BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2017/1470

av den 2 februari 2017

om de stödordningar SA.26763 2014/C (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för busstransportföretag i regionen Île-de-France

[delgivet med nr C(2017) 439]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med ovannämnda artiklar ([1]) ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 7 oktober 2008, diarieförd den 17 oktober 2008, inkom ett klagomål till kommissionen från en klagande som vill vara anonym (nedan kallad *klaganden*) mot regionen Île-de-France (nedan kallad *regionen*). Enligt klagomålet har regionen sedan 1994 tillämpat en stödordning och bidrag för vissa transportföretag i regionen.

(2) Genom en skrivelse av den 25 november 2008 översände kommissionen en begäran om upplysningar om klagomålet till de franska myndigheterna.

(3) Genom en skrivelse av den 13 januari 2009 begärde de franska myndigheterna att kommissionen skulle bevilja en förlängd tidsfrist för att besvara frågorna. Begäran beviljades genom en skrivelse av den 14 januari 2009. Tidsfristen för att besvara frågorna förlängdes till den 18 februari 2009.

(4) De franska myndigheterna besvarade kommissionens begäran om upplysningar den 26 februari 2009.

(5) Klaganden översände kompletterande upplysningar om regionens åtgärder till kommissionen genom skrivelser av den 20 april, 2 september och 17 november 2010.

(6) Eftersom de franska myndigheterna inte hade fått någon begäran om kompletterande upplysningar uppmanade de franska myndigheterna genom en skrivelse av den 31 maj 2011 kommissionen att skriftligen bekräfta att undersökningen hade avslutats.

(7) Genom en skrivelse av den 8 juni 2011 uppmanade kommissionen de franska myndigheterna att lämna synpunkter på de kompletterande upplysningarna från klaganden.

([1]) EUT C 141, 9.5.2014, s. 38.

(8) Trots påminnelser per brev den 14 november 2011 och den 29 februari 2012 och per e-postmeddelanden den 22 september och den 8 december 2011, lämnades inget svar på kommissionens begäran om upplysningar.

(9) En ny begäran om upplysningar översändes till de franska myndigheterna den 17 juli 2012.

(10) Eftersom de franska myndigheterna inte lämnade något svar inom den angivna tidsfristen översändes en skrivelse med en påminnelse den 25 september 2012. Inte heller den besvarades.

(11) Den 14 december 2012 utfärdade kommissionen ett föreläggande om att lämna upplysningar. Frankrike lämnade ett ofullständigt svar den 22 januari 2013 och åtog sig i samma svar att återkomma till kommissionen så snart som möjligt för att ge ett uttömmande svar på frågorna i föreläggandet. När beslutet om att inleda förfarandet antogs hade kommissionen inte fått några kompletterande upplysningar.

(12) Den 11 mars 2014, då kommissionen ännu inte hade mottagit de begärda upplysningarna, inledde den ett formellt granskningsförfarande i enlighet med artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*). Detta beslut (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*) har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ([2]). Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärderna i fråga.

(13) Frankrike inkom med synpunkter den 30 april 2014. Kommissionen mottog synpunkter från sju berörda tredje parter. Kommissionen översände dessa till Frankrike för synpunkter. Frankrike meddelade genom en skrivelse av den 3 september 2014 att landet inte ville lämna några synpunkter.

(14) Den 21 juni 2016, efter det att tidsfristen hade löpt ut, mottog kommissionen ett gemensamt meddelande från fyra av de sju berörda parterna. Syftet med meddelandet var framför allt att förtydliga dessa parters ståndpunkt efter domstolens avgörande i målet Europeiska kommissionen mot Jørgen Andersen (nedan kallad *Jørgen Andersen-domen*) ([3]).

(15) Slutligen ville regionen komplettera sina synpunkter genom en kompletterande skrivelse den 9 november 2016.

2. **BAKGRUND TILL OCH BESKRIVNING AV DE BERÖRDA ÅTGÄRDERNA**

(16) Med mer än 12 miljoner invånare motsvarar Île-de-France 18,8 % av Frankrikes befolkning, vilket betyder att det är den region i landet som har den största befolkningen och den största befolkningstätheten (996 invånare/km^2). Enligt Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France ([4]) har Île-de-France den tätaste trafiken i Europa, med i genomsnitt mer än 240 000 fordon per dag 2010 på fem sträckor: tre sträckor på ringleden, en sträcka av A1 och en av A4, som har betydligt tätare trafik än de mest belastade motorvägarna i London, Berlin och Milano. Bortsett från den atypiska situationen på vissa sträckor kan huvudnätet i stort dock hantera de mycket höga trafiknivåerna. Hälften av hållplatserna i det nät som drivs av Île-de-Frances vägdirektorat trafikeras av mer än 18 000 fordon per dag och riktning, även om denna trafiknivå betraktas som ett tecken på en kraftigt försämrad situation för de stora nationella motorvägarna i resten av Frankrike.

(17) Man räknar med att det sker ungefär 23 miljoner motoriserade förflyttningar i Île-de-France (dvs. två tredjedelar av alla förflyttningar). Mer än hälften av dessa sker med privata fordon (fordonsparken omfattar mer än fyra miljoner bilar) eller med nyttofordon. Resten av transporterna sker med kollektivtrafik. Överbelastningen av huvudnätet i Île-de-France visar sig också i en ständigt tät trafik: timkapaciteten ligger ofta på max från kl. 6 till kl. 21, med en daglig trafik som är i stort sett konstant året om. Vid den graden av belastning kan små trafikvariationer leda till mycket stora hastighetsförändringar och snabbt stoppa upp flödet och skapa trafikstockningar. De negativa externaliteterna med den typen av överbelastning är uppenbara: luftföroreningar, förlorad tid, ökat antal olyckor, minskad attraktionskraft hos området osv. Därför är det mycket viktigt att utveckla en attraktiv kollektivtrafik, för att skapa hållbara förflyttningar.

([2]) Se fotnot 1.
([3]) Domstolens dom av den 6 oktober 2015, Europeiska kommissionen mot Jørgen Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647.
([4]) Rapport från Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France som offentliggjordes i mars 2013 och som finns på www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf

(18) Kommissionens granskning gäller ett system för investeringsstöd till företag som bedriver reguljär kollektivtrafik och som har avtal om allmän trafik specifikt inom Île-de-France, vilket bör beaktas. Systemet har utvecklats med tiden och i enlighet med villkoren för att organisera reguljär kollektivtrafik på väg i Île-de-France, varför kommissionen gör åtskillnad mellan två perioder:

a) Perioden 1994–2008, då regionen beviljade bidrag för investeringar som ersättning för ett tillägg till befintliga driftsavtal mellan ett transportföretag och en kommun.

b) Perioden 2008–2016, då bidragen beviljades av det organ som ansvarar för kollektivtrafiken i Île-de-France (Syndicat des Transports d'Île-de-France, nedan kallat *Stif*) inom ramen för den nya organisationen av transporter i Île-de-France som infördes 2007. Denna period kan delas in i två delperioder som motsvarar två typer av avtal om allmän trafik som Stif införde.

2.1 **Regionens åtgärder**

(19) Den 20 oktober 1994 antog regionen ett beslut ([5]) om förlängning av ett antal åtgärder som infördes 1979 ([6]) till förmån för företag som drev reguljär kollektivtrafik på väg i regionen Île-de-France. Före beslutet 1994 hade två tidigare beslut antagits för att ändra den ursprungliga ordningen från 1979: 1984 (CR 84–07) och 1987 (CR 87–07). Därefter följde ytterligare två beslut, 1998 (CR 44–98) och 2001 (CR 47–01), innan ordningen upphävdes slutgiltigt 2008.

(20) I enlighet med dessa beslut kunde regionen bevilja ekonomiskt stöd till kommuner som hade ingått ett avtal med ett privat företag om drift av reguljära busslinjer eller som drev dem direkt i egen regi. Kommunerna betalade ut stöd till transportföretag som var ägare till subventionerade investeringar.

(21) De beviljade bidragen var framför allt avsedda att främja förvärv av nya fordon som ersättning för en kvantitativ förbättring av erbjudandet (fler avgångar eller större kapacitet, förlängning av linjer eller införande av nya linjer), kvalitativ förbättring av tjänsten (tillämpning av en kvalitetsplan, låggolvbussar), installation av ny utrustning i fordonen (hållplatsinformation via högtalarsystem eller visuell information), införande av system för utsläppsbegränsningar och biljettkontroll, förvaltning av skyltar och stolpar vid busshållplatser, eller genomförande av undersökningar.

(22) Kommunerna skulle lämna in sina ansökningar om bidrag till regionen.

(23) Bidraget uppgick till mellan 25 och 60 % av utgifterna före skatt. Det fanns ett tak för bidragsbeloppet beroende på typen av utgifter.

(24) Stödmottagarna måste åta sig att upprätthålla de kvantitativa och kvalitativa förbättringarna i erbjudandet, fordonen och utrustningen under minst fem år efter införandet. Under dessa fem år måste de fordon som omfattats av bidragen i första hand och huvudsakligen trafikera de berörda linjerna.

(25) Slutligen måste de lokala myndigheter som ansvarade för verksamheten göra ett tillägg till driftsavtalet med företagen. Avtalen skulle kontrasigneras av ordföranden för det regionala rådet och skulle avse användningen av stödet samt innehålla föreskrifter om de motprestationer som krävdes av det mottagande företaget i form av kvantitativa och kvalitativa förbättringar i erbjudandet.

(26) Enligt de franska myndigheterna fick 135 av sammanlagt 150 företag i Île-de-France stöd på detta sätt mellan 1994 och 2008.

2.1.1 *Förfarande hos den nationella förvaltningsdomstolen*

(27) I maj 2004 begärde Syndicat Autonome des Transporteurs de Voyageurs (nedan kallat *SATV*) att ordföranden för det regionala rådet skulle upphäva de ovannämnda besluten. Ordföranden avslog begäran den 17 juni 2004, varvid SATV lämnade in en begäran om att avslaget skulle upphävas till förvaltningsdomstolen, Tribunal administratif, i Paris.

([5]) Beslut CR 34–94 av den 20 oktober 1994 om stöd för att förbättra gemensamma transporttjänster på väg som utförs av privata eller offentliga företag.
([6]) Beslut CR 79–21 av den 10 juli 1979.

(28) I sin dom av den 10 juli 2008 ([7]) biföll förvaltningsdomstolen SATV:s begäran om upphävande och ålade regionen att lämna in ett förslag till det regionala rådet om ett nytt beslut eftersom stödordningen hade inrättats utan någon föregående anmälan till Europeiska kommissionen. Förvaltningsdomstolen ålade dessutom regionen att upphäva de tre besluten.

(29) Regionen överklagade domen, men upphävde de ifrågasatta besluten genom beslut CR80-08 av den 16 oktober 2008.

(30) Appellationsdomstolen, Cour administrative d'appel, i Paris, fastställde förvaltningsdomstolens dom den 12 juli 2010 ([8]). Regionen gjorde ett kassationsöverklagande av den domen till högsta förvaltningsdomstolen, Conseil d'État. Högsta förvaltningsdomstolen avslog överklagandet i en dom av den 23 juli 2012 ([9]).

(31) Fyra berörda parter har också fört talan mot domen från appellationsdomstolen i Paris, i egenskap av tredje man. Appellationsdomstolen avvisade talan den 27 november 2015 och de berörda parterna har gjort ett kassationsöverklagande som ännu inte är avgjort.

(32) Efter en ny begäran från SATV den 27 oktober 2008 ålade förvaltningsdomstolen i Paris genom en dom av den 4 juni 2013 ([10]) regionen att utfärda verkställighetsbeslut för att återkräva det utbetalda stödet på grundval av de beslut som upphävts genom dom nr 0417015 den 10 juli 2008. Regionen har överklagat denna dom. Appellationsdomstolen i Paris avvisade denna begäran den 31 december 2013 ([11]). Regionen gjorde ett kassationsöverklagande av den domen till högsta förvaltningsdomstolen, Conseil d'État. Detta överklagande är ännu inte avgjort.

2.2 **Stifs åtgärder**

(33) Stif är en offentlig förvaltningsinstitution som omfattas av dekret nr 2005–664 av den 10 juni 2005. Stif organiserar, samordnar och finansierar de offentliga persontransporterna i Île-de-France, som utförs av Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), Transilien och privata bussföretag som ingår i nätverket Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France (Optile).

(34) Genom beslut nr 2006/1161 av den 13 december 2006 införde Stif en ny avtalsorganisation för alla reguljära kollektivtrafiklinjer på väg. Syftet var att stärka Stifs roll som organiserande myndighet när det gällde att definiera utbud och tjänstenivå och även i fråga om transportföretagens resultat och den ekonomiska insynen.

(35) Den nya organisationen utgår från en regional produktspecifikation. Principerna för specifikationen fastställs i två på varandra följande avtal som har ingåtts för en löptid på sammanlagt tio år:

a) Det första, avtalet av typ 1, ingicks för en period på högst fyra år (2007–2010 eller 2011 för de sista avtalen).

b) Det andra, avtalet av typ 2, ingicks efter bilaterala förhandlingar med varje privat företag för transportnätet i Parisbäckenet för återstoden av perioden fram till och med den 31 december 2016.

(36) Båda dessa avtalstyper innefattar, var och en på sitt sätt, principen om en subventionering av transportföretagens investeringar.

2.2.1 *Avtalen av typ 1*

(37) Avtalen av typ 1 slöts den 13 december 2006 med 75 privata transportföretag och trädde i kraft den 1 januari 2007. De ersatte de tidigare driftsavtalen och förberedde samtidigt övergången till den slutliga avtalsform man syftade till, dvs. avtal av typ 2.

