.6. **Transdev Île-de-France**

(154) Spoločnosť Transdev Île-de-France (ďalej len „Transdev“) patrí do skupiny Transdev a pôsobí v sektore osobnej dopravy v regióne Île-de-France, v ktorom prevádzkuje siete osobnej cestnej dopravy mimo ústredného územia obsluhovaného RATP.

(155) Jej pripomienky sa týkajú len opatrení vykonaných regiónom, hoci príklady zmlúv použité na podloženie argumentácie takisto sčasti pokrývajú obdobie platnosti zmlúv CT1 a CT2.

(156) Transdev na úvod pripomína, že na činnosť pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France sa vzťahujú osobitné pravidlá, čiže na tento sektor sa vzťahuje výnimka zo všeobecného práva v oblasti dopravy.

(157) V dotknutom období si organizačný orgán mohol zvoliť prevádzkovateľov siete bez predchádzajúceho súťažného obstarávania prostredníctvom administratívneho zápisu do dopravného plánu, a to najmä preto, že nariadenie (ES) č. 1370/2007 ešte nebolo účinné.

(158) Okrem iného spresňuje, že organizačný orgán vytváral štrukturálne deficity tak, že administratívne stanovoval tarify pre používateľov bez ohľadu na skutočné náklady na službu. Práve tieto deficity sa finančne kompenzovali v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(159) Na záver poukazuje na to, že trh pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France nebol otvorený hospodárskej súťaži.

5.6.1. *Existencia pomoci*

(160) Spoločnosť Transdev poverila konzultačnú firmu Microeconomix, aby analyzovala tri dohovory a ich dodatky, ako aj ich súvisiace finančné toky. Predstavuje hlavné výsledky a spresňuje, že z odbornej správy jednoznačne vyplýva neutrálnosť schémy subvencií a neprítomnosť nadmernej kompenzácie.

(161) Spoločnosť Transdev tvrdí, že mechanizmus na spracovanie regionálnych subvencií bol nastavený tak, aby tieto subvencie neniesli žiadne znaky investičnej pomoci. Regionálne subvencie boli určitým spôsobom vrátené verejnoprávnemu subjektu v pozícii navrhovateľa v rámci obdobia amortizácie majetku, a to prostredníctvom negatívneho vplyvu, ktoré mali subvencie na kompenzácie vyplácané zo strany verejnoprávneho subjektu.

(162) Sporné opatrenie teda predstavovalo len úplne neutrálny spôsob vyplácania kompenzácie za službu vo verejnom záujme pre dopravcov, ktorí uzatvorili zmluvu o službách vo verejnom záujme.

(163) Vzhľadom na túto neutrálnosť nie sú splnené kritériá existencie štátnej pomoci.

5.6.1.1. Štátne prostriedky a pripísateľnosť

(164) Spoločnosť Transdev sa domnieva, že sumy vyplatené regiónom sa v konečnom dôsledku vrátili miestnym územným celkom, keďže dané finančné prostriedky sa nikdy nedostali mimo verejnej sféry.

5.6.1.2. Hospodárska výhoda

(165) Keďže finančné prostriedky neboli poskytnuté za priaznivejších podmienok, ako boli dostupné na bankovom trhu, prevádzkovatelia nezískali žiadnu výhodu. Výhodu poskytol región verejnoprávnym subjektom bez ovplyvnenia hospodárskej súťaže.

(166) Spoločnosť Transdev navyše popiera, že vybavenie spolufinancované regiónom by mohlo konkurovať vybaveniu podnikov, ktoré neboli oprávnené na získanie subvencií.

5.6.1.3. Selektívnosť

(167) Všetky podniky pôsobiace na trhu pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France boli dotknuté rovnakým spôsobom, takže opatrenie nebolo selektívne v tomto referenčnom rámci.

5.6.1.4. Vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

(168) Vzhľadom na neprítomnosť hospodárskej výhody a selektívnosti sa spoločnosť Transdev domnieva, že neexistoval žiadny možný vplyv na hospodársku súťaž, a teda ani vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

5.6.2. *Zlučiteľnosť*

(169) Ak by Komisia musela napriek tomu konštatovať existenciu štátnej pomoci, spoločnosť Transdev sa domnieva, že sporná schéma by bola zlučiteľná s vnútorným trhom, pretože je v súlade s nariadením (EHS) č. 1191/69.

5.7. **Medzinárodné združenie verejnej dopravy**

(170) Medzinárodné združenie verejnej dopravy (ďalej len „UITP“) je medzinárodná organizácia verejnej dopravy, ktorá pokrýva všetky prostriedky verejnej dopravy a zoskupuje vyše 3 100 členov (prevádzkovatelia, úrady a dodávatelia) na celom svete.

(171) UITP nezachádza do podrobností mechanizmov, ktoré sa skúmajú v rozhodnutí o začatí konania. Túto príležitosť využíva na pripomenutie určitých základných zásad v dotknutom sektore.

(172) Po prvé, členské štáty majú veľký priestor na manévrovanie a výklad pri vymedzovaní záväzkov služby vo verejnom záujme, ktoré sú podmienené predovšetkým potrebami používateľov, v súlade so zásadou ustanovenou v nariadení (ES) č. 1370/2007.

(173) Po druhé, verejná doprava v Európe sa vyznačuje tým, že prevádzkové náklady sú priemerne z 50 % kryté príjmami z poplatkov (30 % v Paríži). Preto je veľmi dôležité, aby verejné orgány správne kompenzovali záväzky služby vo verejnom záujme.

(174) A napokon, v rozpore s tým, čo sa naznačuje v odôvodnení 43 rozhodnutia Komisie o začatí konania, záväzky služby vo verejnom záujme sa neobmedzujú na prevádzkové náklady dopravných služieb – môžu sa zameriavať na zlepšenie kvality služby, infraštruktúry a vozového parku. Opatrenia môžu byť zlučiteľné s vnútorným trhom, ak vyhovujú podmienkam uplatniteľných právnych predpisov, t. j. nariadenie (ES) č. 1370/2007 alebo nariadenie (EHS) č. 1191/69.

5.8. **Doplňujúce pripomienky RATP Dev, Transdev, OPTILE a Kéolis doručené 21. júna 2016**

(175) V prvom rade, štyri zainteresované strany, ktoré si želali doplniť svoje pripomienky, upozorňujú Komisiu na rozhodnutie, ktoré prijala v rámci preskúmania zlučiteľnosti schémy štátnej pomoci, ktorú poskytla Česká republika (ďalej len „rozhodnutie o obstaraní autobusov“) ([22]). Skutočnosti, z ktorých vyplývalo toto rozhodnutie, boli podľa týchto tretích strán veľmi podobné skutočnostiam, ktoré odôvodňovali mechanizmus regiónu (premietnuté do zmluvy CT1). Komisia preskúmala český systém subvencií na investície s prihliadnutím na to, aký efekt mali subvencie na kompenzáciu za prevádzku, ktorá sa udeľovala v rámci prevádzkových dohovorov, a vyhlásila ho za zlučiteľný na základe nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(176) Zainteresované strany sa ďalej domnievajú, že v rozhodnutí Jørgen Andersen sa vyriešila otázka o tom, ktoré nariadenie o verejnej službe osobnej dopravy sa uplatňuje v tejto veci – ide o nariadenie (EHS) č. 1191/69 v znení zmenenom v roku 1991, a nie o nariadenie (ES) č. 1370/2007.

(177) Zainteresované strany v prvom rade uvádzajú, že regionálne subvencie vyplatené v rámci mechanizmu, ktorý zaviedol región, nepredstavujú štátnu pomoc. K tomuto záveru dospeli vzhľadom na to, že v tomto mechanizme sa zohľadňovala ročná úroková sadzba uplatňovaná na subvenciu na nákup vozového parku.

(178) V súvislosti s otázkou uplatniteľného nariadenia zainteresované strany poukazujú na to, že v rozsudku Jørgen Andersen sa stanovili pravidlá časového uplatňovania nariadenia (EHS) č. 1191/69 a nariadenia (ES) č. 1370/2007. V tomto rozsudku Súdny dvor rozhodol, že nariadenie (EHS) č. 1191/69 sa uplatňuje pri skúmaní:

a) zákonnosti pomoci vyplatenej do 3. decembra 2009, pretože nariadenie (EHS) č. 1191/69 je nariadenie o výnimke, ktorým sa oslobodzuje od notifikácie kompenzácie vyplatenej v súlade s týmito ustanoveniami;

b) zákonnosti a zlučiteľnosti pomoci vyplatenej pri vykonávaní zmlúv, ktoré boli platné k 3. decembru 2009 a ktorých platnosť pokračovala počas rôznych období stanovených podľa článku 8 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(179) V súlade s rozsudkom Jørgen Andersen, ktorý Komisii prináleží v tejto veci zohľadniť, by Komisia mala preskúmať pomoc vyplatenú do 3. decembra 2009 podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 vrátane kompenzácie vyplatenej v podobe ceny v rámci schémy zmluvy o službách vo verejnom záujme. Pravidlá výpočtu kompenzácie vyplatenej v podobe ceny boli okrem toho stanovené v judikatúre vo veci Danske Bus ([23]), v ktorej sa vyžaduje, aby táto kompenzácia bola „priamo a výlučne nutná na zabezpečenie verejnej dopravnej služby ako takej“ ([24]).

(180) Ak by Komisia v nepravdepodobnom prípade odmietla považovať nariadenie (EHS) č. 1191/69 za nariadenie o výnimke, mala by v súlade so svojou rozhodovacou praxou konštatovať zlučiteľnosť regionálnych subvencií pochádzajúcich z mechanizmu regiónu.

(181) Ak by Komisia odmietla uplatniť zásady uvedené v rozsudku Jørgen Andersen a uplatnila by nariadenie (ES) č. 1370/2007, musela by konštatovať, že podmienky uplatňovania týkajúce sa skúmania zlučiteľnosti kompenzácie vyplatenej vo forme ceny sú totožné s podmienkami v nariadení (EHS) č. 1191/69.

([22]) Rozhodnutie Komisie zo 16. apríla 2008 o štátnej pomoci č. 350/2007, ktorú poskytla Česká republika na obstaranie autobusov.
([23]) Rozsudok Všeobecného súdu zo 16. marca 2004, Danske Busvognmænd/Komisia, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.
([24]) Na tom istom mieste, bod 86.

(182) Zainteresované strany napokon dopĺňajú aj svoje záznamy o uplatňovaní existujúcej schémy pomoci na základe rozhodnutia Komisie Dublin Bus/Irish Bus z 15. októbra 2014 ([25]). Komisia v tomto rozhodnutí dospela k záveru, že systém subvencií na investície zavedený v roku 1985 a veľmi podobný mechanizmu, ktorý zaviedol región, predstavoval existujúcu schému pomoci.

6. **POSÚDENIE SPORNÝCH OPATRENÍ KOMISIOU**

(183) Analýza Komisie sa vzťahuje na tri mechanizmy na podporu investícií, ktoré sú predmetom rozhodnutia o začatí konania, konkrétne: i) mechanizmus na subvencovanie investícií v regióne vymedzený v uzneseniach nasledujúcich za sebou CR 34-94, CR 44-98 a CR 47-01; ii) mechanizmus, ktorý ho nahradil po zavedení dodatku č. 3 k zmluve CT1, a napokon iii) príspevok C2 v zmluve CT2. Pokiaľ ide o zmluvu CT2, Komisia spresňuje, že jej preskúmanie sa obmedzuje na príspevok C2, ktorý súvisí s investičnou problematikou. Rozhodnutie o začatí konania sa sústreďuje len na opatrenia, ktoré môžu predstavovať určitú formu investičnej podpory, čiže sa fakticky vylučuje príspevok C1 v zmluve CT2.

6.1. **Schéma pomoci alebo individuálna pomoc**

(184) Vyše sto podnikov alebo správ využilo počas rokov subvencie, ktoré postupne vyplácal región a neskôr STIF. Pred posúdením existencie pomoci a jej prípadnej zlučiteľnosti s vnútorným trhom sa naskytá otázka, či tieto subvencie boli poskytnuté individuálne, pretože v takom prípade by podliehali individuálnemu preskúmaniu Komisie, alebo v rámci schém, pretože v takom prípade sa Komisia môže obmedziť na preskúmanie kľúčových parametrov daných schém.

(185) V nariadení Rady (EÚ) 2015/1589 ([26]) (ďalej len „nariadenie o postupe“) sa schéma pomoci vymedzuje ako „akýkoľvek akt, na základe ktorého možno bez ďalších vykonávacích opatrení poskytnúť individuálnu pomoc podnikom definovaným v akte všeobecným a abstraktným spôsobom a akýkoľvek akt, na základe ktorého sa môže pomoc, ktorá nie je spojená s osobitným projektom, poskytnúť jednému alebo viacerým podnikom na neurčitú dobu a/alebo v neurčitej sume“. Z tejto definície vyplýva, že na rozlíšenie schémy pomoci od súboru individuálnej pomoci sa Komisia usiluje predovšetkým posúdiť diskrečný priestor, ktorý má k dispozícii v jednotlivých prípadoch orgán poskytujúci pomoc.

(186) Pokiaľ ide o mechanizmus, ktorý zaviedol región, Komisia konštatuje, že v uznesení Regionálnej rady z roku 1994 sa všeobecne a abstraktne vymedzili podniky, ktoré sa môžu uchádzať o subvencie, v predmetnom prípade ide o podniky alebo správy, ktoré s verejnoprávnym subjektom regiónu Île-de-France uzavreli zmluvu o prevádzke pravidelných liniek autobusovej dopravy. Okrem toho sa v tom istom uznesení jasne a presne vymedzil typ majetku, ktorý môže byť subvencovaný, cenové stropy tohto majetku, a takisto aj výška subvencie pre jednotlivé druhy majetku. Podmienky poskytnutia pomoci boli tiež spresnené, a najmä povinnosť verejnoprávneho subjektu v pozícii navrhovateľa a podniku navrhnúť kvantitatívne alebo kvalitatívne zlepšenie dopravnej ponuky. Uplatnenie diskrečnej právomoci regiónom pri udeľovaní subvencií bolo teda striktne ohraničené ustanoveniami uznesenia z roku 1994 a neskôr uzneseniami, ktoré ho nahradili v rokoch 1998 a 2001. Komisia sa preto domnieva, že tieto uznesenia predstavujú právny základ schémy.

(187) Pokiaľ ide o subvencie vyplatené v rámci zmluvy CT1, Komisia konštatuje, že sa pridržiavali vzoru zmluvy, ktorý vytvorilo a schválilo združenie STIF v roku 2006. Individuálne obmeny tejto zmluvy sa nesmeli odkloniť od základných zásad a parametrov uvedených vo vzore, čo sa pripomínalo v preambule každej zmluvy CT1: „táto zmluva sa zároveň uzatvára s uplatnením a v súlade s usmerneniami a zásadami, ktoré sú uvedené v regionálnych špecifikáciách prijatých Radou STIF na zasadnutí z 13. decembra 2006, a je v súlade so vzorom typu 1, ktorý taktiež schválila Rada“. Toto konštatovanie platí najmä pre zmeny zavedené dodatkom č. 3 v nadväznosti na uznesenie Rady STIF z 2. októbra 2008. Na základe tohto uznesenia sa každý dopravný podnik, ktorý mal so združením STIF uzatvorenú zmluvu typu 1, mohol uchádzať o subvencie na investície, ktoré sú predmetom dodatku č. 3. Vo vzore dodatku č. 3 (a najmä v jeho prílohe I) sa jasne a presne vymedzil druh majetku, ktorý môže byť subvencovaný, cenové stropy tohto majetku, a takisto aj výška subvencie na každý druh majetku. Uplatnenie diskrečnej právomoci združenia STIF pri poskytovaní subvencií zavedených v dodatku č. 3 je teda striktne ohraničené vzorom, ktorý bol vydaný v jeho uznesení z roku 2008. Komisia sa preto domnieva, že toto uznesenie predstavuje právny základ schémy.

([25]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/635 z 15. októbra 2014 o štátnej pomoci SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) Írska pre autobusové spoločnosti Córas Iompair Éireann (Dublin Bus et Irish Bus) (Ú. v. EÚ L 104, 23.4.2015, s. 17).