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

(38) Avtalen av typ 1 omfattade samtliga linjer som ett företag trafikerade. Enligt artikel 2–1 i avtal av typ 1 var målet för avtalet att skapa ”förutsättningar för transportföretaget att fullgöra den allmänna trafikplikten i fråga om reguljär kollektivtrafik för passagerare i Île-de-France”. I avtalen fastställs villkoren för förhållandet mellan Stif och den berörda tjänsteleverantören i fråga om

a) konsekvens i och åtaganden om tillhandahållandet av reguljära kollektivtrafiktjänster på väg i enlighet med vad som anges i den regionala transportplanen och i avtalet,

b) skyldigheter i fråga om kvaliteten på de tjänster som omfattas av det avtalade tjänsteerbjudandet i fråga om de lägsta nivåer som anges i den regionala kravspecifikationen,

c) tillgångar och investeringar,

d) beräkning av Stifs bidrag i enlighet med de principer som anges i den regionala kravspecifikationen,

e) särskilda bestämmelser om det avtalsenliga förhållandet mellan Stif och företaget i fråga om information, kontroll, revision och uppsägning av avtalet.

(39) Genom ett styrelsebeslut den 2 oktober 2008 gjorde Stif ändringar i form av ett tillägg (nedan kallat *tillägg nr 3*) till avtalen av typ 1 och införde en mekanism för att subventionera investeringar i rullande materiel. Beloppet för dessa bidrag styrdes av de fastställda pristak som tillämpades för Stifs högsta tillåtna bidrag. Stödmottagarna var skyldiga att uteslutande använda den subventionerade utrustningen för att fullgöra den allmänna trafikplikten i enlighet med Stifs transportplan under minst åtta år.

(40) Inom ramen för avtalen av typ 1 har 836 fordon finansierats på detta sätt, till ett sammanlagt belopp på 61,5 miljoner euro.

2.2.2 *Avtalen av typ 2*

(41) Avtalen av typ 2 innehåller till stora delar samma allmänna bestämmelser som avtalen av typ 1, framför allt vad gäller målen för avtalet och bestämmelserna om förhållandet mellan Stif och tjänsteleverantören.

(42) Avtalen av typ 2 innehåller också bestämmelser om ett bidrag från Stif ”för att fullgöra den allmänna trafikplikten”. Bidraget omfattar dels det s.k. C1-bidraget, som är kopplat till driftskostnader, dels det s.k. C2-bidraget, som är kopplat till finansiering av investeringar.

(43) C2-bidraget i avtalen av typ 2 verkar inte vara ett traditionellt system som baseras på en koppling mellan ett pristak och en bidragsnivå, vilket var fallet med regionens system och systemet i avtalen av typ 1. C2-bidraget täcker årligen samtliga investeringsutgifter (netto efter eventuella bidrag från andra håll) som ingår i en investeringsplan som Stif har godkänt och som har förts in i transporföretagets preliminära driftsbudget, vilken också den måste godkännas av Stif.

(44) C1-bidraget ska täcka driftskostnaderna för att fullgöra den allmänna trafikplikten minus intäkter och plus en avtalsenligt fastställd vinst. Dessa delar har också överförts till den preliminära driftsbudget som har upprättats av transportföretaget och validerats av Stif. Eftersom C1-bidraget inte berör investeringsfrågor har kommissionen inte tagit med det i sin granskning, i enlighet med beslutet om att inleda förfarandet.

(45) Sedan april 2012 har alla nät förts över till avtal av typ 2 och det har slutits 143 avtal. Det har inte utfärdats något meddelande om tilldelning i fråga om de avtal som har ingåtts med företagen i Optile och avtalen har heller inte offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Meddelandena om tilldelning av avtal med RATP och SNCF Mobilités offentliggjordes den 3 december 2015, dvs. efter tilldelningsdagen.

(46) Fram till den dag då Stif översände sina synpunkter, har 2 177 fordon finansierats med ett sammanlagt belopp på 796,9 miljoner euro inom ramen för avtal av typ 2.

3. SAMMANFATTNING AV DE TVIVEL SOM UTTRYCKTES I BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

3.1 Förekomsten av stöd

(47) Eftersom kommissionen inte hade fått ett tillräckligt detaljerat svar från de franska myndigheterna under den preliminära undersökningen hade den en mycket begränsad bild av de åtgärder som klagomålet avsåg. De tvivel som uttrycktes i beslutet av den 11 mars 2014 avspeglar till stor del denna brist på information.

(48) Kommissionen undrade för det första om regionens och Stifs stödåtgärder för investeringar hade klassificerats korrekt som bidrag eller ersättning för att fullgöra allmän trafikplikt.

(49) Om de franska myndigheterna kunde visa att stödordningarna var likvärdiga med en ersättning var det ändå osäkert om de fyra kriterierna i Altmarkdomen (nedan kallade *Altmarkkriterierna*) ([12]) var uppfyllda. Det verkade inte finnas någon tydlig definition av vad som ingick i den allmänna trafikplikten. Kommissionen tvivlade också på objektiviteten och öppenheten i metoden för att beräkna procentsatser och tak för bidragen vid förvärv av materiel och fordon. Den menade att de belopp som anslogs till myndigheterna hade fastställts schablonmässigt och att metoden inte verkade lämplig för att undvika överkompensation. Slutligen hade kommissionen inte tillräckligt med information för att kunna bedöma om det fjärde Altmarkkriteriet i fråga om kostnadsanalys var uppfyllt.

3.2 Förenlighet

(50) Eftersom de franska myndigheterna inte hade svarat eller hade lämnat ofullständiga svar gick det enligt kommissionen inte att avgöra frågan om tillämplig rättslig grund för bedömningen av förenligheten hos de stödordningar som omfattades av beslutet om att inleda förfarandet. Eftersom det var oklart vilken typ av stöd som hade beviljats (bidrag eller ersättningar) verkade det också vara för tidigt att välja rättslig grund.

(51) Om de berörda åtgärderna skulle betraktas som ersättning tvivlade kommissionen på att de var förenliga med artiklarna 3, 4 och 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 ([13]).

4. FRANKRIKES SVAR PÅ BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

4.1 Förekomsten av stöd

4.1.1 *Regionens åtgärder*

(52) Frankrike hävdar att kriterierna om selektivitet och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna inte är uppfyllda.

4.1.1.1 Det föreligger ingen selektivitet

(53) Frankrike förklarar att samtliga aktörer som bedriver reguljär kollektivtrafik på väg i Île-de-France och som har ansökt om det har fått stöd via de berörda åtgärderna (135 företag av sammanlagt 150). Dessutom beviljades stödet på grundval av objektiva kriterier som hade fastställts på förhand genom ett beslut av regionen Île-de-France. De offentliga myndigheterna hade alltså inget utrymme för att göra skönsmässiga bedömningar när stödet beviljades.

(54) Även den franska konkurrensmyndigheten hade konstaterat att marknaden för kollektivtrafik på väg i Île-de-France var en särskild marknad på grund av dess särskilda rättsliga inramning. Det användes dessutom inte samma materiel på marknaden för busstransport som på marknaden för reguljär trafik.

4.1.1.2 Det föreligger ingen påverkan på handeln mellan medlemsstater

(55) Frankrike anser att det tydligt framgår av domstolens rättspraxis att en stödordning som inrättas på en marknad som inte är öppen för konkurrens inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget ([14]).

([12]) Domstolens dom den 24 juli 2003, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkersgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([13]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

([14]) Förstainstansrättens dom av den 15 juni 2000, Alzetta Maura mot kommissionen, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

(56) I det här fallet befann sig stödmottagarna i en monopolsituation för varje linje som trafikerades.

(57) Med hänsyn till att marknaden inte var öppen för konkurrens och att stödmottagarna befann sig i en monopolsituation riskerade de berörda åtgärderna alltså inte att påverka handeln mellan medlemsstaterna. Det faktum att en minoritet av stödmottagarna bedrev verksamhet på andra medlemsstaters territorium påverkar inte den slutsatsen, eftersom dessa företag uteslutande utnyttjade de regionala stöden för att fullgöra den allmänna trafikplikten.

4.1.2 *Stifs åtgärder*

(58) Enligt Frankrike bör Stifs åtgärder betraktas som ersättning för allmän trafikplikt. Denna ersättning uppfyller de fyra Altmarkkriterierna och är inte statligt stöd.

4.1.2.1 Det första Altmarkkriteriet

(59) Den allmänna trafikplikt som aktörerna ska fullgöra är tydligt fastställd i artikel 4–2 i avtalen av typ 1 och gäller framför allt skötsel, drift, transport av användare, prissättning, säkerhet och information. Dessa skyldigheter kompletteras genom tillägg nr 3 där det bl.a. fastställs att fordonen måste användas på de linjer som omfattas av avtalet under minst åtta år.

(60) I avtalen av typ 2 föreskrivs samma allmänna trafikplikt som i avtalen av typ 1 (artikel 5–2). Dessutom läggs det till bestämmelser som skärper kvalitetskraven på den rullande materielen (artiklarna 41–43) och den allmänna trafikplikt som aktörerna ska fullgöra definieras också tydligt. Det handlar t.ex. om skyldigheter i fråga om investeringar, skötsel eller underhåll för att säkerställa en viss livslängd för materielen.

4.1.2.2 Det andra Altmarkkriteriet

(61) I fråga om avtalen av typ 1 föreskrevs det i tillägg nr 3 att den ersättning som betalades ut för att förnya och utvidga fordonsparken skulle beräknas genom att en i förväg fastställd taxa för Stifs maximala bidrag tillämpades på de pristak som också fastställts i tillägget.

(62) I artikel 53 i avtalen av typ 2 föreskrivs två typer av bidrag kopplade till den allmänna trafikplikten: C1 (artikel 53–2) som ska täcka driftskostnader och C2 (artikel 53–3) som ska täcka investeringskostnader.

(63) Därför anser Frankrike att ersättningen har beräknats på förhand på ett objektivt och öppet sätt.

4.1.2.3 Det tredje Altmarkkriteriet

(64) Enligt avtalen om allmän trafikplikt (av typ 1 och typ 2) ska ersättning för investeringar enbart beviljas efter det att fordon och utrustning har anskaffats. Stif kontrollerar dessutom de inlämnade underlagen noggrant för att bekräfta att den inköpta rullande materielen verkligen motsvarar Stifs ursprungliga krav. Stif kan när som helst göra undersökningar, revisioner och kontroller. Stödmottagarna är skyldiga att lämna årsrapporter där de redovisar vilka investeringar som har gjorts i enlighet med de preliminära planerna. Slutligen innehåller avtalen klausuler om återbetalning om de avtalade skyldigheterna inte uppfylls och Stif kan även ta ut straffavgifter. Frankrike anser att detta räcker för att garantera att det inte förekommer någon överkompensation.

4.1.2.4 Det fjärde Altmarkkriteriet

(65) Stifs tjänsteavdelningar har tagit fram analysverktyg för att kunna jämföra kostnader utifrån databasen över samtliga aktörer som har avtal med Stif. Därmed går det att säkerställa att ersättningsnivån har fastställts på grundval av en analys av kostnaderna för ett genomsnittligt välskött företag.

4.2 **Förenlighet**

4.2.1 *Regionens åtgärder*

(66) Frankrike betonar att om kommissionen håller fast vid sin syn på ersättningen för allmännyttiga tjänster bör rådets förordning (EEG) nr 1191/69 ([15]) vara den rättsliga grunden för bedömningen av förenligheten i de åtgärder som regionen har vidtagit. Frankrike anser att åtgärderna framför allt uppfyller de villkor som anges i artiklarna 2 och 14 i den förordningen.

(67) Dessutom menar Frankrike att den stödordning som regionen hade infört uppfyller de kumulativa villkoren för att ett statligt stöd ska vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 i EUF-fördraget, dvs. stödet bidrar till mål av gemensamt intresse, marknadsmisslyckande, åtgärden är ett lämpligt politiskt instrument, förekomst av en stimulanseffekt, stödet har begränsats till ett minimum, de negativa effekterna är begränsade, insyn i besluten om att bevilja stöd.

4.2.2 *Stifs åtgärder*

(68) Om kommissionen anser att Stifs åtgärder är statligt stöd anser Frankrike att det går att visa att stödet är förenligt med bestämmelserna eftersom det är förenligt med förordning (EG) nr 1370/2007. Enligt Frankrike uppfyller Stifs stödordning kraven i den förordningen, dvs. den allmänna trafikplikten är tydligt definierad, parametrarna för att beräkna ersättningen har fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt, precis som villkoren för att fördela kostnaderna för att tillhandahålla tjänsterna.

(69) Avtalen av typ 1 uppfyller kraven genom de skyldigheter som anges i skäl 64 och genom att Stif kan genomföra kontroller av hur dessa skyldigheter uppfylls.

(70) Vad gäller avtalen av typ 2 har ersättningen för dessa skyldigheter delats upp beroende på syfte (att täcka driftskostnader eller investeringskostnader). Om fordon inte förnyas i enlighet med investeringsplanen för fordonsparken ska beloppen för motsvarande avskrivningar och finansiella kostnader betalas tillbaka till Stif. Frankrike understryker att Stif enligt avtalen av typ 2 också har rätt att göra revisioner och utökade kontroller. Därför kan Stif säkerställa att utbetalningarna enbart används för att täcka faktiska kostnader för avtalen av typ 2 och att de innebär en skälig ersättning för allmän trafikplikt som är förenlig med förordning (EG) nr 1370/2007 och den inre marknaden.

5. **SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA TREDJE PARTER OCH FRANKRIKES KOMMENTARER**

5.1 **Region**

(71) Regionen uttalar sig enbart om de åtgärder som den själv har vidtagit mellan 1994 och 2008.