([26]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

(188) Podobná argumentácia sa uplatňuje na príspevok C2 v zmluve CT2. Tento príspevok sa vypočítava podľa pravidiel, ktoré sú prísne ohraničené vzorom CT2 schváleným Radou združenia STIF. Každý podnik s uzatvorenou zmluvou CT2 sa môže uchádzať o kompenzáciu C2 za svoje investičné výdavky, pričom združeniu STIF nie je ponechaná žiadna diskrečná právomoc na výpočet tejto kompenzácie.

(189) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že nie je nutné individuálne preskúmanie jednotlivých subvencií, aby sa posúdila existencia pomoci a jej prípadná zlučiteľnosť. V nadväznosti na rozhodnutie Komisia teda vychádza zo všeobecných parametrov uvedených v právnom základe každej z troch sporných schém.

6.2. **Posúdenie existencie štátnej pomoci**

(190) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(191) Z tohto ustanovenia vyplýva, že na to, aby boli sporné opatrenia považované za štátnu pomoc, musia i) mať štátny pôvod, t. j. využívať štátne zdroje a byť pripísateľné štátu; ii) poskytovať hospodársku výhodu svojim príjemcom; iii) byť selektívne oproti opatreniu so všeobecnou pôsobnosťou a iv) môcť narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

6.2.1. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť*

6.2.1.1. Opatrenia vykonané regiónom

(192) Subvencie regiónu boli udelené na základe uznesení Regionálnej rady a z rozpočtu regiónu Île-de-France.

(193) V dôsledku toho Komisia dospela k záveru, že opatrenia vykonané regiónom zahŕňajú štátne prostriedky, a teda sú pripísateľné francúzskemu štátu.

6.2.1.2. Opatrenia vykonané združením STIF

(194) Keďže združenie STIF je verejnoprávna inštitúcia administratívnej povahy, jeho rozhodnutia sú pripísateľné verejnému orgánu a jeho prostriedky sú verejné.

(195) V dôsledku toho Komisia dospela k záveru, že opatrenia vykonané združením STIF zahŕňajú štátne prostriedky, a teda sú pripísateľné francúzskemu štátu.

6.2.2. *Hospodárska výhoda*

(196) Na úvod Komisia spresňuje, že správy, ktoré sú príjemcami opatrení vykonaných regiónom a združením STIF, sa musia považovať za podniky, pretože bez ohľadu na ich právne postavenie vykonávajú v predmetnom prípade hospodársku činnosť, t. j. ponúkajú služby cestnej dopravy. Znamená to, že všetci príjemcovia týchto opatrení, či už súkromné podniky alebo správy, sa zapájajú do hospodárskej činnosti a musia sa považovať za podniky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(197) V rozhodnutí o začatí konania si Komisia kládla otázku o povahe opatrení na podporu investícií vykonaných regiónom a neskôr združením STIF a o tom, či išlo o subvencie na investície alebo o kompenzáciu za službu vo verejnom záujme.

(198) V odpovedi na túto otázku francúzske orgány a zainteresované strany uviedli, že opatrenia vykonané regiónom a združením STIF boli kompenzáciou, ktorá sa poskytla správam a súkromným podnikom autobusovej dopravy výmenou za výkon záväzkov služby vo verejnom záujme, a navyše, keďže boli v súlade s kritériami judikatúry vo veci Altmark, ich príjemcom sa neposkytla hospodárska výhoda.

(199) Kompenzácia za náklady znášané na poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu skutočne nepredstavuje výhodu podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak sú splnené štyri kumulatívne podmienky ([27]). Po prvé, podnik, ktorý je príjemcom tejto kompenzácie, musí byť skutočne poverený plnením záväzkov služby vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne definované. Po druhé, parametre, na základe ktorých sa vypočíta kompenzácia, musia byť vopred určené objektívnym a transparentným spôsobom. Po tretie, kompenzácia nemôže prekročiť sumu, ktorá je potrebná na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti, vzniknutých pri plnení záväzkov služby vo verejnom záujme, berúc do úvahy príslušné príjmy, ako aj primeraný zisk. Po štvrté, ak sa výber podniku, ktorý bude poverený realizáciou záväzkov služieb vo verejnom záujme neuskutočňuje prostredníctvom výberového konania v rámci verejnej súťaže umožňujúcej vybrať kandidáta schopného poskytovať tieto služby za najnižšiu cenu, výška nevyhnutnej kompenzácie musí byť určená na základe analýzy výdavkov, ktoré by stredne veľký podnik, dobre riadený a primerane vybavený vynaložil pri plnení týchto záväzkov zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov. Komisia spresnila, ako tieto podmienky vykladá vo svojom oznámení o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([28]).

(200) Komisia bude teda analyzovať sporné opatrenia s prihliadnutím na judikatúru vo veci Altmark.

6.2.2.1. Subvencie na investície poskytnuté regiónom

(201) Cieľom uplatnenia prvého kritéria Altmark je ustanoviť, že platby predstavujú kompenzáciu poskytnutú výmenou za plnenie jasne definovaných záväzkov služby vo verejnom záujme.

(202) Komisia konštatuje, že v tomto konkrétnom prípade sa o subvencie regiónu mohli uchádzať len správy a dopravné podniky poverené záväzkami služby vo verejnom záujme. Záväzky služby vo verejnom záujme boli definované v dohovoroch, ktoré uzavrel každý dopravca so svojím alebo svojimi verejnoprávnymi subjektmi v pozícii navrhovateľa. V týchto dohovoroch o prevádzke sa ustanovila kompenzácia za straty vyplývajúce z plnenia záväzkov služby vo verejnom záujme s odpočítaním prípadných príjmov a subvencií.

(203) Subvencie regiónu sa pripojili k tomuto zmluvnému mechanizmu s cieľom podnecovať investície a zároveň tak podporovať kvantitatívne alebo kvalitatívne zlepšenie dopravnej ponuky. Výška subvencií sa stanovila paušálne na základe uplatnenia percentuálneho podielu určeného pre kategóriu výdavkov ohraničených stropom (napr. cena za autobus bez dane).

(204) Verejnoprávne subjekty v pozícii navrhovateľa, ktoré sa chceli uchádzať o subvenciu, sa museli zaviazať, že posilnia obsah záväzkov služby vo verejnom záujme, čo následne premietli na dopravcov. Tak, ako sa uvádza v samotnom názve uznesenia z roku 1994, cieľom schémy bolo „*zlepšenie služieb cestnej hromadnej dopravy*“. To však automaticky neznamená, že subvencie regiónu boli poskytnuté ako kompenzácia za záväzky služby vo verejnom záujme. Podobne ako pri tradičnej subvencii sa jednoduchšie povedané zameriavali na podporu investícií podnikov a správ prevádzkujúcich dopravné služby. Na druhej strane, verejnoprávne subjekty v pozícii navrhovateľa mali aj naďalej povinnosť kompenzovať dopravcovi celý deficit vyplývajúci zo *všetkých* záväzkov, ktoré im pridelili navyše (vrátane záväzkov, ktoré sa doplnili, aby sa mohli uchádzať o subvencie regiónu).

(205) Tento deficit by bol istotne väčší bez subvencií regiónu, pretože sa vypočítal odpočítaním príjmov a prípadných subvencií od nákladov. Zachovalo sa však koncepčné oddelenie, na jednej strane systému záväzkov služby vo verejnom záujme, ktoré patrili do zodpovednosti verejnoprávnych subjektov v pozícii navrhovateľa (a ktoré nie sú predmetom tohto konania), a na druhej strane schémy subvencií, ktorá sa všeobecnejšie zameriavala na investície na zlepšenie dopravných služieb.

(206) Keďže neexistuje ekonomické spojenie, ktorým by sa opodstatnene prepájali subvencie regiónu s výpočtom kompenzácie za službu vo verejnom záujme, Komisia sa domnieva, že subvencie regiónu neboli poskytnuté v rámci kompenzácie jasne určených záväzkov služby vo verejnom záujme. Prvé kritérium Altmark preto nie je splnené. Keďže štyri kritériá Altmark sú kumulatívne, skúška nie je splnená v dôsledku nesplnenia jedného kritéria. Mechanizmus regiónu je preto nutné analyzovať tradičnejším spôsobom ako schému umožňujúcu poskytovanie subvencií na investície.

(207) Keďže región prevzal časť investičných nákladov, ktoré by za bežných okolností znášali dopravné podniky, uvoľnil finančný manévrovací priestor pre príjemcov týchto subvencií, ktorí mohli použiť vlastné zdroje na iné účely. Týmto sa príjemcom subvencií poskytla hospodárska výhoda.

([27]) Rozsudok Súdneho dvora z 24. júla 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 87 – 95.
([28]) Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4.

(208) Niektoré zainteresované strany tvrdili, že táto výhoda sa zrušila tak, že subvencie s pripočítaním nákladov na financovanie, ktorým sa vyhol prevádzkovateľ, sa amortizovali v rámci kompenzácie za službu vo verejnom záujme, ktorú navyše vyplácal verejnoprávny subjekt v pozícii navrhovateľa.

(209) V odpovedi na toto tvrdenie Komisia konštatuje, že v následných uzneseniach o organizácii spornej schémy sa nevymedzili kľúčové parametre tejto amortizácie: dĺžka, úroková sadzba. Znamená to, že žiadnym ustanovením právneho základu schémy sa s istotou nezaručovala riadna amortizácia subvencií podľa dĺžky zodpovedajúcej používaniu vozového parku a s prihliadnutím na náklady na financovanie, ktorým sa vyhlo a ktoré by boli v súlade s nákladmi na financovanie vyskytujúcimi sa na trhu. Analýza správneho započítania subvencií do kompenzácie za službu vo verejnom záujme, ktorú navyše poskytli verejnoprávne subjekty v pozícii navrhovateľa, teda vychádza z analýzy kompenzácie v individuálnych prípadoch, a nie z analýzy subvencií. Toto konanie sa však zameriava len na subvencie, a nie na kompenzáciu za službu vo verejnom záujme poskytnutú navyše.

(210) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia potvrdzuje, že subvenciami regiónu, ak sa posudzujú oddelene, sa poskytla hospodárska výhoda ich príjemcom.

6.2.2.2. Subvencie na investície poskytnuté v rámci CT1

(211) CT1 bola zmluva o službách vo verejnom záujme, ktorou sa prevádzkovateľ vyslovene poveroval jasne určenými záväzkami služby vo verejnom záujme. V článku 4-2 CT1 sa ustanovilo, že „prevádzkovateľ prevádzkuje verejnú službu osobnej dopravy“. Podľa tohto ustanovenia podnik podliehal záväzku udržiavať a prevádzkovať linky, ktorých prevádzkovanie mu bolo zverené, a prepravovať cestujúcich za dopravných podmienok a s uplatnením taríf určených združením STIF. V článku 12-1 CT1 sa úplne jednoznačne spresňovalo: „tarifikácia je vo výlučnej a neprenosnej právomoci združenia STIF“. Na oplátku prevádzkovateľ získal kompenzáciu za straty vyplývajúce z plnenia záväzkov služby vo verejnom záujme s odpočítaním prípadných príjmov a subvencií.

(212) Subvencie zavedené v dodatku č. 3 k CT1 sa napájajú na túto kompenzáciu rovnakým spôsobom ako systém subvencií regiónu počas predchádzajúceho obdobia, a to vo forme kompenzácie ustanovenej v dohovoroch o prevádzke. Hlavný rozdiel spočíval v tom, že ten istý subjekt (STIF) súčasne vyplácal i) kompenzáciu za službu vo verejnom záujme v pravom zmysle slova, pričom jej metóda výpočtu sa zameriavala na pokrytie deficitu spojeného s plnením záväzkov služby vo verejnom záujme, a ii) subvenciu na investície určenú na základe dvojice cenový strop/maximálna sadzba subvencie. Okrem toho tak, ako počas predchádzajúceho obdobia, sa v právnom základe, ktorý umožňoval poskytovanie subvencií, t. j. v danom prípade vzor dodatku č. 3 k CT1, nevymedzovali kľúčové parametre amortizácie subvencií v rámci kompenzácie za službu vo verejnom záujme vyplatenej navyše.

(213) Vzhľadom na túto podobnosť, na ktorú okrem iného poukazuje väčšina zainteresovaných strán, sa Komisia domnieva, že sa musí uplatniť rovnaká argumentácia ako v predchádzajúcom období. Subvencie vyplatené podľa dodatku č. 3 k CT1 teda majú povahu tradičných subvencií na investície a poskytla sa nimi hospodárska výhoda ich príjemcom.

6.2.2.3. Príspevok C2 v zmluvách CT2s

(214) CT2 je zmluva o službách vo verejnom záujme, ktorou sa dopravca výslovne poveruje jasne určenými záväzkami služby vo verejnom záujme, či už v oblasti prevádzky, alebo investícií.

(215) V článku 5-2 CT2 sa určujú všeobecné záväzky, ktorými sa prevádzkovateľovi ukladá:

— „udržiavať a prevádzkovať, čo sú pojmy chápané ako záväzok podniku prijať pre linky a zariadenia, ktorých prevádzka mu bola zverená, všetky opatrenia na zaručenie dopravných služieb zodpovedajúcich normám v oblasti nepretržitosti, pravidelnosti, frekvencie, rozsahu, bezpečnosti a kvality,

— prepravovať, čo sa vykladá ako záväzok podniku prijať, vykonávať akúkoľvek dopravu cestujúcich za verejné tarify a za dopravných podmienok určených združením STIF,

— uplatňovať tarifikáciu, čo sa považuje za záväzok podniku predávať a prijímať tarifné výnosy podľa všeobecných podmienok predaja a používania, o ktorých rozhoduje STIF,

— zúčastňovať sa integrovaných systémov zameraných na informácie, vydávanie cestovných lístkov, časový harmonogram a využívanie korešpondenčných miest,

— prispievať k bezpečnosti a ochrane cestujúcich.“

(216) V článku 41 CT2 sa okrem iného vymedzujú záväzky prevádzkovateľa súvisiace s majetkom, ktoré sa predovšetkým pretavujú do záväzku využívať celý majetok, záväzku vykonávať servis a údržbu majetku vyhradeného na vykonávanie verejnej dopravnej služby, ako aj do záväzku zostaviť plán investícií do vozového parku počas doby platnosti zmluvy, prostredníctvom ktorého bude možné najmä z bezpečnostných dôvodov zabezpečiť spoľahlivosť a dostupnosť vozidiel a optimalizáciu nákladov na servis a údržbu, pričom priemerný vek vozového parku neprekročí sedem rokov.

(217) Prostredníctvom CT2 združenie STIF preruší vzorec predchádzajúcich období a zavádza zmluvu o službách vo verejnom záujme, v ktorej sa hneď od začiatku integrovaným spôsobom nakladá so záväzkami vyplývajúcimi z prevádzky a z investícií, a to najmä prostredníctvom jednotného „finančného účtu služby“. Príspevok C2 je bol vytvorený vyslovene na kompenzáciu nákladov vyplývajúcich zo záväzkov súvisiacich s investíciami. Komisia z toho vyvodzuje, že príspevok C2 je protihodnotou za jasne určené záväzky služby vo verejnom záujme v oblasti investícií a že prvé kritérium Altmark je preto splnené.

(218) Po stanovení súladu príspevku C2 s prvým kritériom Altmark zostáva posúdiť jeho súlad s druhým, tretím a štvrtým kritériom Altmark. Keďže tieto kritériá sú kumulatívne, Komisia sa obmedzí na preukázanie nesplnenia štvrtého kritéria s cieľom konštatovať, že tento príspevok je nositeľom hospodárskej výhody.

(219) Cieľom štvrtého kritéria Altmark je overiť, že ak sa výber podniku, ktorý bude poverený realizáciou záväzkov služieb vo verejnom záujme, neuskutočňuje prostredníctvom výberového konania v rámci verejnej súťaže umožňujúcej vybrať kandidáta schopného poskytovať tieto služby za najnižšiu cenu, výška nevyhnutnej kompenzácie musí byť určená na základe analýzy výdavkov, ktoré by stredne veľký podnik, dobre riadený a primerane vybavený, vynaložil pri plnení týchto záväzkov zohľadniac pri tom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri plnení týchto záväzkov.