(72) Regionen påpekar att organisationen av transporter i Île-de-France omfattades av ett undantag från de civilrättsliga bestämmelserna på grund av dess särskilda omständigheter (demografiskt tryck, urbanisering, etablering av internationella flygplatser, flera stationer).

(73) Mottagarna för stödordningen var kommuner som hade ingått driftsavtal om linjer med privata företag eller som trafikerade linjerna i egen regi. Mottagarna var verksamma på marknaden Île-de-France, som inte var liberaliserad.

5.1.1 *Förekomsten av stöd*

(74) De berörda åtgärderna utgör inte statligt stöd. Regionen hävdar att kriterierna om selektivitet och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna inte är uppfyllda.

5.1.1.1 Selektivitet

(75) Stödet beviljades enligt objektiva och definierade villkor som innebar att alla företag som uppfyllde villkoren hade rätt till stödet. De företag som inte hade fått något stöd hade antingen inte ansökt om det, eller var inte berättigade till det.

([15]) Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT L 156, 28.6.1969, s. 1).

(76) Den rättsliga ordningen för marknaden för kollektivtrafik i Île-de-France har dessutom vissa särdrag, vilket den franska konkurrensmyndigheten också har erkänt. Det innebär att alla företag inte befinner sig i en jämförbar juridisk och faktisk situation och att det därför inte går att konstatera att de berörda åtgärderna är selektiva.

(77) De företag som bedriver reguljär kollektivtrafik på väg och företag som utför andra typer av transporter använder inte heller samma rullande materiel.

5.1.1.2 Påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna

(78) Regionen håller med Frankrikes analys i detta avseende.

5.1.2 *Förenlighet*

(79) Eftersom åtgärderna inte är stöd, gör regionen ingen analys av huruvida de är förenliga med den inre marknaden.

5.1.3 *Åtgärderna är befintligt stöd*

(80) I sina senaste synpunkter hävdar regionen att den ordning som har var i kraft fram till 2008 bör betraktas som befintligt stöd. Enligt regionen infördes ordningen på grundval av rättsakter från 1949 och 1959, dvs. före (1949) Romfördraget eller, om det gäller 1959, innan marknaden för reguljär kollektivtrafik på väg i Île-de-France öppnades för konkurrens.

5.2 **Stif**

(81) Stif uttalar sig enbart om de åtgärder som de själva har vidtagit, dvs. avtalen av typ 1 och typ 2.

5.2.1 *Förekomsten av stöd*

(82) Stif anser att de berörda åtgärderna inte ska betraktas som statligt stöd, eftersom de uppfyller de fyra Altmarkkriterierna.

5.2.1.1 Det första Altmarkkriteriet

(83) Stif menar att det första Altmarkkriteriet är uppfyllt eftersom den allmänna trafikplikt som åligger transportföretagen är tydligt och exakt definierad, även i fråga om investeringskostnader. Ordningen syftar till och innebär att privata transportföretag åläggs drifts- och transportskyldigheter och även skyldigheter i fråga om prissättning, vilket är nödvändigt för att säkerställa transporttjänster som är jämförbara med allmän trafikplikt.

(84) I fråga om avtalen av typ 1 angavs samtliga skyldigheter i varje avtal. Avtalen av typ 2 utgör en fortsättning på avtalen av typ 1, där den allmänna trafikplikten redan var tydligt fastställd.

(85) Förmågan att fullgöra den allmänna trafikplikten och uppfylla dessa skyldigheter är också beroende av fordonen (kvalitet, utrustning, ålder osv.), vilket innebär att det finns angivna krav som har samband med fordonen, däribland kravet i avtalen av typ 2 på att det ska upprättas en detaljerad investeringsplan.

5.2.1.2 Det andra Altmarkkriteriet

(86) Vad gäller avtalen av typ 1 anser Stif att de parametrar som låg till grund för beräkningen av ersättningen för de allmännyttiga tjänsterna var objektiva och transparenta.

(87) Avtalen av typ 2 innehåller uppgifter för beräkningen av ersättningen, vilket innebär att parametrarna var kända på förhand och hade fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt. Enligt avtalen av typ 2 ska det upprättas ett konto för finansiella transaktioner mellan Stif och företaget som ska återspegla den ekonomiska balansen i avtalet och omfatta företagets samtliga intäkter och utgifter, inklusive Stifs bidrag.

(88) De båda avtalstyperna innehåller dessutom kontrollmekanismer för ersättningen.

(89) Detta innebär enligt Stif att parametrarna för den ersättning som aktörerna har beviljats har fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt.

5.2.1.3 Det tredje Altmarkkriteriet

(90) Stif menar att metoden för att välja och jämföra erbjudanden och justera avtalen innan de undertecknas gör det möjligt att undvika risken för överkompensation.

(91) Innan avtal och tillägg undertecknas görs en avancerad analys av driftskostnaderna som baseras på en preliminär driftsbudget från det ansökande företaget och på tekniska och ekonomiska uppgifter. Analysen görs med hänsyn till följande kriterier:

a) Erbjuden volym per linje, period och tidsintervall, vilket gör det möjligt att fastställa antalet körtimmar som krävs för att trafikera varje linje beroende på säsong.

b) Lämplig dimension på fordonsparken för varje del av nätet.

c) Bidragsnivå, beroende på förhandlingar om driftskostnader med utgångspunkt i en detaljerad analys från företaget.

d) En omräkningsformel för att överföra de avtalsbaserade beloppen till löpande euro.

(92) Den metod som används efter genomförandet av avtalet gör det också möjligt att undvika överkompensation. I avtalen föreskrivs följande:

a) Enligt avtal av typ 1 ska det göras en kontroll av villkoren för fullgörandet av allmän trafikplikt, bl.a. i fråga om ersättningen för förvärv av fordon.

b) Enligt avtal av typ 2 ska beloppen för avskrivningar och finansiella kostnader betalas tillbaka om fordon inte förnyas i enlighet med investeringsplanen.

(93) För båda typerna av avtal gäller att Stif kontrollerar hur de utbetalade bidragen har använts i praktiken.

5.2.1.4 Det fjärde Altmarkkriteriet

(94) Uppdraget att fullgöra allmän trafikplikt har inte tilldelats genom en offentlig upphandling.

(95) Däremot anser Stif att kompensationsnivån fastställs genom en detaljerad och avancerad analys av de kostnader som ett genomsnittligt välskött företag skulle ha haft. Med hänsyn till antalet avtal och mångfalden av aktörer tycker Stif att de har en exakt och fullständig bild av den verkliga marknaden, inte minst eftersom avtalet med varje aktör baseras på en mall och på individuella och detaljerade uppgifter.

(96) Dessutom har Stif utvecklade analysverktyg. Stif har anlitat undersökningsföretag för att göra revisioner och fördjupa de interna analysteknikerna och har jämfört erbjudanden på marknaden i Île-de-France och även på de konkurrensutsatta marknaderna för kollektivtrafik ute i landet.

(97) Därför anser Stif att deras krav på tjänsternas kvalitet uppfyller kriterierna för jämförbarhet med ett genomsnittligt välskött företag. Avtalen av typ 1 innehöll gemensamma mål som syftade till att skapa en enhetlig kvalitet i bussnätet, indikatorer för att mäta kvaliteten och ett finansiellt stimulanssystem för att bidra till utvecklingen. Detta system har kompletterats i avtalen av typ 2.

(98) Ersättningsnivån har alltså fastställts på grundval av en analys av de kostnader som ett genomsnittligt välskött företag med transportmedel skulle ha haft för att fullgöra dessa förpliktelser.

5.2.2 *Förenlighet*

(99) Om kommissionen trots detta anser att ordningen är ett statligt stöd uppmanar Stif kommissionen att ange vilken rättslig grund den tänker använda för att bedöma förenligheten. Stif undrar varför kommissionen i beslutet om att inleda förfarandet ansåg att bedömningen av förenligheten skulle baseras på förordning (EG) nr 1370/2007. Eftersom de berörda åtgärderna vidtogs innan den förordningen trädde i kraft anser Stif att förordning (EEG) nr 1191/69 borde tillämpas i så fall. Trots detta utgår Stif från förordning (EG) nr 1370/2007 i sina synpunkter, för att de ska stämma överens med kommissionens beslut om att inleda förfarandet.

(100) Enligt Stif uppfyller avtalen av typ 1 och typ 2 samtliga villkor som anges i förordning (EG) nr 1370/2007.

(101) För det första är de avtal som har slutits med de privata aktörerna avtal om allmän trafik i den mening som avses i förordning (EG) nr 1370/2007 och Stif representerar den behöriga myndigheten.

(102) För det andra uppfylls villkoret om att den allmänna trafikplikten ska vara klart och tydligt definierad, och de avsedda geografiska områdena är tydligt fastställda.

(103) För det tredje har parametrarna för att beräkna ersättningen fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt.

(104) För det fjärde omfattar avtalen detaljerade uppgifter om de kostnader som företaget respektive Stif ska stå för.

(105) För det femte har risken för överkompensation undanröjts, vilket framgår av förklaringen i skälen 90–93.

5.3 **Optile**

(106) Optile omfattar 70 företag (siffra från 2012) som driver kollektivtrafik i enlighet med regionens transportplan, med undantag för SNCF och RATP. Synpunkterna gäller enbart åtgärder som har vidtagits av regionen.

5.3.1 *Förekomsten av stöd*

(107) I motsats till vad kommissionen antog i beslutet om att inleda förfarandet, anser Optile inte att detta stöd ska läggas till den ersättning som kommunerna redan har betalat ut och att det alltså inte ska betraktas som en kompletterande utbetalning utan som en sänkning av kommunernas kostnad.

(108) För att stödet skulle betalas ut krävdes det för övrigt ett tillägg till de befintliga avtalen om allmän trafikplikt med nya skyldigheter för företaget.

(109) Optile anser att endast ett av de fyra villkoren för statligt stöd är uppfyllt, dvs. användningen av offentliga medel. Villkoren om selektivitet, ekonomisk fördel och påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna är inte uppfyllda.

5.3.1.1 Ekonomisk fördel

(110) Stödet från regionen var avsett för kommunerna och inte för transportföretagen. Syftet var att minska den finansiella bördan för kommunerna.

(111) Om stöden inte hade betalats ut skulle avtalen ha fortsatt att genomföras utan förändring, den nivå på erbjudandet och de tjänstevillkor som fastställts i det ursprungliga avtalet skulle ha varit oförändrade, eller så skulle de ansvariga kommunerna ha behövt betala ut större ersättningar på grund av underskotten till följd av bristande intäkter från driften i fråga om kostnaderna för de tjänster som berörs av ändringarna i tilläggen till avtalen om allmän trafikplikt.

(112) De belopp som ställts till företagens förfogande vid tidpunkten för förvärv av fordon betalades tillbaka till de ansvariga kommunerna under materielens avskrivningstid och de finansiella avgifterna för företagen var lika stora som vid banklån. Det var alltså fråga om en överföring av avgifter mellan kommuner.

(113) Dessutom hävdade Optile att regionens stöd gick att likställa med ersättning för allmän trafikplikt. Eftersom de fyra Altmarkkriterierna var uppfyllda förelåg ingen ekonomisk fördel.

(114) I fråga om det första Altmarkkriteriet betalades regionens stöd ut på villkor att det hade gjorts ett tillägg till de avtal som slutits mellan de berörda kommunerna och företagen. Tillägget omfattade ett utökat utbud och en skyldighet att göra kvalitetsförbättringar, vilket sedan kontrollerades.

(115) Vad gäller det andra Altmarkkriteriet hade parametrarna för att beräkna ersättningen fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt och de baserades på en objektiv beräkning av kostnaden för tjänsten. Som exempel nämner Optile regionens bidrag till finansiering av fordon, som täckte 25–60 % av förvärvskostnaden, beroende på fordonens och nätets egenskaper. Dessa hade fastställts på förhand, liksom de högsta tillåtna nivåerna på bidragen. Dessutom hade metoden för att fördela bidragen på den ersättning som betalats ut till företaget fastställts i mallen för tillägget.

(116) När det gäller det tredje Altmarkkriteriet hade den ersättning som skulle betalas av kommunerna fastställts på grundval av en preliminär budget som i sin tur hade utarbetats på basis av driftskostnaderna för tjänsten. Effekterna av regionens utrustningsbidrag och de intäkter som fastställts enligt de senaste passagerarräkningarna var inräknade i kostnaderna. Enligt avtalen fick kommunen rätt att kontrollera företagets räkenskaper.

(117) I fråga om det fjärde Altmarkkriteriet undersökte kommunerna företagens kostnadsstrukturer innan avtalen slöts. Kostnaderna för att tillhandahålla rullande materiel motsvarade för övrigt endast cirka 15 %.

5.3.1.2 Selektivitet

(118) Alla kommuner som ansvarade för att organisera ett nät av reguljär kollektivtrafik på väg i Île-de-France var berättigade till dessa stöd. Kriterierna för tilldelning hade fastställts i förväg och var objektiva. Företag som endast bedrev tillfällig trafik berördes inte.

5.3.1.3 Påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna

(119) Marknaden för reguljär kollektivtrafik på väg i Île-de-France var inte öppen för konkurrens. När ordningen utformades 1979 hade transportmarknaderna ännu inte öppnats för konkurrens i de andra medlemsstaterna.