(220) V tejto súvislosti je vhodné uznať, že združenie STIF zaviedlo porovnávaciu analýzu nákladov pred uzatvorením zmlúv s prevádzkovateľmi. Táto porovnávacia analýza sa opiera o i) presné číselné údaje v jednotlivých zmluvách; ii) právne nástroje, ktoré zaručujú porovnateľnosť nákladov a vybavenia; iii) vyčerpávajúce poznatky o trhu osobnej dopravy v regióne Île-de-France a iv) porovnanie s obchodnými údajmi, ktoré sa všeobecne uznávajú v danom sektore, ako aj so zmluvami udelenými na základe verejnej súťaže. Táto hĺbková analýza sa však zaujíma hlavne o prevádzkové premenné, ako je obchodná rýchlosť autobusov alebo počet hodín odjazdených vozidlom. Preskúmanie týchto premenných je síce veľmi užitočné pri rokovaniach o prevádzkových nákladoch a vymedzení príspevku C1, no nie je možné zabezpečiť ním, aby investičné náklady pokryté príspevkom C2 zodpovedali nákladom priemerného dobre riadeného podniku. Okrem toho nie je jednoznačné, že vzorka použitá združením STIF predstavuje dobre riadené podniky. Analýza zavedená združením STIF istotne predstavuje nesporný pokrok smerom k racionálnej správe kompenzácie, ktorá sa poskytuje prevádzkovateľom služieb vo verejnom záujme, no táto analýza nie je dostatočná na splnenie štvrtého kritéria Altmark, pokiaľ ide o príspevok C2.

(221) Štvrté kritérium Altmark nie je splnené, a Komisia preto dospela k záveru, že príspevkom C2, ktorý sa udeľuje v rámci zmluvy CT2, sa poskytuje hospodárska výhoda jeho príjemcom.

6.2.3. *Selektívnosť*

(222) Podľa ustálenej judikatúry ([29]) sa opatrenie považuje za selektívne, ak ho nemôžu využívať všetky referenčné hospodárske sektory. Či už ide o opatrenia vykonané regiónom alebo združením STIF, týkajú sa len správ verejnoprávnych subjektov a súkromných podnikov, s ktorými verejnoprávne subjekty alebo STIF uzatvorili dohodu o prevádzke dopravnej linky alebo siete v regióne Île-de-France. Sporné opatrenia sa teda týkajú len sektora pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France.

(223) Komisia ďalej poznamenáva, že výber podnikov z tohto sektora sa vykonáva pred udelením subvencií pri výbere podnikov na plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme.

([29]) Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora zo 17. júna 1999, Belgicko/Komisia, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, bod 32, alebo rozsudok Súdneho dvora z 8. novembra 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH/Finanzlandesdirektion für Kärnten, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, bod 48.

(224) Keďže sa zistila selektívnosť na úrovni sektora, ako aj vo vnútri tohto sektora, nie je nutné navyše preukázať geografickú povahu tejto selektívnosti, na rozdiel od tvrdenia spoločnosti RATP Dev, ktorá sa odvoláva na jurisdikciu vo veci Azores ([30]). Vzhľadom na tieto skutočnosti Komisia dospela k záveru, že opatrenia vykonané regiónom a združením STIF v rámci zmlúv CT1 a CT2 sú selektívne.

6.2.4. *Vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi*

(225) Je nutné overiť, či opatrenia môžu narušiť hospodársku súťaž v takom rozsahu, že môžu mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

(226) Pokiaľ ide o mechanizmus regiónu, Komisia konštatuje v súlade so Správnym súdom v Paríži ([31]), že „podniky pôsobiace v sektore pravidelnej osobnej dopravy súčasne pôsobia v sektore príležitostnej osobnej dopravy, […] a teda podniky pravidelnej osobnej dopravy, ktorí získali uvedené subvencie, sa môžu ocitnúť v hospodárskej súťaži s podnikmi príležitostnej osobnej dopravy, ktoré nemohli využiť tieto subvencie vyhradené tak, ako bolo povedané, pre podniky pôsobiace na pravidelných linkách“. Znamená to, že počas prvých piatich rokov mohlo byť toto vybavenie vymedzené mimo bežnej prevádzky na iné použitia, a to aj na trhu príležitostnej dopravy. Po piatom roku región už viac nenariaďoval, ako používať subvencovaný majetok. Okrem toho sa v žiadnom mechanizme či ustanovení nezakazovalo subvencovaným podnikom, ktoré prevádzkovali pravidelné linky hromadnej cestnej dopravy v regióne Île-de-France, uchádzať sa o pridelenie zákaziek na iných trhoch pravidelnej alebo príležitostnej hromadnej osobnej dopravy otvorených hospodárskej súťaži vo Francúzsku a v Európe. Vnútroštátny súd, ktorý rozhodoval v správnom spore opísanom v odôvodneniach 27 až 32, dospel k rovnakému zisteniu, čo mu umožnilo konštatovať, že subvencované podniky „mohli využiť konkurenčnú výhodu oproti podnikom, ktoré nedostali pomoc, v dôsledku úspor dosiahnutých pri nákupe subvencovaných vozidiel a vybavenia“, a že v dôsledku tejto skutočnosti sporný mechanizmus „mohol ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi a narušiť alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže“ ([32]). Komisia preberá tento záver a potvrdzuje, že od vytvorenia regionálneho mechanizmu a *a fortiori* počas celého skúmaného obdobia mohli subvencie regiónu na investície narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

(227) Počas obdobia, ktoré nasledovalo, majetok podliehajúci subvencii STIF podľa dodatku č. 3 k CT1 musel byť vyčlenený výlučne na realizáciu činností služby vo verejnom záujme uvedených v dopravnom pláne STIF počas minimálneho obdobia ôsmich rokov ([33]). Komisia však poznamenáva, že argumentácia rozvinutá v odôvodnení 226 sa naďalej uplatňuje po ôsmom roku služby.

(228) Okrem toho, aj za predpokladu, že autobusy a autokary subvencované združením STIF slúžili len na plnenie verejnoprávneho poslania na trhu pravidelnej cestnej hromadnej dopravy v regióne Île-de-France, nestačí to na vylúčenie všetkých možností, že sporným opatrením bola narušená hospodárska súťaž a ovplyvnený obchod medzi členskými štátmi. Ak totiž verejný orgán pokrýva náklady, ktoré za bežných okolností vznikajú podniku, tento podnik získava výhodu oproti svojim priamym konkurentom na rôznych trhoch, na ktorých môže pôsobiť, a v konečnom dôsledku sa tak narúša hospodárska súťaž. Ako sa poznamenalo v rozsudku vo veci Altmark, od roku 1995 viaceré členské štáty začali otvárať určité dopravné trhy hospodárskej súťaži podnikov so sídlom v iných členských štátoch. V prípade Francúzska k tomuto otvoreniu došlo pred rokom 1995 a siaha do roku 1993 ([34]). Všetky verejné subvencie, ktoré Francúzsko udelilo podniku cestnej dopravy po roku 1993, teda môžu mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

(229) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že mechanizmus subvencií zavedený v dodatku č. 3 zmluvy CT1 mohol narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

(230) Tvrdenie uvedené v odôvodnení 228 sa takisto uplatňuje na dobu platnosti zmluvy CT2, keďže pomoc poskytnutá prostredníctvom príspevku C2 zmluvy CT2 mohla takisto narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

([30]) Pozri odôvodnenie 135 a poznámku pod čiarou 21 tohto rozhodnutia.
([31]) Rozsudok Správneho súdu v Paríži č. 0417015.
([32]) Rozsudok Odvolacieho správneho súdu v Paríži č. 08PA04753.
([33]) Pripomienky STIF, bod 40.
([34]) Zákon č. 93-122 z 29. januára 1993 o predchádzaní korupcii a o transparentnosti hospodárskeho života a verejných postupoch, tzv. zákon Sapin.

6.2.5. *Záver o existencii štátnej pomoci*

(231) Komisia dospela k záveru, že subvencie na investície a kompenzácia za službu vo verejnom záujme, ktoré boli postupne udelené regiónom, následne podľa dodatku č. 3 k CT1 a napokon prostredníctvom príspevku C2 zmluvy CT2, sú štátna pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.2.6. *Zákonnosť pomoci*

(232) Na úvod by Komisia rada reagovala na tvrdenia regiónu a niektorých iných zainteresovaných strán, pokiaľ ide o prípadnú kvalifikáciu sporného mechanizmu regiónu ako existujúcej schémy pomoci. Komisia spresňuje, že otázka existujúcej pomoci je opodstatnená len v súvislosti so schémou regiónu, keďže dátum vytvorenia tejto schémy nebol natoľko jasný ako pri neskorších schémach, ktoré zaviedlo združenie STIF. Pokiaľ ide o tieto neskoršie schémy, je zrejmé najmä to, že schéma subvencií zavedená v dodatku č. 3 zmluvy CT1 bola zriadená v roku 2008 a nemôže sa považovať za jednoduché pokračovanie schémy regiónu, napriek podobnému duchu týchto dvoch schém, a to už z toho dôvodu, že orgán udeľujúci subvencie nie je v týchto dvoch schémach zhodný.

(233) V súvislosti so schémou regiónu strany konania, ktoré zdôrazňovali jej údajnú povahu existujúcej schémy pomoci, predovšetkým tvrdili, že právny základ, ktorým sa zriadil mechanizmus subvencií regiónu, bola vyhláška č. 49-1473 zo 14. novembra 1949 o koordinácii a harmonizácii železničnej a cestnej dopravy. V tejto vyhláške, ktorá bola zrušená v septembri 2012, sa ustanovovalo, že „*územný celok môže subvencovať služby cestnej dopravy tak, že s podnikom uzavrie zmluvu, v ktorej sú stanovené záväzky tohto podniku nad rámec záväzkov vyplývajúcich z jeho prevádzkových predpisov*“ (článok 19 ods. 1). Podľa tejto hypotézy by bolo nutné konštatovať, že právny základ schémy siahal do obdobia spred Rímskej zmluvy, na základe čoho by sa mechanizmus zavedený regiónom musel považovať za existujúcu schému pomoci.

(234) Tie isté zainteresované strany doplnkovo tvrdili, že ak by Komisia musela usúdiť, že na kvalifikáciu mechanizmu zavedeného regiónom ako existujúcej schémy pomoci nestačí skutočnosť, že táto schéma patrí do všeobecného rámca vymedzeného vyhláškou z roku 1949, je nutné zohľadniť dátum, ku ktorému bol mechanizmus oficiálne zriadený Regionálnou radou. Uplatniteľný dátum by bol dátum uverejnenia uznesenia CR 84-07 zo 14. februára 1984, ktorým sa podľa tých istých strán konania po prvýkrát zaviedol mechanizmus v podobe platnej do roku 2008. V tomto druhom prípade by bolo nutné konštatovať, že kritériá vplyvu na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi neboli splnené k dátumu zriadenia schémy, pretože francúzsky trh pravidelnej cestnej hromadnej dopravy nebol otvorený hospodárskej súťaži. V dôsledku týchto skutočností by schéma nepredstavovala pomoc pri jej vytvorení.

(235) Komisia nemôže schváliť tieto dve tvrdenia.

(236) Pokiaľ ide o hlavné tvrdenie, Komisia poznamenáva, že vo vyhláške z roku 1949 sa presne nevymedzovali žiadne kľúčové parametre schémy: trvanie, rozpočet, definícia príjemcov, povaha majetku oprávneného na subvencie, sadzba subvencie. Týmto samotným textom sa nevytváralo žiadne právo na získanie subvencií. Vyhláška z roku 1949 sa teda nemôže považovať za právny základ mechanizmu pomoci zavedeného regiónom tak, ako to vyplýva z opisu uvedeného v tomto rozhodnutí.

(237) Pokiaľ ide o doplnkové tvrdenie, je zrejmé, že argumentácia rozvinutá zainteresovanými stranami je chybná. Aj keby sa uznesenie z roku 1984 muselo použiť ako právny základ, ktorým sa zriadil mechanizmus regiónu, Komisia pripomína, že kritérium vplyvu na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi už bolo k tomuto dátumu splnené, vzhľadom na argumentáciu uvedenú v odôvodnení 226. Nemožno teda usúdiť, že schéma regiónu nepredstavovala pomoc v čase jej vytvorenia, a to bez ohľadu na to, ktorý dátum sa určí za dátum vytvorenia z rokov 1979 až 2008.

(238) Ak by sa muselo usúdiť, že vytvorenie schémy regiónu sa spája s jedným z uznesení pred rokom 1994, mohla by sa na druhej strane položiť otázka o premlčacej lehote sporných opatrení, keďže ich právny základ by siahal desať rokov pred prerušením premlčacej lehoty, ku ktorému došlo v máji 2004.

(239) Na túto otázku Komisia odpovedá, že aj za hypotézy, podľa ktorej by schéma bola zriadená pred rokom 1994 (napríklad prostredníctvom uznesenia z roku 1984), by sa platnými pravidlami o premlčacej lehote v oblasti

štátnej pomoci nevyvracal záver, že pomoc vyplatená regiónom od roku 1994 predstavuje novú pomoc. Premlčacia lehota sa totiž vzťahuje len na platby uskutočnené pred dátumom premlčania, a nie na celú schému. Premlčacia lehota však bola prerušená žalobou predloženou v máji 2004 na vnútroštátnom súde. Toto prerušenie premlčacej lehoty na vnútroštátnom súde platí aj pre Komisiu, keďže právomoci vnútroštátneho súdu sú obmedzené zachovaním právomocí udelených Komisii v článku 108 ods. 3 ZFEÚ. Akákoľvek pomoc vyplatená regiónom po roku 1994, a to aj v prípade, že právny základ umožňujúci udelenie tejto pomoci by sa musel považovať za predchádzajúci tomuto dátumu, sa musí považovať za novú pomoc v tomto konaní.

(240) Po objasnení otázok týkajúcich sa existujúcej pomoci a prípadného premlčania sporných opatrení je nutné vyriešiť zákonnosť predmetnej pomoci.

(241) Subvencie na investície, ktoré udelil región a neskôr združenie STIF podľa dodatku č. 3 k CT1, neboli oznámené Komisii. Preto predstavujú neoprávnenú pomoc.

(242) Pokiaľ ide o príspevok C2 v zmluve CT2, v článku 9 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa ustanovuje, že kompenzácia vyplatená v súlade s jeho zásadami je oslobodená od povinnosti oznámenia stanovenej v článku 108 ods. 3 ZFEÚ. V judikatúre vo veci Dilly's Wellnesshotel ([35]) Súdny dvor spresnil, že na to, aby sa mohlo uplatniť oslobodenie od notifikačnej povinnosti, musia byť splnené všetky podmienky nariadenia poskytujúceho oslobodenie vrátane formálnych podmienok. V predmetnom prípade bude preukázané v oddiele 6.3.2 tohto rozhodnutia, že príspevok C2 v zmluve CT2 spĺňa podstatné kritériá uvedené v nariadení (ES) č. 1370/2007. Komisia na druhej strane konštatuje, že združenie STIF si nesplnilo povinnosti uverejnenia uvedené v článku 7 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007. Francúzske orgány uznali, že v súvislosti s podnikmi OPTILE neboli uverejnené oznámenia o výsledku verejného obstarávania v rozpore s povinnosťou ustanovenou v nariadení (ES) č. 1370/2007. Pokiaľ ide o zmluvy uzatvorené s RATP a SNCF Mobilités, Komisia konštatuje, že oznámenia o výsledkoch verejného obstarávania boli uverejnené v Úradnom vestníku oznamov o verejnom obstarávaní a v *Úradnom vestníku Európskej únie* po zadaní zmlúv, a nie tak, ako sa to vyžaduje, najmenej jeden rok pred priamym zadaním zmlúv. Znamená to, že neboli dodržané ustanovenia článku 7 nariadenia (ES) č. 1370/2007, a na pomoc, ktorú poskytlo združenie STIF v rámci zmluvy CT2, sa nevzťahuje oslobodenie od notifikačnej povinnosti ustanovené v článku 9 daného nariadenia. Keďže Komisia nebola notifikovaná, dospela k záveru, že predstavuje neoprávnenú pomoc.