(120) Kommissionens hypotes om att företagen i Île-de-France skulle kunna använda subventionerat materiel för att vinna kontrakt på andra transportmarknader som var öppna för konkurrens i Frankrike eller EU skulle inte gå att genomföra i praktiken, vare sig avtalsmässigt eller materiellt. Dels innehöll avtalen bestämmelser som begränsade möjligheten att använda fordon som delvis var subventionerade av regionen i annan verksamhet och som innebar att det inte gick att utnyttja det regionala systemet för att bedriva verksamhet på en annan marknad. Dels kunde det rullande materiel som användes för att utföra de avtalade tjänsterna i Île-de-France rent konkret inte användas samtidigt utanför Île-de-France för att utföra liknande tjänster på andra marknader.

(121) Dessutom anser Optile att de fordon som var avsedda för stadstrafik och transport av framför allt stående passagerare inte gick att använda för tillfällig trafik som krävde bussar som var utformade för att transportera sittande passagerare.

5.3.2 *Förenlighet*

(122) Om ordningen skulle betraktas som statligt stöd borde förenligheten bedömas med hänsyn till bestämmelserna i förordning (EEG) nr 1191/69 och inte (EG) nr 1370/2007, för att garantera rättssäkerheten och beakta de berättigade förväntningarna.

(123) I enlighet med förordning (EEG) nr 1191/69 var det nödvändigt att sluta avtal om allmän trafikplikt för att hantera den demografiska utvecklingen och för att tillhandahålla en tillfredsställande kollektivtrafik utan att låta användarna bära hela kostnaderna och samtidigt ta hänsyn till miljönormerna. Avtalen var förenliga med artikel 14 i förordningen eftersom de innehöll de delar som krävdes som ett minimum. Slutligen överskred den betalning som betalades ut till företagen inte vad som var nödvändigt för att säkerställa funktionen hos den allmänna trafikplikten: betalningen hade ett tak motsvarande skillnaden mellan driftskostnaderna för de avtalade tjänsterna och summan av samtliga intäkter från dessa tjänster.

(124) Om ordningen skulle betraktas som statligt stöd borde den alltså anses vara förenlig med den inre marknaden på grundval av förordning (EEG) nr 1191/69.

5.4 **Keolis**

(125) Keolis är en koncern av företag som bedriver verksamhet inom transportsektorn, framför allt inom sektorn för kollektivtrafik på väg i Île-de-France. Koncernen är medlem i Optile. Keolis synpunkter gäller enbart de åtgärder som har vidtagits av regionen.

5.4.1 *Förekomst av stöd och förenlighet med förordning (EEG) nr 1191/69*

(126) Det är uppenbart att kommunerna har fått stöd av regionen, men Keolis bekräftar att transaktionen var finansiellt neutral för aktörerna. Utan stöd skulle kommunerna ha behövt betala ut ett motsvarande bidrag till de aktörer som de hade ingått driftsavtal med, eller ha tvingats gå med på en neddragning av tjänsterna. Aktörerna har alltså inte fått någon ytterligare fördel i förhållande till den offentliga finansieringen utan regionens stödordning.

(127) Dessutom går det inte att skilja ut ordningen från de driftsavtal som slutits mellan transportföretagen och kommunerna. Den var bara en aspekt av kommunernas genomförande av avtal om allmän trafikplikt i den mening som avses i artikel 14 i förordning (EEG) nr 1191/69 och Keolis ansåg att avtalen var förenliga med bestämmelserna i den artikeln.

(128) Därför var ordningen inte i sig ett system för statligt stöd, eftersom aktörerna inte fick någon ekonomisk fördel av den.

5.4.2 *Åtgärderna är befintligt stöd*

(129) Keolis menar att det system som regionen införde 1994 var en befintlig stödordning eftersom den tillämpade bestämmelserna i artikel 19 i dekretet från 1949 ([16]), som utfärdades innan Romfördraget trädde i kraft. De berörda åtgärderna bör därför bedömas enligt rådets förordning (EG) nr 659/1999 ([17]), och kommissionen har enbart rätt att ge de franska myndigheterna förslag till lämpliga åtgärder i framtiden, i förekommande fall. Eftersom den berörda ordningen avskaffades 2008 finns det inte längre någon anledning att granska den.

(130) Samma slutsats gäller även om år 1994 ska betraktas som året då regionen inrättade ordningen. År 1994 var den berörda ekonomiska sektorn inte öppen för konkurrens, vilket framgår av de beslut som kommissionen antog 1997 och 1998 ([18]). Kriteriet om påverkan på handeln mellan medlemsstaterna var alltså inte uppfyllt.

(131) Det stämmer att den inre marknaden har utvecklats sedan 1994 och att vissa medlemsstater har beslutat att konkurrensutsätta sina lokala marknader för kollektivtrafik. Men även om denna utveckling skulle räcka för att regionens ordning i dag ska betraktas som statligt stöd, bör detta betraktas som befintligt stöd. Av de anledningar som beskrivs i skäl 129 behöver det alltså inte granskas.

5.5 **RATP Dev**

(132) Företaget RATP Développement (nedan kallat *RATP Dev*) är ett dotterföretag till RATP som är ett offentligt företag vars huvudsakliga verksamhet består av lokal och regional persontrafik på väg och järnväg. Synpunkterna gäller enbart åtgärder som har vidtagits av regionen och avtal av typ 1.

5.5.1 *Förekomsten av stöd*

5.5.1.1 Regionens åtgärder

(133) RATP Dev anser att två kriterier för att regionens åtgärder ska kunna betraktas som stöd inte är uppfyllda: kriterierna om selektivitet och ekonomisk fördel.

([16]) Dekret nr 49–1473 av den 14 november 1949 om samordning och harmonisering av transporter på järnväg och väg.

([17]) Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1), (*procedurförordningen från 1999*).

([18]) Kommissionens beslut 98/693/EG av den 1 juli 1998 avseende det stöd som Spanien beviljat Plan Renove Industrial för förvärv av industriella fordon (augusti 1994–december 1996) (EGT L 329, 5.12.1998, s. 23). Kommissionens beslut 98/182/EG av den 30 juli 1997 om stöd som beviljats av regionen Friuli-Venezia Giulia (Italien) till företag som utför godstransporter på väg i regionen (EGT L 66, 6.3.1998, s. 18).

(134) När det gäller selektivitet innebär den särskilda rättsliga ramen att marknaden för kollektivtrafik på väg i Île-de-France är en separat geografisk marknad, vilket också den franska konkurrensmyndigheten har konstaterat. Inom den referensram som denna marknad utgör var regionens ordning en allmän, icke-diskriminerande och icke-skönsmässig åtgärd, eftersom den gynnade alla företag som bedrev kollektivtrafik på väg i Île-de-France och som hade undertecknat ett driftsavtal med en kommun.

(135) Men med tanke på hur villkoren för geografisk selektivitet ([19]) och materiell selektivitet ([20]) definieras i EU:s rättspraxis är regionens ordning inte heller statligt stöd, utan en allmän åtgärd.

(136) När det gäller kriteriet om ekonomisk fördel bör regionens bidrag likställas med ersättning för allmännyttiga tjänster. Eftersom ersättningarna var förenliga med de fyra Altmarkkriterierna medförde de inte någon ekonomisk fördel.

(137) När det gäller det första Altmarkkriteriet, dvs. kravet på att skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster ska vara klart definierade, understryker RATP Dev att ersättningen för fullgörandet av dessa skyldigheter härrör från flera statliga källor och därför måste bedömas i förhållande till samtliga skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, så som de anges i avtalet om allmän trafik. Det vore alltså fel att hävda att regionens bidrag endast hade beviljats som ersättning för de ytterligare skyldigheter som regionen hade infört. Tvärtom utgjorde de ett av flera bidrag till den ersättning som betalades ut till transportföretagen.

(138) Den allmänna trafikplikten var tydligt definierad i de driftsavtal som slöts mellan kommunerna och transportföretagen och de ändringar som krävdes för att regionens bidrag skulle beviljas var endast ett komplement. Kommissionen hade för övrigt, t.ex. i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag ([21]), tydligt erkänt att skyldigheten att investera i rullande materiel är en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för vars fullgörande ersättning får beviljas.

(139) Vad gäller det andra Altmarkkriteriet hade bidragens storlek fastställts tydligt beroende på de olika syftena med förvärven av fordon (från 25 till 60 % beroende på om det gällde att utöka fordonsparken eller att investera i en förnyelse) och taken för bidragen hade fastställts i förväg. Parametrarna granskades regelbundet, med hänsyn till att bidragsnivån måste anpassas i förväg på ett öppet sätt för att undvika överkompensation.

(140) I fråga om de tredje och fjärde Altmarkkriterierna innehöll driftsavtalen finansiella bestämmelser om att transportföretaget årligen skulle överlämna en preliminär driftsbudget som skulle följa strikt angivna regler och som skulle inkludera de intäkter som omfattades av regionens bidrag. Den berörda kommunens bidrag fastställdes i förhållande till underskottet i den preliminära driftsbudgeten. Dessutom fanns återbetalningsmekanismer för att undvika överkompensation.

5.5.1.2 Stifs åtgärder inom ramen för avtal av typ 1

(141) RATP Dev anser att Stifs ordning inte uppfyller kriterierna för selektivitet och ekonomisk fördel och att den därför inte kan betraktas som statligt stöd.

(142) Vad gäller kriteriet om selektivitet gäller samma resonemang som beskrivs i skälen 134 och 135.

(143) När det gäller kriteriet om ekonomisk fördel kan Stifs bidrag liknas vid ersättning för allmännyttiga tjänster. Enligt RATP Dev uppfyller ersättningen de fyra Altmarkkriterierna.

(144) När det gäller det första Altmarkkriteriet påpekar RATP Dev att kommissionen i sitt beslut om att inleda förfarandet inte ifrågasatte att driftskostnaderna gällde ersättning för att fullgöra en tydligt definierad allmän trafikplikt.

(145) Vad gäller det andra Altmarkkriteriet hade de företag som slutit avtalen lämnat in dokumentation för varje berörd linje till Stif. Dokumentationen innehöll en bedömning av finansieringsbehovet med utgångspunkt i en detaljerad ekonomisk analys.

([19]) Se t.ex. domstolens dom av den 6 september 2006, Portugal mot kommissionen, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, punkterna 56–58.
([20]) Se t.ex. förstainstansrättens dom av den 7 mars 2012, British Aggregates mot kommissionen, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110.
([21]) EUT C 184, 22.7.2008, s. 13.

(146) När det slutligen gäller de faktorer som ska beaktas i samband med de tredje och fjärde Altmarkkriteriet förklarar RATP Dev att den juridiska analysen av avtalen av typ 1 tydligt visar att principerna för ersättningen var förenliga med rättspraxis enligt Altmarkdomen, eftersom avtalen även omfattade kontrollmekanismer som kunde leda till att stödet betalades tillbaka.

5.5.2 *Åtgärderna är befintligt stöd*

(147) RATP Dev anser att regionens och Stifs ordningar är befintligt stöd i den mening som avses i procedurförordningen från 1999, eftersom de enligt RATP Dev infördes innan EUF-fördraget trädde i kraft och de berörda marknaderna för kollektivtrafik ännu inte var öppna för konkurrens vid den tidpunkten.

(148) Regionens ordning baserades i själva verket på en bestämmelse som inte hade förändrats mellan 1949 och 2012, medan Stifs ordning var en förlängning av en ordning som infördes 1948.

(149) Regionens och Stifs ordningar var inte statligt stöd när de inrättades, eftersom de inte hindrade handeln inom gemenskapen. När ordningarna infördes var de berörda marknaderna inte öppna för konkurrens, varför det fjärde kriteriet för statligt stöd inte är uppfyllt.

(150) Kommissionen har ingen möjlighet att återkräva de stöd som har betalats ut inom ramen för dessa befintliga stödordningar. Den kan enbart begära korrigerande åtgärder för framtiden.

5.5.3 *Förenlighet*

(151) Om det ska göras en bedömning av förenligheten med statligt stöd måste den enligt RATP Dev göras med hänvisning till förordning (EEG) nr 1191/69 för bidrag som har betalats ut före den 3 december 2009, dvs. då förordning (EG) nr 1370/2007 trädde i kraft.

(152) De avtal som har ingåtts med företagen inom RATP Dev kan betraktas som avtal om allmän trafikplikt i enlighet med förordning (EEG) nr 1191/69. Precis som förklaras i skäl 140 garanterade avtalen att transportföretagen inte fick någon överkompensation. De bidrag från regionen som ingick i den ersättning som betalades ut inom ramen för dessa avtal är förenliga med förordning (EEG) nr 1191/69 och är alltså förenliga med den inre marknaden. RATP Dev anser att samma resonemang gäller för den ersättning som Stif har betalat ut före den 3 december 2009 inom ramen för avtal av typ 1.

(153) Förordning (EG) nr 1370/2007 bör tillämpas på bidrag som har betalats ut efter den 3 december 2009 enligt RATP Dev. Enligt den förordningen är ersättning som betalas ut inom ramen för avtal om allmän trafikplikt förenlig med den inre marknaden och är undantagen från kravet på anmälan om i) avtalen omfattar det som föreskrivs i artikel 4 i förordningen och ii) ersättningen inte leder till någon överkompensation. RATP Dev menar att dessa båda villkor är uppfyllda och att åtgärderna alltså är förenliga med den inre marknaden.

5.6 **Transdev Île-de-France**

(154) Transdev Île-de-France (nedan kallat *Transdev*) ingår i Transdevkoncernen och bedriver verksamhet inom sektorn för passagerartransport i Île-de-France, där företaget trafikerar kollektivtransportnät på väg utanför centrumrådet, som trafikeras av RATP.

(155) Transdevs synpunkter gäller enbart åtgärder som har vidtagits av regionen, även om de avtalsexempel som används för att styrka resonemanget också omfattar en del av perioden med avtal av typ 1 och 2.

(156) För det första påpekar Transdev att den reguljära kollektivtrafiken på väg omfattas av särskilda regler i Île-de-France och att sektorn utgör ett undantag från de civilrättsliga transportreglerna.

(157) Under den berörda perioden kunde den ansvariga myndigheten välja ut företag för driften av nätet utan något anbudsförfarande genom att göra en administrativ registrering i transportplanen, framför allt på grund av att förordning (EG) nr 1370/2007 ännu inte hade trätt i kraft.

(158) Dessutom orsakade den ansvariga myndigheten strukturella underskott genom att fastställa biljettpriser administrativt, utan hänsyn till de verkliga driftskostnaderna. Dessa underskott ersattes sedan finansiellt inom ramen för avtalen om allmän trafikplikt.

(159) Slutligen var marknaden för reguljär kollektivtrafik på väg i Île-de-France inte öppen för konkurrens.

5.6.1 *Förekomsten av stöd*

(160) Transdev har gett byrån Microeconomix i uppdrag att analysera tre avtal med tillägg samt de finansiella flödena i samband med dem. Transdev redogör för de viktigaste slutsatserna och förklarar att expertrapporten tydligt visar att stödordningen är neutral och att det inte har förekommit överkompensation.

(161) Enligt Transdev innebar mekanismen för att behandla regionens bidrag att de inte på något sätt gick att likställa med investeringsstöd. De regionala bidragen återbetalades i själva verket i någon bemärkelse till den kommun som ansvarade för verksamheten under tillgångarnas avskrivningsperiod, eftersom de innebar en sänkning i den ersättning som kommunen betalade.

(162) De berörda åtgärderna var alltså helt neutrala för utbetalningen av ersättning för allmän trafikplikt till de transportaktörer som hade ett avtal om allmän trafikplikt.

(163) Detta innebär att kriterierna för att betrakta ordningen som statligt stöd inte är uppfyllda.

5.6.1.1 Statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten

(164) Transdev anser att medlen aldrig lämnade den offentliga sfären, eftersom de belopp som regionen betalade ut i slutänden kom kommunerna till del.

5.6.1.2 Ekonomisk fördel

(165) Eftersom medlen inte ställdes till förfogande på mer fördelaktiga villkor än vad som erbjöds på bankmarknaderna medförde de inga fördelar för aktörerna. Regionen gav i stället kommunerna en fördel, utan att detta påverkade konkurrensen.

(166) För övrigt hävdar Transdev att den utrustning som regionen medfinansierade inte hade kunnat användas för att konkurrera med företag som inte var berättigade till bidragen.

5.6.1.3 Selektivitet

(167) Alla företag som bedrev verksamhet på marknaden för reguljär kollektivtrafik på väg i Île-de-France berördes på samma sätt, varför åtgärden inte var selektiv i detta avseende.

5.6.1.4 Påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna

(168) Eftersom det varken förekommer någon ekonomisk fördel eller selektivitet anser Transdev att konkurrensen inte har varit hotad och att handeln mellan medlemsstaterna inte heller har påverkats.

5.6.2 *Förenlighet*

(169) Om kommissionen ändå konstaterar att det har förekommit statligt stöd anser Transdev att den berörda ordningen var förenlig med den inre marknaden eftersom den var förenlig med förordning (EEG) nr 1191/69.

5.7 **Internationella kollektivtrafikunionen UITP**

(170) Internationella kollektivtrafikunionen UITP är en världsomspännande branschorganisation för alla former av kollektivtrafik och den har över 3 100 medlemmar (aktörer, myndigheter och leverantörer) globalt.

(171) UITP går inte in i detalj på de mekanismer som granskas i beslutet om att inleda förfarandet. I stället lyfter organisationen fram vissa grundläggande principer för den berörda sektorn.

(172) För det första har medlemsstaterna stort manöver- och tolkningsutrymme i definitionen av allmän trafikplikt, framför allt beroende på användarnas behov, i enlighet med den princip som fastställs i förordning (EG) nr 1370/2007.

(173) För det andra utmärks den europeiska kollektivtrafiken av att driftskostnaderna i genomsnitt täcks med upp till cirka 50 % av biljettintäkter (30 % i Paris). Det är alltså mycket viktigt att offentliga myndigheter ger korrekt ersättning för allmän trafikplikt.

(174) Slutligen är allmän trafikplikt i motsats till vad som antyds i skäl 43 i kommissionens beslut om att inleda förfarandet inte begränsade till driftskostnaderna för transporttjänster: de kan också syfta till att förbättra kvaliteten i tjänsten, infrastrukturen och den rullande materielen. Åtgärderna kan vara förenliga med den inre marknaden om de uppfyller kraven i den gällande förordningen, dvs. förordning (EG) nr 1370/2007 eller förordning (EEG) nr 1191/69.

5.8 **Kompletterande synpunkter från RATP Dev, Transdev, Optile och Keolis den 21 juni 2016**

(175) De fyra berörda parter som vill komplettera sina synpunkter påminner för det första kommissionen om dess beslut i samband med granskningen av ett statligt stöd som Tjeckien hade infört (nedan kallat *beslutet om Autobus Porizeni*) ([22]). Sakförhållandena bakom det beslutet har enligt de berörda parterna stora likheter med förhållandena för regionens ordning (i enlighet med avtalen av typ 1). Kommissionen granskade det tjeckiska systemet med investeringsbidrag och tog hänsyn till hur dessa bidrag påverkade den driftsersättning som beviljades inom ramen för driftsavtalen och konstaterade att de var förenliga med den inre marknaden på grundval av förordning (EEG) nr 1191/69.

(176) De berörda parterna anser också att Jørgen Andersen-domen har avgjort frågan om vilken förordning om kollektivtrafik som ska vara tillämplig i detta ärende: nämligen förordning (EEG) nr 1191/69 i sin ändrade version från 1991 och inte förordning (EG) nr 1370/2007.

(177) Framför allt hävdar de berörda parterna att de regionala bidrag som har betalats ut enligt regionens ordning inte är statligt stöd. De baserar denna slutsats på att ordningen innebär att en årlig ränta ska tillämpas på bidraget för inköp av rullande materiel.

(178) När det gäller frågan om tillämplig förordning anser de tredje parterna att Jørgen Andersen-domen fastställer när förordningarna (EEG) nr 1191/69 respektive (EG) nr 1370/2007 ska tillämpas. I den domen konstaterar domstolen att förordning (EEG) nr 1191/69 ska tillämpas vid granskning av

a) lagligheten i stöd som har betalats ut före den 3 december 2009, eftersom förordning (EEG) nr 1191/69 är en förordning om undantag från kravet på anmälan av ersättning som betalas ut i enlighet med bestämmelserna i förordningen,

b) lagligheten i stöd som har betalats ut i enlighet med avtal som var i kraft den 3 december 2009 och som har förlängts i olika fastställda perioder i enighet med artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1370/2007.

(179) Enligt Jørgen Andersen-domen ska kommissionen i detta fall granska stöd som har betalats ut före den 3 december 2009 i enlighet med förordning (EEG) nr 1191/69, även för ersättning som har betalats ut i form av priser inom ramen för ordningen för avtalen om allmän trafikplikt. Villkoren för beräkning av den ersättning som har betalats ut i form av priser har dessutom fastställts i rättspraxis enligt Danske Bus-domen ([23]), där det krävs att ersättningar ”som direkt och uteslutande är nödvändiga för att genomföra allmännyttiga transporttjänster som sådana” ([24]).

(180) Även om kommissionen i undantagsfall skulle vägra att betrakta förordning (EEG) nr 1191/69 som en undantagsförordning bör den i enlighet med sin beslutspraxis konstatera att de regionala bidrag som har beviljats genom regionens ordning är förenliga med den inre marknaden.

(181) Om kommissionen vägrar att tillämpa de principer som anges i Jørgen Andersen-domen och tillämpar förordning (EG) nr 1370/2007 bör den konstatera att tillämpningsvillkoren för granskningen av förenligheten i den ersättning som har betalats ut i form av priser är identiska med dem som anges i förordning (EEG) nr 1191/69.

([22]) Kommissionens beslut av den 16 april 2008 om det statliga stöd nr 350/2007 som Tjeckien har infört till förmån för Autobus Porizeni.
([23]) Förstainstansrättens dom av den 16 mars 2004, Danske Busvognmænd mot kommissionen, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.
([24]) Samma som ovan, punkt 86.

(182) Slutligen kompletterar även de berörda parterna sina inlägg om befintligt stöd efter kommissionens beslut om Dublin Bus/Irish Bus den 15 oktober 2014 ([25]). I det beslutet konstaterade kommissionen att ett bidragssystem för investeringar som inrättades 1985 och som i hög grad liknar den ordning som regionen har infört, var befintligt stöd.

6. **KOMMISSIONENS BEDÖMNING AV DE BERÖRDA ÅTGÄRDERNA**

(183) Kommissionens analys omfattar de tre ordningar för investeringsstöd som avses i beslutet om att inleda förfarandet, dvs. i) regionens ordning för bidrag till investeringar i enlighet med besluten CR 34–94, CR 44–98 och CR 47–01, ii) den efterföljande ordning som infördes genom tillägg nr 3 till avtalet av typ 1 och slutligen iii) C2-bidraget till avtal av typ 2. I fråga om avtal av typ 2 vill kommissionen förtydliga att granskningen grundades på att C2-bidraget berörde investeringsfrågor. Beslutet om att inleda förfarandet avser endast åtgärder som kan innebära en form av stöd till investeringar, vilket innebär att C1-bidraget i avtalen av typ 2 inte omfattas.

6.1 **Stödordning eller individuellt stöd**

(184) Mer än 100 företag och organisationer har under årens lopp tagit emot bidrag som har betalats ut av regionen och därefter av Stif. Innan det går att bedöma förekomsten av stöd och deras eventuella förenlighet med den inre marknaden måste man undersöka om bidragen har beviljats individuellt – och i så fall måste granskas individuellt av kommissionen – eller inom ramen för stödordningar – vilket skulle innebära att det räcker med att kommissionen granskar de viktigaste parametrarna för de berörda ordningarna.

(185) I rådets förordning (EU) 2015/1589 ([26]) (procedurförordningen) definieras begreppet *stödordning* som ”varje rättsakt på grundval av vilken individuellt stöd kan beviljas företag som i rättsakten definieras på ett allmänt och abstrakt sätt, utan att några ytterligare genomförandeåtgärder krävs, samt varje rättsakt på grundval av vilken stöd, som inte är hänförbart till ett visst projekt, kan beviljas ett eller flera företag för obestämd tid och/eller med obestämt belopp”. Denna definition innebär att kommissionen när den ska särskilja en stödordning från en samling individuella stöd bl.a. måste bedöma vilken handlingsfrihet den myndighet som beviljar stödet har i varje enskilt fall.

(186) Vad gäller den ordning som regionen har infört konstaterar kommissionen att det regionala rådets beslut från 1994 innehåller en allmän och abstrakt definition av vilka företag som kan vara berättigade till bidrag, nämligen företag eller organisationer som har ingått ett avtal med en kommun i Île-de-France om driften av busslinjer inom kollektivtrafiken. I samma beslut anges tydligt och exakt vilken typ av tillgångar som kan subventioneras, pristak för sådana tillgångar och bidragsnivån för varje typ av tillgång. Villkoren för att bevilja stödet anges också, dvs. skyldigheten för den kommun som ansvarar för verksamheten och för företaget att föreslå en kvantitativ eller kvalitativ förbättring av transporterbjudandet. Regionens eget handlingsutrymme för att bevilja bidragen var alltså tydligt avgränsat av bestämmelserna i beslutet från 1994 och i de efterföljande besluten från 1998 och 2001. Därför anser kommissionen att dessa beslut utgör en rättslig grund för en ordning.

(187) Vad gäller de bidrag som har betalats ut inom ramen för avtal av typ 1 konstaterar kommissionen att de följer av den avtalsmodell som Stif upprättade och validerade 2006. De individuella anpassningarna av avtalet fick inte medföra några undantag från de grundläggande principerna och parametrarna i modellen, vilket också påpekas i inledningen till varje avtal av typ 1: ”detta avtal genomförs i enlighet med de riktlinjer och principer som anges i den regionala produktspecifikation som Stifs styrelse antog vid sitt möte den 13 december 2006 och är förenligt med den mall av typ 1 som också har antagits av styrelsen”. Detta konstaterande gäller framför allt för de ändringar som infördes genom tillägg nr 3 efter ett beslut av Stifs styrelse den 2 oktober 2008. Enligt det beslutet kan alla transportföretag som har ett avtal av typ 1 med Stif göra anspråk på de investeringsbidrag som avses i tillägg nr 3. I mallen för tillägg nr 3 (framför allt i bilaga I) anges tydligt och exakt vilken typ av tillgångar som kan subventioneras, pristak för sådana tillgångar och bidragsnivån för varje typ av tillgång. Stifs handlingsutrymme i fråga om att bevilja de bidrag som införs genom tillägg nr 3 var alltså strängt begränsat genom den mall som utfärdades genom beslutet 2008. Därför anser kommissionen att detta beslut utgör en rättslig grund för en ordning.

([25]) Kommissionens beslut (EU) 2015/635 av den 15 oktober 2014 om statligt stöd nr SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07) som Irland har infört till förmån för bussföretagen Córas Iompair Éireann (Dublin Bus och Irish Bus) (EUT L 104, 23.4.2015, s. 17).

([26]) Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i EUF-fördraget, EUT L 248, 24.9.2015, s. 9.

(188) Ett liknande resonemang kan tillämpas på C2-bidraget i avtalen av typ 2. Detta beräknas med metoder som är noggrant angivna i den mall för avtal av typ 2 som Stifs råd har antagit. Alla företag som har ett avtal av typ 2 kan begära C2-bidrag för sina investeringsutgifter och Stif har inget utrymme för skönsmässiga bedömningar vid beräkningen av den ersättningen.

(189) Därför anser kommissionen att det inte är nödvändigt att göra en individuell granskning av varje bidrag för att avgöra förekomsten av stöd. I resten av detta beslut baseras kommissionens resonemang därför på de allmänna parametrar som fastställs i den rättsliga grunden för var och en av de tre berörda ordningarna.

6.2 **Förekomsten av statligt stöd**

(190) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(191) Det framgår av denna bestämmelse att de undersökta åtgärderna för att betraktas som statligt stöd måste i) ha sitt ursprung i staten, dvs. innefatta statliga medel och kunna tillskrivas staten, ii) innebära en ekonomisk fördel för mottagaren, iii) vara selektiva och iv) riskera att snedvrida konkurrensen och påverka handelsutbytet mellan medlemsstaterna.

6.2.1 *Statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten*

6.2.1.1 Regionens åtgärder

(192) Regionens bidrag har beviljats på grundval av beslut som fattats av det regionala rådet och har belastat regionen Île-de-Frances budget.

(193) Därför drar kommissionen slutsatsen att regionens åtgärder inbegriper statliga medel och att de ska tillskrivas den franska staten.

6.2.1.2 Stifs åtgärder

(194) Eftersom Stif är en offentlig administrativ organisation kan deras beslut hänföras till en offentlig myndighet och deras resurser är offentliga.

(195) Därför drar kommissionen slutsatsen att Stifs åtgärder inbegriper statliga medel och att de ska tillskrivas den franska staten.

6.2.2 *Ekonomisk fördel*

(196) Till att börja med vill kommissionen förtydliga att mottagarna av de åtgärder som regionen och Stif har genomfört måste betraktas som företag eftersom de, oavsett rättslig ställning, i det här fallet bedriver ekonomisk verksamhet, dvs. erbjudandet av transporttjänster på väg. Alla mottagare för dessa åtgärder – privata företag eller offentliga organisationer – bedriver alltså ekonomisk verksamhet och ska betraktas som företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(197) I beslutet om att inleda förfarandet undrade kommissionen över egenskaperna hos de stödåtgärder för investeringar som regionen och sedan Stif hade genomfört och om det var fråga om bidrag till investeringar eller ersättning för allmän trafikplikt.

(198) De franska myndigheterna och de berörda parterna ansåg att regionens och Stifs åtgärder var ersättning som beviljades kommuner och privata bussföretag som ersättning för fullgörandet av allmän trafikplikt, att de var förenliga med de kriterier som fastställs i rättspraxis från Altmarkdomen och att de inte hade gett mottagarna någon ekonomisk fördel.

(199) Ersättning för kostnader som uppstår vid tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse är inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget om fyra kumulativa villkor är uppfyllda ([27]). För det första måste mottagarföretaget ha det faktiska ansvaret för att fullgöra den allmänna trafikplikten och denna förpliktelse måste vara tydligt definierad. För det andra ska de parametrar på grundval av vilka ersättningen beräknas vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt. För det tredje får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med fullgörandet av den allmänna trafikplikten med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grundval av fullgörandet av dessa skyldigheter. När det företag som ges ansvaret för att fullgöra den allmänna trafikplikten inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande för att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, ska för det fjärde storleken på den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag, som är utrustat med medel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det, skulle ha åsamkats vid fullgörandet av denna förpliktelse, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av förpliktelsen. Kommissionen har vidareutvecklat sin tolkning av dessa villkor i sitt meddelande om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. ([28])

(200) Därför kommer kommissionen att granska de berörda åtgärderna med hänsyn till rättspraxis från Altmarkdomen.

6.2.2.1 Regionens investeringsbidrag

(201) Syftet med att tillämpa det första Altmarkkriteriet är att avgöra om utbetalningarna är ersättning för fullgörandet av en tydligt definierad allmän trafikplikt.

(202) I det här fallet konstaterar kommissionen att enbart kommunala företag och transportföretag som ansvarar för att fullgöra allmän trafikplikt kunde ansöka om bidrag från regionen. Den allmänna trafikplikten hade definierats i driftsavtal mellan varje transportaktör och den eller de berörda ansvariga kommunerna. I dessa driftsavtal föreskrevs en ersättning för förluster till följd av fullgörandet av allmän trafikplikt, netto efter eventuella intäkter och bidrag.

(203) Bidrag från regionen har lagts till denna avtalade ordning för att stimulera investeringar och uppmuntra en kvantitativ eller kvalitativ förbättring av transporterbjudandet. Beloppet för dessa bidrag hade fastställts som ett schablonbelopp genom att en viss procentsats tillämpades på en utgiftskategori med ett tak (t.ex. priset på en buss exklusive moms).

(204) För att kunna ansöka om bidraget måste de kommuner som ansvarade för driften åta sig att utöka innehållet i den allmänna trafikplikt som de ålade transportaktörerna. Precis som framgår av rubriken till beslutet från 1994 var syftet med ordningen att ”förbättra den vägbaserade kollektivtrafiken”. Detta innebär dock inte att regionens bidrag beviljades som ersättning för allmän trafikplikt. Precis som ett traditionellt bidrag syftade de till att underlätta investeringar för de företag och kommuner som utför transporttjänsterna. De ansvariga kommunerna var däremot fortfarande skyldiga att ersätta transportaktören för hela det underskott som hade uppstått till följd av *samtliga* förpliktelser som kommunerna hade ålagt dem (även de förpliktelser som hade lagts till för att få rätt att ansöka om bidrag från regionen).

(205) Detta underskott hade säkert varit större utan regionens bidrag eftersom det beräknades med avdrag för intäkter och eventuella bidrag. Det finns dock en begreppsmässig skillnad mellan dels systemet med allmän trafikplikt och ersättning som de berörda kommunerna var ansvariga för (och som inte omfattas av detta förfarande), dels en stödordning som generellt gällde investeringar för att förbättra transporttjänster.

(206) Trots den ekonomiska utformning som kopplade regionens bidrag till beräkningen av ersättning för allmän trafikplikt anser kommissionen att regionens bidrag inte har beviljats som ersättning för en tydligt definierad allmän trafikplikt. Därmed uppfylls inte det första Altmarkkriteriet. Eftersom de fyra Altmarkkriterierna är kumulativa räcker det med att ett av kriterierna inte uppfylls. Därför måste regionens ordning undersökas på ett mer traditionellt sätt, som en ordning som medger att det beviljas bidrag för investeringar.

(207) Genom att ta över en del av de investeringskostnader som transportföretag normalt sett måste täcka har regionen gett mottagarna ett visst ekonomiskt handlingsutrymme, och mottagarna har kunnat använda sina egna resurser för andra ändamål. Därmed har bidragsmottagarna fått en ekonomisk fördel.

([27]) Domstolens dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punkterna 87–95.
([28]) EUT C 8, 11.1.2012, s. 4.

(208) Vissa berörda tredje parter har hävdat att denna fördel uppvägdes av att bidragen plus den finansieringskostnad som aktören undvek till följd av dem räknades av från den ersättning för allmänt trafik som den ansvariga kommunen betalade ut.

(209) Som svar på detta konstaterar kommissionen att besluten om den berörda ordningen inte angav några nyckeltal för denna avskrivning: löptid, räntesats. Inget i den rättsliga grunden garanterade alltså med säkerhet att bidragen amorterades korrekt med en löptid som motsvarade användningen av materielen och som tog hänsyn till den finansieringskostnad som mottagaren hade undvikit och som låg i linje med de marknadsbaserade finansieringskostnaderna. Undersökningen av huruvida bidragen har beaktats korrekt i den ersättning för allmän trafikplikt som de berörda kommunerna har beviljat måste alltså göras som en undersökning från fall till fall av den beviljade ersättningen, inte som en undersökning av bidragen i sig. Detta förfarande avser emellertid endast bidragen och inte den ersättning för allmänt trafikplikt som har beviljats i övrigt.

(210) Därför konstaterar kommissionen att regionens bidrag i sig har gett mottagarna en ekonomisk fördel.

6.2.2.2 Investeringsbidrag som har beviljats inom ramen för avtal av typ 1

(211) Avtalen av typ 1 var avtal om allmän trafik som uttryckligen ålade aktören en tydligt definierad allmän trafikplikt. I artikel 4–2 i avtalen av typ 1 angavs att ”aktören ska bedriva kollektivtrafik”. Företaget ålades därför en skyldighet att upprätthålla och driva de linjer som företaget hade fått ansvar för och att transportera passagerare på de transportvillkor och till de taxor som Stif hade fastställt. I artikel 12–1 i avtalen av typ 1 angavs klart och tydligt att ”Stif är ensam behörig att fastställa priser och denna behörighet får inte delegeras”. Som motprestation fick aktören en ersättning för förluster till följd av fullgörandet av allmän trafikplikt, netto efter eventuella intäkter och bidrag.

(212) De bidrag som infördes genom tillägg nr 3 till avtalen av typ 1 var kopplade till denna ersättning på samma sätt som regionens bidrag var kopplade till det föregående systemet, där ersättningen fastställdes i driftsavtal. Den viktigaste skillnaden var att samma enhet (Stif) betalade ut både i) ersättning för den allmänna trafikplikten i sig, för vilken beräkningsmetoden syftade till att täcka underskottet i samband med fullgörandet och ii) investeringsbidrag som beräknades utifrån ett pristak och ett bidragstak. Precis som med den föregående metoden innehöll den rättsliga grunden för att bevilja bidrag, dvs. i det här fallet mallen för tillägg nr 3 till avtal av typ 1, inga nyckeltal för amortering av bidragen i den ersättning för allmän trafikplikt som betalades ut.

(213) Med tanke på dessa likheter, som även framhålls av de flesta berörda parter, anser kommissionen att samma resonemang bör tillämpas som för den föregående perioden. De bidrag som har betalats ut i enlighet med tillägg nr 3 till avtal av typ 1 är alltså ”klassiska” investeringsbidrag och ger mottagarna en ekonomisk fördel.

6.2.2.3 C2-bidraget i avtal av typ 2

(214) Avtal av typ 2 är avtal om allmän trafik där transportaktören uttryckligen åläggs att fullgöra en tydligt definierad allmän trafikplikt, som avser såväl drift som investeringar.

(215) I artikel 5–2 i avtalen av typ 2 fastställs därför de allmänna förpliktelser som åläggs aktören, dvs.

— ”att ansvara för underhåll och drift, vilket innebär att företaget är skyldigt att vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa en transporttjänst som uppfyller normerna för kontinuitet, regelbundenhet, frekvens, omfattning, säkerhet och kvalitet, för de linjer och anläggningar som företaget ansvarar för,

— att utföra transporter, vilket innebär att företaget är skyldigt att godta och verkställa all kollektivtrafik till de offentliga taxor och villkor för transporten som Stif fastställer,

— att tillämpa taxorna, vilket innebär att företaget är skyldigt att sälja och godta biljettintäkter enligt de allmänna försäljnings- och användningsvillkor som Stif har beslutat om,

— att delta i integrerade system för information, biljettförsäljning, tidtabeller och kontaktpunkter,

— att bidra till passagerarnas säkerhet och trygghet.”

(216) I artikel 41 i avtalen av typ 2 fastställs också aktörens skyldigheter i fråga om tillgångar, vilket framför allt innebär att aktören är skyldig att använda samtliga tillgångar, utföra underhåll av de anläggningar som används för att fullgöra den allmänna trafikplikten samt att upprätta en investeringsplan för fordonsparken som ska gälla för hela avtalsperioden och som, framför allt av säkerhetsskäl, ska garantera att fordonen är säkra och tillgängliga och att underhållskostnaderna blir optimala för en fordonspark med en genomsnittsålder på högst 7 år.

(217) Genom avtalen av typ 2 bryter Stif med det system som tillämpades i de föregående perioderna och inför ett avtal om allmän trafikplikt som redan från början och på ett integrerat sätt behandlar de skyldigheter som avser drift *och* investeringar, bl.a. genom ett enhetligt ”konto för finansiella transaktioner”. C2-bidraget är uttryckligen utformat för att kompensera kostnader till följd av förpliktelserna i fråga om investeringar. Därför drar kommissionen slutsatsen att C2-bidraget är en ersättning för tydligt definierade investeringsskyldigheter vid allmän trafikplikt och att det första Altmarkkriteriet är uppfyllt.

(218) Eftersom C2-bidraget uppfyller det första Altmarkkriteriet måste det nu bedömas om det också uppfyller det andra, tredje och fjärde Altmarkkriteriet. Eftersom kriterierna är kumulativa behöver kommissionen bara visa att det fjärde kriteriet inte är uppfyllt för att kunna konstatera att bidraget ger en ekonomisk fördel.

(219) Syftet med det fjärde Altmarkkriteriet är att kontrollera att, när det företag som ges ansvaret för att fullgöra den allmänna trafikplikten inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, storleken på den nödvändiga ersättningen fastställs på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten.

(220) Här måste det konstateras att Stif har gjort en jämförande analys av kostnaderna, innan avtalen slöts med aktörerna. Den jämförande analysen baseras på i) sifferuppgifter som fastställs från avtal till avtal, ii) rättsliga instrument som garanterar att kostnader och utrustning är jämförbara, iii) heltäckande kunskaper om kollektivtrafikmarknaden i Île-de-France, och iv) en jämförelse med såväl uppgifter från sektorns allmänt erkända ”yrkeskunnande” som avtal som har tilldelats efter upphandlingar. Denna avancerade analys utgår emellertid främst från driftsvariabler, t.ex. bussarnas kommersiella hastighet eller antal körtimmar per fordon. Denna granskning av variabler är mycket användbar i förhandlingar om driftskostnader och för att fastställa C1-bidraget, men den kan inte användas för att säkerställa att de investeringskostnader som C2-bidraget täcker motsvarar kostnaderna för ett genomsnittligt välskött företag. Inget visar heller att det intervall som Stif tillämpar är representativt för välskötta företag. Den analys som Stif har infört är alltså med säkerhet ett steg i rätt riktning mot en genomtänkt ersättning för företag som bedriver allmännyttig trafik, men den räcker inte för att det fjärde Altmarkkriteriet ska vara uppfyllt i fråga om C2-bidraget.

(221) Eftersom det fjärde Altmarkkriteriet inte är uppfyllt konstaterar kommissionen att det C2-bidrag som har beviljats inom ramen för avtalen av typ 2 ger mottagarna en ekonomisk fördel.

6.2.3 *Selektivitet*

(222) Fast rättspraxis ([29]) är att en åtgärd betraktas som selektiv om inte alla ekonomiska sektorer som berörs av den kan komma i fråga för den. De åtgärder som regionen och Stif har infört gäller enbart kommunala och privata företag med vilka kommunerna eller Stif har ingått driftsavtal om en linje eller ett transportnät i Île-de-France. Det är alltså enbart sektorn för kollektivtrafik på väg i Île-de-France som berörs av åtgärderna i fråga.

(223) Dessutom konstaterar kommissionen att det görs ett urval bland företagen i denna sektor innan bidrag beviljas, när företagen väljs ut för att fullgöra allmän trafikplikt.

([29]) Se t.ex. domstolens dom den 17 juni 1999, Belgien mot kommissionen, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punkt 32, eller domstolens dom av den 8 november 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH och Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH mot Finanzlandesdirektion für Kärnten, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, punkt 48.

(224) Eftersom det går att konstatera att det finns en selektivitet såväl på sektorsnivå som inom sektorn krävs inga ytterligare belägg för att selektiviteten är geografisk, i motsats till vad RATP Dev verkar hävda genom att hänvisa till rättspraxis från Azorerna-domen ([30]). Därför konstaterar kommissionen att regionens och Stifs åtgärder inom ramen för avtalen av typ 1 och typ 2 är selektiva.

6.2.4 *Påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna*

(225) Det måste göras en kontroll av om åtgärderna kan påverka konkurrensen genom att påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(226) När det gäller regionens ordning konstaterar kommissionen i enlighet med förvaltningsdomstolen i Paris ([31]) att ”företag som är verksamma inom sektorn för kollektivtrafik är också verksamma inom sektorn för tillfällig passagerartransport […] vilket innebär att kollektivtrafikföretag som har tagit emot de ovannämnda bidragen kan vara konkurrenter till företag som erbjuder tillfällig passagerartransport och som inte har kunnat få sådana reserverade bidrag eftersom de, som sagt, är förbehållna för företag som bedriver reguljär kollektivtrafik”. Under de fem första åren kunde dessa fordon användas för andra ändamål, utanför de vanliga användningsperioderna, bl.a. på marknaden för tillfälliga transporter. Efter femårsperiodens utgång tillämpade regionen inte längre användningskravet på de subventionerade tillgångarna. Dessutom fanns ingen bestämmelse eller klausul som förbjöd de subventionerade företag som drev reguljära kollektivtrafiklinjer på väg i Île-de-France att delta i upphandlingar i andra marknader för reguljär eller tillfällig passagerartransport som är öppna för konkurrens i Frankrike eller i Europa. Den nationella domstol som avgjorde den förvaltningstvist som beskrivs i skälen 27–32 kom fram till samma slutsats och konstaterade att de subventionerade företagen ”kunde få en konkurrensfördel i förhållande till företag som inte hade fått stöd, till följd av besparingarna vid förvärv av subventionerade fordon och subventionerad utrustning” och att den berörda ordningen därför ”kunde påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrida eller riskera att snedvrida konkurrensen” ([32]). Kommissionen håller med om denna slutsats och bekräftar att regionens bidrag till investeringar hade riskerat att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna från det att den regionala ordningen infördes och framför allt under hela granskningsperioden.

(227) Under den efterföljande perioden gällde att tillgångar som omfattats av ett bidrag från Stif enligt tillägg nr 3 till avtal av typ 1 uteslutande måste användas för att genomföra den allmännyttiga verksamhet som angavs i Stifs transportplan under minst åtta år ([33]). Kommissionen konstaterar dock att det resonemang som beskrivs i skäl 226 fortfarande är giltigt efter det åttonde tjänsteåret.

(228) Även om man antar att de bussar och spårvagnar som subventionerades av Stif endast användes för att fullgöra allmän trafikplikt på marknaden för reguljär kollektivtrafik på väg i Île-de-France, är detta inte tillräckligt för att utesluta alla möjligheter att konkurrensen har snedvridits och att handeln mellan medlemsstaterna har påverkats av den berörda åtgärden. Att en offentlig myndighet tar över kostnader som ett företag normalt sett ska täcka ger företaget en fördel jämfört med dess direkta konkurrenter på de olika marknader där företagen kan bedriva verksamhet och snedvrider därmed konkurrensen. Precis som konstateras i Altmarkdomen har flera medlemsstater sedan 1995 börjat öppna vissa transportmarknader för konkurrens från företag från andra medlemsstater. För Frankrikes del skedde detta redan före 1995, och inleddes år 1993 ([34]). Alla offentliga bidrag som Frankrike har beviljat företag som bedriver transporter på väg före 1993 kunde alltså påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(229) Därför drar kommissionen slutsatsen att den bidragsordning som införs genom tillägg nr 3 till avtalen av typ 1 riskerade att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(230) Det argument som framförs i skäl 228 gäller även för perioden med avtal av typ 2 eftersom det stöd som har beviljats genom C2-bidraget inom avtalen av typ 2 också riskerar att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

([30]) Se skäl 135 och fotnot 21 i det här beslutet.
([31]) Dom nr 0417015, Tribunal Administratif de Paris.
([32]) Dom nr 08PA04753, Cour Administrative d'Appel de Paris.
([33]) Stifs synpunkter, punkt 40.
([34]) Lag nr 93–122 av den 29 januari 1993 om förebyggande av korruption och insyn i ekonomin och offentliga förfaranden (den s.k. Sapin-lagen).

6.2.5 *Slutsats om förekomsten av statligt stöd*

(231) Kommissionen konstaterar att de investeringsbidrag och den ersättning för allmän trafikplikt som har beviljats av regionen och sedan enligt tillägg nr 3 till avtal av typ 1 och slutligen genom C2-bidrag enligt avtal av typ 2 är statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.2.6 *Stödets laglighet*

(232) Först och främst vill kommissionen bemöta argumenten från regionen och vissa andra berörda parter om huruvida regionens omtvistade ordning ska betraktas som befintligt stöd. Kommissionen påpekar att frågan om befintligt stöd endast är relevant för regionens ordning, eftersom det inte är lika tydligt vid vilket datum den ordningen inrättades, jämfört med de senare ordningarna som Stif införde. Vad gäller de senare ordningarna är det framför allt uppenbart att den bidragsordning som införs genom tillägg nr 3 till avtal av typ 1 inrättades 2008 och inte kan betraktas som en ren förlängning av regionens ordning, trots likheterna mellan de båda ordningarna, eftersom det inte är samma myndighet som beviljar bidragen.

(233) I fråga om regionens ordning har parterna i förfarandet huvudsakligen hävdat att den är en befintlig stödordning eftersom den rättsliga grunden för regionens stödordning är dekret nr 49–1473 av den 14 november 1949 om samordning och harmonisering av transporter på järnväg och väg. I detta dekret, som upphävdes i september 2012, föreskrevs att ”en kommun får bevilja bidrag för en vägbaserad tjänst genom att ingå ett avtal med ett företag där det fastställs vilka förpliktelser som företaget åläggs utöver de förpliktelser som följer av dess verksamhetsordning” (artikel 19 första stycket). I sådant fall är det uppenbart att den rättsliga grunden infördes före Romfördraget, vilket innebär att regionens ordning ska betraktas som befintligt stöd.

(234) Om kommissionen anser att det inte räcker med att den ordning som regionen har infört baseras på den allmänna ram som införs genom dekretet från 1949, för att den ska kunna betraktas som befintligt stöd, anser parterna att det är det datum då ordningen inrättades formellt av det regionala rådet som måste beaktas. I så fall skulle det vara dagen för beslut CR 84–07 av den 14 februari 1984 som ska beaktas, eftersom detta enligt parterna är den dag då ordningen infördes för första gången i den form som den har tillämpats fram till 2008. Enligt detta alternativ måste man konstatera att kriteriet om påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna inte var uppfyllt den dag då ordningen inrättades, eftersom den franska marknaden för reguljär kollektivtrafik på väg inte var öppen för konkurrens vid den tidpunkten. Detta skulle innebära att ordningen inte var stöd när den inrättades.

(235) Kommissionen kan inte godta dessa två argument.

(236) När det gäller huvudargumentet konstaterar kommissionen att dekretet från 1949 inte innehåller några närmare bestämmelser om nyckeltal för ordningen: varaktighet, budget, definition av mottagare, egenskaper hos tillgångar som berättigar till bidrag, bidragsnivå. Rättsakten ensam medför ingen rätt till bidrag. Därför kan dekretet från 1949 inte betraktas som rättslig grund för den stödordning som regionen har infört, vilket framgår av beskrivningen i det här beslutet.

(237) När det gäller det andra argumentet verkar de berörda parternas resonemang vara felaktigt. Även om beslutet från 1984 skulle betraktas som rättslig grund för inrättandet av regionens ordning påpekar kommissionen att kriteriet om påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna redan var uppfyllt vid den tidpunkten, i enlighet med det resonemang som beskrivs i skäl 226. Det går alltså inte att konstatera att regionens ordning inte var ett stöd när den inrättades, oavsett vilket datum mellan 1979 och 2008 som man anser är den dag då ordningen inrättades.

(238) Om man godtar att ordningen inrättades på grundval av något av de beslut som antogs efter 1994 kan man däremot ifrågasätta preskriptionstiden för de ifrågasatta åtgärderna eftersom deras rättsliga grund skulle ligga tio år tidigare än brytpunkten för preskriptionstiden, i maj 2004.

(239) Kommissionens svar på den frågan är att även om ordningen hade inrättats före 1994 (t.ex. genom beslutet från 1984) skulle de tillämpliga reglerna för preskription i fråga om statligt stöd inte påverka slutsatsen att det stöd

som regionen har betalat ut sedan 1994 är nytt stöd. Preskriptionen gäller i själva verket endast utbetalningar som har gjorts före brytpunkten för preskriptionstiden och inte ordningen som helhet. Preskriptionstiden avbröts emellertid genom det ärende som anmäldes vid den nationella domstolen i maj 2004. Preskriptionsavbrottet inför den nationella domstolen gäller även för kommissionen, eftersom syftet med den nationella domstolens behörighet är att upprätthålla de befogenheter som kommissionen beviljas genom artikel 108.3 i EUF-fördraget. Allt stöd som regionen har betalat ut efter maj 1994 måste alltså betraktas som nytt stöd i det här förfarandet, även om den rättsliga grunden för att bevilja stödet skulle anses ha inrättats före det datumet.

(240) När nu frågorna om befintligt stöd och en eventuell preskription för de ifrågasatta åtgärderna har besvarats, måste vi titta på frågan om stödets laglighet.

(241) De bidrag för investeringar som regionen och därefter Stif har beviljat enligt tillägg nr 3 till avtal av typ 1 har inte anmälts till kommissionen. De är alltså olagligt stöd.

(242) Vad gäller C2-bidraget i avtal av typ 2 föreskrivs i artikel 9 i förordning (EG) nr 1370/2007 att ersättning som beviljas enligt principerna i den förordningen ska undantas från det anmälningskrav som anges i artikel 108.3 i EUF-fördraget. I sin rättspraxis enligt Dilly's Wellnesshotel-målet ([35]) har domstolen klargjort att alla villkor i en undantagsförordning, även de som avser den formella ordningen, måste vara uppfyllda för att undantaget från anmälningskravet ska kunna tillämpas. I detta fall framgår det av avsnitt 6.3.2 i det här beslutet att C2-bidraget i avtal av typ 2 uppfyller de materiella kriterierna i förordning (EG) nr 1370/2007. Däremot konstaterar kommissionen att Stif inte har uppfyllt de krav på offentliggörande som anges i artikel 7.2 i förordning (EG) nr 1370/2007. De franska myndigheterna har erkänt att meddelandena om tilldelning till företagen inom Optile inte har kunnat offentliggöras, trots den skyldighet som fastställs i förordning (EG) nr 1370/2007. När det gäller de avtal som har ingåtts med RATP och SNCF Mobilités konstaterar kommissionen att meddelandena om tilldelning offentliggjordes i den officiella bulletinen om offentlig upphandling och *Europeiska unionens officiella tidning* efter tilldelningen av kontrakt och inte minst ett år före den direkta tilldelningen, vilket krävs enligt reglerna. Det innebär att bestämmelserna i artikel 7 i förordning (EG) nr 1370/2007 inte har följts och att de stöd som Stif har beviljat inom ramen för avtal av typ 2 inte omfattas av det undantag från anmälningskravet som anges i artikel 9 i den förordningen. Eftersom stödet inte har anmälts konstaterar kommissionen att det är olagligt stöd.

(243) Kommissionen påminner om att det är de nationella myndigheterna som ska ta ansvar för konsekvenserna av att stödet är olagligt, framför allt när det gäller återkrav av ränta på det olagligen utbetalade stödet i enlighet med Celf-domen ([36]).

6.3 **Bedömning av åtgärdernas förenlighet med de tillämpliga reglerna om statligt stöd**

6.3.1 *Bidrag till investeringar som regionen och därefter Stif har beviljat enligt tillägg nr 3 till avtal av typ 1*

(244) Med hänsyn till de stora likheterna mellan de bidrag som Stif har beviljat enligt tillägg nr 3 till avtal av typ 1 och dem som regionen beviljade under den föregående perioden kan samma resonemang om förenligheten med den inre marknaden tillämpas på båda ordningarna.

(245) Dessa investeringsbidrag motsvarar varken behovet av att samordna transporterna eller av att ersätta vissa tjänster som ingår i begreppet allmän trafikplikt, vilket visas i skälen 206 och 213. Därför kan kommissionen inte utgå från artikel 93 i EUF-fördraget (eller från lagstiftning som baseras på den artikeln) för att bedöma bidragens förenlighet med den inre marknaden.

(246) Enligt artikel 107.3 i EUF-fördraget kan emellertid stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, anses vara förenligt med den inre marknaden. Detta kan framför allt vara fallet när det är fråga om stöd till investeringar som förbättrar det sätt på vilket näringsverksamheten utövas. De franska myndigheterna hävdar att denna bestämmelse är tillämplig på den ordning för investeringsstöd som regionen Île-de-France har inrättat.

([35]) Domstolens dom den 21 juli 2016, Dilly's Wellnesshotel GmbH mot Finanzamt Linz, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, punkt 47.
([36]) Domstolens dom den 12 februari 2008, Centre d'exportation du livre français (CELF) och Ministre de la Culture et de la Communication mot Société internationale de diffusion et d'édition, (SIDE), C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, punkt 55.

(247) Införandet av en stödordning för investeringar i utrustning som möjliggör en kvantitativ eller kvalitativ förbättring av den reguljära kollektivtrafiken på väg som går utöver den nivå som mottagarna måste uppnå i sina tjänster innan bidragen beviljades, innebar att erbjudandet blev mer attraktivt i förhållande till förflyttningar i enskilda fordon. Därför, och med hänsyn till de särskilda förhållanden i Île-de-France som beskrivs i skälen 16 och 17, bidrog de berörda ordningarna till målet av allmänt intresse såsom det fastställs i vitboken om ett gemensamt europeiskt transportområde 2011 ([37]), dvs. en övergång från enskilda transporter till kollektivtrafik. Utan bidrag skulle transportörerna inte ha kunnat genomföra dessa förbättringar. De linjer som mottog stödet gick i själva verket med underskott och den ekonomiska balansen för dem var redan beroende av ersättning för allmän trafikplikt. De berörda ordningarna hade alltså en stimulanseffekt.

(248) Kommissionen konstaterar att det hade satts ett tak för budgeten och bidragsnivån, vilket innebar att endast en del av investeringskostnaderna täcktes direkt av regionen och därefter av Stif. Den högsta bidragsnivån uppgick till 50 % för vanliga bussar och 60 % för miljövänliga bussar, vilket är en måttlig stödnivå. Till detta ska läggas att den subventionerade materielen, till största delen bussar, endast marginellt kunde användas för andra ändamål eller i andra linjer än dem som bidragen ursprungligen hade beviljats för. Dels var användningen för andra ändamål än kollektivtrafik reglerad och förbjuden: inom ramen för avtal av typ 1 och de regionala tilläggen från och med 1999 var all annan användning förbjuden under bidragets avskrivningsperiod, före 1999 gällde förbudet under de första fem åren. Dels är de fordon som är avsedda för stadsbaserad kollektivtrafik till större delen olämpliga för tillfällig transport som kräver turistbussar med utrustning för transport av sittande passagerare som använder säkerhetsbälten. Även om det slutligen inte går att utesluta att handeln mellan medlemsstaterna kan ha påverkats, av de anledningar som beskrivs i skälen 226 och 228, skulle denna påverkan med största sannolikhet vara begränsad med tanke på den lokala dimensionen hos de berörda marknaderna och svårigheten – rentav det omöjliga – ur såväl avtalssynpunkt som i praktiken att använda den subventionerade utrustningen i andra geografiska områden (i Frankrike eller i EU).

(249) Därför drar kommissionen slutsatsen att handelsvillkoren inte påverkades i en omfattning som stred mot det gemensamma intresset och att de båda berörda ordningarna är förenliga med den inre marknaden eftersom de är förenliga med artikel 107.3 i EUF-fördraget.

6.3.2 *C2-bidraget i avtal av typ 2*

(250) Kommissionen konstaterade i skäl 217 att C2-bidraget i avtal av typ 2 i motsats till de bidrag som beviljades av regionen fram till 2008, eller av Stif inom ramen för tillägg nr 3 till avtal av typ 1, måste granskas som en ersättning för allmän trafikplikt.

(251) Granskningen av huruvida stöd som har beviljats som ersättning för vissa tjänster som ingår i begreppet allmän trafikplikt är förenliga med den inre marknaden ska baseras på artikel 93 i EUF-fördraget. Vid tillämpningen av artikel 93 i EUF-fördraget utgår kommissionen från de övergripande principer som fastställs i den lagstiftning som härleds ur artikel 93 i EUF-fördraget, särskilt förordning (EG) nr 1370/2007 som trädde i kraft den 3 december 2009. Kommissionen undersöker framför allt om de principer som anges i artiklarna 3, 4 och 6 i förordningen har följts.

(252) I artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1370/2007 anges följande: ”När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag som den själv valt ensamrätt och/eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.”

(253) Enligt dekret nr 2005–664 av den 10 juni 2005 är Stif den organisation som ansvarar för kollektivtrafiken i Île-de-France, vilket innebär att den är en behörig myndighet för att bevilja ersättning för allmän trafikplikt. Ersättningen beviljas i form av C1- och C2-bidrag inom ramen för avtal av typ 2, som är ett avtal om allmän trafikplikt. Det innebär att artikel 3 i förordning (EG) nr 1370/2007 är uppfylld.

(254) I artikel 4 i förordning (EG) nr 1370/2007 fastställs det obligatoriska innehållet i avtal om allmän trafik:

a) Enligt artikel 4.1 i den förordningen ska det i avtal om allmän trafik

— klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses,

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

— i förväg och på ett objektivt och öppet sätt fastställas vilka parametrar som ska användas för att beräkna ersättningen samt ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar,

— fastställas hur kostnaderna för tjänsternas tillhandahållande ska fördelas.

b) Enligt artikel 4.2 i samma förordning ska det i avtal om allmän trafikplikt fastställas hur intäkterna från biljettförsäljningen ska fördelas.

c) I artikel 4.3 fastställs att avtal om allmän trafikplikt för busstransporter inte får gälla i mer än tio år.

d) Om aktörer åläggs att uppfylla kvalitetsnormer måste dessa normer enligt artikel 4.6 i samma förordning anges tydligt i avtalet.

(255) När det gäller avtal av typ 2 konstaterar kommissionen följande:

a) Avtalet av typ 2 kan betraktas som ett avtal om allmän trafik eftersom det ger en aktör ansvar för att förvalta och bedriva kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt vilket visas i skälen 214–216. Avtalet omfattar ett C1-bidrag och ett C2-bidrag, som definieras på ett öppet och tydligt sätt i artikel 53 i avtalet av typ 2. Eftersom det finns ett enhetligt konto för finansiella transaktioner går det att göra en noggrann fördelning av kostnaderna för att tillhandahålla tjänsterna. Det innebär att artikel 4.1 i förordning (EG) nr 1370/2007 är uppfylld.

b) Mekanismerna för att fördela intäkterna i samband med biljettförsäljning beskrivs mycket detaljerat i artikel 50 i avtalet av typ 2. Det innebär att artikel 4.2 i samma förordning är uppfylld.

c) Avtalet av typ 2 ersatte avtalet av typ 1 från och med 2008 och kommer att löpa fram till och med den 31 december 2016. Det innebär att artikel 4.3 i samma förordning är uppfylld.

d) Avtalet av typ 2 innehåller tydligt fastställda kvalitetsnormer. Det innebär att artikel 4.6 i samma förordning är uppfylld.

(256) I artikel 6 och bilagan till förordning (EG) nr 1370/2007 beskrivs slutligen följande övergripande principer för att fastställa ersättning för allmän trafikplikt:

a) Metod för att beräkna ”den ekonomiska nettoeffekten” som fullgörandet av den allmänna trafikplikten får för kollektivtrafikföretagets kostnader och intäkter.

b) Separat redovisning för den verksamhet som berör den allmänna trafikplikten och för den verksamhet som bedrivs kommersiellt.

c) Definition av ”rimlig vinst” som kollektivtrafikföretaget kan förvänta sig genom utbetalningen av en ersättning för allmän trafikplikt.

d) Incitament för bibehållande eller utveckling av en effektiv affärsverksamhet och tillhandahållande av tjänster av hög kvalitet.

(257) Kommissionens granskning avser C2-bidraget i avtal av typ 2 eftersom C1-bidraget inte omfattas av granskningen enligt beslutet om att inleda förfarandet. För att kunna bedöma C2-bidraget måste man dock först förklara förhållandet mellan C1- och C2-bidragen.

(258) Syftet med C1-bidraget är att kompensera för driftsunderskottet, som beräknas som summan av driftskostnaderna (exklusive poster som berör investeringar och avsättningar för avskrivningar), plus en marginal som fastställs i avtalet och minus alla intäkter och driftsbidrag. C2-bidraget beräknas i stället som summan av avsättningar till avskrivningar och syftar enbart till att täcka kostnader till följd av de investeringsskyldigheter som uppstår enligt avtalet. Metoden för att beräkna de båda bidragen är tydligt fastställd i avtalet av typ 2 och i dess bilagor, vilket beskrivs i skäl 256 a.

(259) Enligt de upplysningar som Stif har lämnat har samtliga linjer som omfattas av ett avtal av typ 2 ett driftsunderskott (även utan hänsyn till investeringskostnader, vilket innebär att C1-bidraget alltid är positivt [38]). Intäkterna och driftsbidragen räcker inte för att täcka ens en bråkdel av de årliga investeringskostnaderna, varför C2-bidraget i realiteten är lika med summan av de avsättningar för avskrivningar (plus finansieringskostnaderna) som redovisas i det enhetliga kontot för finansiella transaktioner.

[38] C1-bidraget motsvarar i genomsnitt 61 % av driftskostnaderna och den avtalsenliga vinsten. Driftsintäkterna motsvarar i genomsnitt 31 % av driftskostnaderna och den avtalsenliga vinsten.

(260) Denna uppdelning innebär att definitionen av den ”rimliga vinsten” i den mening som avses i artikel 6 i förordning (EG) nr 1370/2007 enbart gäller för C1-bidraget och inte för C2-bidraget. Skäl 256 c kan alltså inte tillämpas på C2-bidraget för sig. Däremot går det att konstatera att C2-bidraget inte kan leda till någon överkompensation av kollektivtrafikföretaget eftersom det enbart täcker verkliga investeringskostnader som har redovisats som avsättningar för avskrivningar i kontot för finansiella transaktioner för varje linje.

(261) När det gäller skäl 256 b konstaterar kommissionen att detta konto för finansiella transaktioner, som är specifikt för varje linje som omfattas av ett avtal om allmän trafikplikt, dels gör det möjligt att göra en separat redovisning i förhållande till aktörens eventuella andra verksamheter, dels innebär att det går att granska samtliga kostnader och intäkter i samband med fullgörandet av den allmänna trafikplikten i enlighet med de principer som anges i bilagan till förordning (EG) nr 1370/2007.

(262) När det slutligen gäller skäl 256 d föreskrivs i artikel 49 i avtalen av typ 2 att ”utöver denna ersättning ska företaget omfattas av incitament, bonusar eller straffavgifter som är knutna till dess [operativa] prestationer i utförandet av den avsedda tjänsten”. Ersättningen för allmän trafikplikt, som C2-bidraget ingår i, är alltså knuten till ett incitamentssystem som är tillräckligt utvecklat för att förordning (EG) nr 1370/2007 ska anses vara uppfylld.

(263) Därför konstaterar kommissionen att C2-bidraget i avtalen av typ 2 är förenligt med de övergripande principer som fastställs i förordning (EG) nr 1370/2007 för beräkning av ersättning för allmän trafikplikt och att de därför kan betraktas som förenliga med den inre marknaden på grundval av artikel 93 i EUF-fördraget. Denna slutsats, som begränsas till C2-bidraget, påverkar inte förenligheten hos ersättningarna enligt avtal av typ 2 som helhet (C1-bidraget ingår inte i tillämpningsområdet för detta beslut).

7. **SLUTSATSER**

(264) De bidrag för investeringar som regionen Île-de-France har beviljat genom de på varandra följande besluten 1994, 1998 och 2001 är statligt stöd som har genomförts olagligen i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Eftersom de är förenliga med artikel 107.3 i EUF-fördraget konstaterar kommissionen emellertid att dessa stöd är förenliga med den inre marknaden.

(265) De bidrag för investeringar som Stif har beviljat enligt tillägg nr 3 till avtal av typ 1 är statligt stöd som har genomförts olagligen i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Eftersom de är förenliga med artikel 107.3 i EUF-fördraget konstaterar kommissionen emellertid att dessa stöd är förenliga med den inre marknaden.

(266) Den ersättning för allmän trafikplikt som Stif har beviljat i form av