(243) Komisia pripomína, že vnútroštátne orgány sú povinné vyvodiť všetky dôsledky vyplývajúce z neoprávnenosti pomoci, najmä v súvislosti s vymáhaním úrokov za neoprávnenosť, tak ako sa vymedzuje v rozsudku vo veci CELF ([36]).

6.3. **Posúdenie súladu opatrení s pravidlami v oblasti štátnej pomoci**

6.3.1. *Subvencie na investície, ktoré udelil región a neskôr združenie STIF podľa dodatku č. 3 k CT1*

(244) Vzhľadom na veľkú podobnosť medzi subvenciami, ktoré udelilo združenie STIF podľa dodatku č. 3 k CT1, a subvenciami, ktoré udelil región v predchádzajúcom období, sa na tieto dva mechanizmy vzťahuje rovnaká argumentácia o zlučiteľnosti s vnútorným trhom.

(245) Tieto subvencie na investície nezodpovedali potrebám koordinácie dopravy ani úhrade za určité služby patriace do okruhu služby vo verejnom záujme tak, ako sa konštatovalo v odôvodneniach 206 a 213. Komisia sa teda pri posudzovaní zlučiteľnosti s vnútorným trhom nemôže opierať o článok 93 ZFEÚ (alebo o sekundárne právne predpisy, ktoré z neho vyplývajú).

(246) Na druhej strane, podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ sa za zlučiteľnú s vnútorným trhom môže považovať pomoc určená na uľahčenie rozvoja určitých činností alebo určitých hospodárskych oblastí, pokiaľ sa ňou nemenia podmienky obchodu v rozsahu, ktorý nezodpovedá všeobecnému záujmu. Môže to platiť najmä pre investičnú pomoc, ktorou sa zlepšuje spôsob výkonu dotknutej hospodárskej činnosti. Francúzske orgány sa odvolávajú na uplatniteľnosť tohto ustanovenia v rámci mechanizmu investičnej pomoci, ktorý zaviedol región Île-de-France.

([35]) Rozsudok Súdneho dvora z 21. júla 2016, Dilly's Wellnesshotel GmbH/Finanzamt Linz, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, bod 47.
([36]) Rozsudok Súdneho dvora z 12. februára 2008, Centre d'exportation du livre français (CELF) a Ministre de la Culture et de la Communication/Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE), C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, bod 55.

(247) Zavedenie mechanizmu investičnej pomoci na vybavenie, pomocou ktorého bolo možné kvantitatívne alebo kvalitatívne zlepšiť ponuku pravidelnej cestnej hromadnej dopravy nad úrovňou záväzkov, podľa ktorých príjemcovia boli povinní poskytovať svoje služby pred udelením subvencií, malo povahu, ktorá umožňovala zlepšiť príťažlivosť ponuky oproti alternatívam prepravy v osobnom vozidle. Vzhľadom na túto skutočnosť a na osobitný kontext regiónu Île-de-France opísaný v odôvodneniach 16 a 17 sporné mechanizmy prispievali k dosahovaniu cieľa všeobecného záujmu, ktorý je vymedzený v bielej knihe o jednotnom európskom dopravnom priestore z roku 2011 ([37]) a ktorý spočíva v presune z osobného vozidla na prostriedky hromadnej dopravy. Bez subvencií by dopravcovia neboli schopní zaviesť tieto zlepšenia. Linky, na ktoré bola poskytnutá pomoc, mali medzery a ich hospodárska rovnováha už v tom čase závisela od kompenzácie za služby vo verejnom záujme poskytovanej navyše. Sporné mechanizmy mali teda stimulačný účinok.

(248) Komisia konštatuje, že daňová základňa a sadzba subvencií boli ohraničené stropom, takže len časť investičných nákladov priamo pokrýval región a neskôr združenie STIF. Maximálne sadzby subvencií dosahovali 50 % na bežné autobusy a 60 % na ekologické autobusy, čo predstavuje mierne intenzívnu pomoc. Okrem toho subvencované vybavenie, v prevažnej väčšine autobusy, mohlo byť pridelené len okrajovo na iné použitia alebo na iné linky ako linky, na ktoré bola pôvodne poskytnutá subvencia. Na jednej strane, pridelenie na iné použitie ako na verejnú službu osobnej dopravy bolo ohraničené, ba dokonca zakázané – v rámci zmluvy CT1 a v regionálnych dodatkoch od roku 1999 bolo zakázané akékoľvek opätovné pridelenie počas obdobia amortizácie subvencie; do roku 1999 bola táto prax ohraničená počas prvých piatich rokov. Na druhej strane, vozidlá určené na mestskú dopravu cestujúcich prevažne v stoji nie sú vhodné na príležitostnú dopravu, ktorá si vyžaduje využitie turistických autobusov s primeraným vybavením na dopravu sediacich cestujúcich. A napokon, ak by možnosť vplyvu na obchod medzi členskými štátmi nemohla byť vylúčená z dôvodov opísaných v odôvodneniach 226 a 228, tento vplyv bol s najväčšou pravdepodobnosťou obmedzený vzhľadom na miestny rozmer sporných zákaziek a na ťažkosti či dokonca zmluvnú alebo hmotnoprávnu nemožnosť opätovne prideliť subvencované vybavenie v iných geografických oblastiach (vo Francúzsku alebo v Európe).

(249) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že podmienky obchodu neboli ovplyvnené v neprospech všeobecného záujmu a že obidva sporné mechanizmy sú zlučiteľné s vnútorným trhom, pretože sú v súlade s článkom 107 ods. 3 ZFEÚ.

6.3.2. *Príspevok C2 v zmluve CT2*

(250) Komisia už v odôvodnení 217 dospela k záveru, že na rozdiel od subvencií, ktoré poskytol región do roku 2008 alebo združenie STIF podľa dodatku č. 3 k zmluve CT1, príspevok C2 v zmluve CT2 treba analyzovať ako kompenzáciu za službu vo verejnom záujme.

(251) Preskúmanie zlučiteľnosti pomoci, ktorá bola poskytnutá v rámci úhrady určitých záväzkov zahrnutých do pojmu služby vo verejnom záujme, s vnútorným trhom sa vykonáva na základe článku 93 ZFEÚ. Pri uplatnení článku 93 ZFEÚ sa Komisia inšpiruje hlavnými zásadami vymedzenými v sekundárnych právnych predpisoch článku 93 ZFEÚ, a najmä v nariadení (ES) č. 1370/2007, ktoré platí od 3. decembra 2009. Komisia overuje najmä to, či sú dodržané zásady uvedené v článkoch 3, 4 a 6 nariadenia.

(252) V článku 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa ustanovuje: „Ak sa príslušný orgán rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.“

(253) Združenie STIF je podľa vyhlášky č. 2005-664 z 10. júna 2005 subjekt organizujúci pravidelnú hromadnú osobnú dopravu v regióne Île-de-France, čiže je príslušným orgánom udeľovania kompenzácie za službu vo verejnom záujme. Táto kompenzácia, či už ide o jej zložku C1 alebo C2, sa poskytuje v rámci zmluvy CT2, ktorá predstavuje zmluvu o službách vo verejnom záujme. Znamená to, že je zachovaný súlad s článkom 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(254) V článku 4 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa uvádza povinný obsah zmlúv o službách vo verejnom záujme.

a) S uplatnením odseku 1 tohto článku zmluvy o službách vo verejnom záujme:

— jasne vymedzia záväzky služby vo verejnom záujme, ktoré má poskytovateľ služby vo verejnom záujme splniť, a dotknuté geografické územia,

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

— vopred objektívnym a transparentným spôsobom stanovia parametre, na základe ktorých sa majú počítať prípadné platby kompenzácie, a povahu a rozsah prípadných výlučných poskytnutých práv spôsobom, ktorý zabráni nadmernej kompenzácii,

— určujú spôsob stanovenia nákladov spojených s poskytovaním služieb.

b) S uplatnením odseku 2 toho istého článku zmluvy o službách vo verejnom záujme určujú spôsob rozdelenia výnosov z predaja cestovných lístkov.

c) V odseku 3 toho istého článku sa ustanovuje doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme pre autobusovú dopravu, ktorá nemôže prekročiť desať rokov.

d) V odseku 6 toho istého článku sa uvádza, že keď sa vyžadujú od poskytovateľov normy kvality, tieto normy musia byť jasne zahrnuté do zmluvy.

(255) V súvislosti so zmluvou CT2 Komisia dospela k týmto záverom:

a) Zmluva CT2 môže byť kvalifikovaná ako zmluva o službách vo verejnom záujme, pokiaľ tak, ako bolo preukázané v odôvodneniach 214 až 216, zveruje prevádzkovateľovi riadenie a prevádzku verejných služieb osobnej dopravy, ktoré podliehajú záväzkom služby vo verejnom záujme. V tejto zmluve sa ustanovuje príspevok C1 a príspevok C2, ktoré sú vymedzené transparentným a objektívnym spôsobom v článku 53 zmluvy CT2. Existencia jednotného finančného účtu služby umožňuje citlivé rozdelenie nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb. Znamená to, že je dosiahnutý súlad s článkom 4 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

b) Mechanizmy rozdelenia výnosov z predaja cestovných lístkov sú veľmi presne opísané v článku 50 zmluvy CT2. Týmto sa overil súlad s odsekom 2 toho istého článku.

c) Zmluvou CT2 sa nahradila zmluva CT1 od roku 2008 na dodatočnú dobu platnosti do 31. decembra 2016. Dodržal sa tak súlad s odsekom 3 toho istého článku.

d) Zmluva CT2 obsahuje normy kvality jasne vymedzené v zmluve. Týmto sa potvrdil súlad s odsekom 6 toho istého článku.

(256) A napokon, v článku 6 nariadenia (ES) č. 1370/2007 a jeho prílohe sa opisujú hlavné zásady, od ktorých sa odvíja určenie kompenzácie za službu vo verejnom záujme:

a) spôsob výpočtu „*čistého finančného vplyvu*“ vzhľadom na plnenie záväzkov služby vo verejnom záujem na náklady a výnosy poskytovateľa služby vo verejnom záujme;

b) účtovné rozdelenie činností súvisiacich so záväzkami služby vo verejnom záujme a činností vykonávaných komerčne;

c) definícia „*primeraného zisku*“, ktorý môže očakávať prevádzkovateľ prostredníctvom úhrady kompenzácie za službu vo verejnom záujme;

d) podporovať udržanie alebo rozvoj účinného riadenia a poskytovania kvalitných služieb.

(257) Preskúmanie Komisie sa v tomto bode obmedzuje na príspevok C2 v zmluve CT2, keďže príspevok C1 nepatrí do rozsahu preskúmania vymedzeného v rozhodnutí o začatí konania. Aj napriek tomu je však nutné vysvetliť vzťah medzi C1 a C2, aby bolo možné rozhodovať o príspevku C2.

(258) Cieľom príspevku C1 je kompenzovať prevádzkový deficit, ktorý sa vypočíta ako súčet prevádzkových nákladov (okrem prvkov súvisiacich s investíciami, ako sú náklady na amortizáciu) s pripočítaním zmluvne dohodnutej marže a s odpočítaním všetkých výnosov a subvencií na prevádzku. Na druhej strane, príspevok C2 sa vypočíta ako suma nákladov na amortizáciu, a teda sa zameriava len na pokrytie nákladov vyplývajúcich z plnenia investičných záväzkov vymedzených v zmluve. Spôsob výpočtu týchto dvoch príspevkov je jasne opísaný v zmluve CT2 a jej prílohách v súlade s odôvodnením 256 písm. a).

(259) Podľa informácií predložených združením STIF všetky linky, ktoré boli predmetom zmluvy CT2, vykazujú prevádzkový deficit (a to už pred zohľadnením investičných nákladov), takže príspevok C1 je vždy pozitívny ([38]). Keďže výnosy a subvencie súvisiace s prevádzkou neboli dostatočné na pokrytie čo i len zlomku ročných investičných nákladov, príspevok C2 sa v skutočnosti rovná súčtu nákladov na amortizáciu (plus náklady na financovanie) zahrnutých do jednotného finančného účtu.

([38]) Príspevok C1 predstavuje v priemere 61 % prevádzkových nákladov a zmluvného zisku. Prevádzkové výnosy predstavujú v priemere 31 % prevádzkových nákladov a zmluvného zisku.

(260) Z tohto rozdelenia vyplýva, že vymedzenie *„primeraného zisku“* podľa podmienok článku 6 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa v plnej miere odvíja od príspevku C1, a nie od príspevku C2. Odôvodnenie 256 písm. c) sa teda nemôže vzťahovať na príspevok C2 posudzovaný izolovane. Na druhej strane možno ustanoviť, že príspevok C2 nemôže žiadnym spôsobom nadmerne kompenzovať dopravcu, pretože len pokrýva investičné náklady, ktoré boli skutočne zaznamenané a zapísané vo forme nákladov na amortizáciu do finančného účtu jednotlivých liniek.

(261) Pokiaľ ide o odôvodnenie 256 písm. b), Komisia poznamenáva, že existencia finančného účtu služby pre každú konkrétnu linku, ktorá je predmetom zmluvy o službách vo verejnom záujme, umožňuje na jednej strane zabezpečiť účtovné oddelenie od prípadných iných činností poskytovateľa a na druhej strane zhromaždiť všetky náklady a výnosy súvisiace s prevádzkovaním služby vo verejnom záujme podľa zásad uvedených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 1370/2007.

(262) Napokon, pokiaľ ide o odôvodnenie 256 písm. d), v článku 49 zmluvy CT2 sa ustanovuje, že „okrem úhrady podnik podlieha účasti na zisku, bonifikácii alebo penalizácii v súvislosti s jeho [prevádzkovým] výkonom pri prevádzke referenčnej služby“. Kompenzácia za službu vo verejnom záujme, ktorého súčasťou je príspevok C2, teda nadväzuje na dostatočne rozvinutý systém podpory, aby sa nariadenie (ES) č. 1370/2007 považovalo za dodržané.

(263) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že príspevok C2 v zmluve CT2 je v súlade s hlavnými zásadami vymedzenými v nariadení (ES) č. 1370/2007 pri výpočte kompenzácie za službu vo verejnom záujme, a teda ho možno vyhlásiť za zlučiteľný s vnútorným trhom na základe článku 93 ZFEÚ. Tento záver sa obmedzuje na príspevok C2 a nie je ním ovplyvnená zlučiteľnosť kompenzácie vo všetkých zmluvách CT2 (pričom príspevok C1 nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto rozhodnutia).

7. **ZÁVER**

(264) Subvencie na investície, ktoré poskytol región Île-de-France v rámci uznesení nasledujúcich za sebou z rokov 1994, 1998 a 2001, predstavujú štátnu pomoc poskytnutú neoprávnene a v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Vzhľadom na súlad s článkom 107 ods. 3 ZFEÚ však Komisia vyhlasuje túto pomoc za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

(265) Subvencie na investície, ktoré poskytlo združenie STIF podľa dodatku č. 3 k zmluve CT1, predstavujú štátnu pomoc poskytnutú neoprávnene a v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Vzhľadom na súlad s článkom 107 ods. 3 ZFEÚ však Komisia vyhlasuje túto pomoc za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

(266) Kompenzácia za službu vo verejnom záujme, ktorú poskytlo združenie STIF vo forme príspevku C2 v zmluve CT2, predstavuje štátnu pomoc, ktorá nespĺňa určité formálne kritériá nariadenia (ES) č. 1370/2007, a preto sa na ňu nevzťahuje oslobodenie od notifikácie, ktoré ponúka toto nariadenie. Vzhľadom na súlad s článkom 93 ZFEÚ však Komisia vyhlasuje túto pomoc za zlučiteľnú s vnútorným trhom,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Schéma pomoci, ktorú Francúzsko neoprávnene vykonalo v rokoch 1994 až 2008 vo forme subvencií na investície poskytnutých regiónom Île-de-France v rámci uznesení CR 34-94, CR 44-98 a CR 47-01, je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

Schéma pomoci, ktorú Francúzsko neoprávnene vykonáva od roku 2008 vo forme subvencií na investície poskytnutých združením STIF v rámci dodatku č. 3 k zmluve CT1, je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 3

Schéma pomoci, ktorú Francúzsko neoprávnene vykonáva vo forme príspevkov C2 poskytnutých združením STIF v rámci zmluvy CT2, je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli 2. februára 2017

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie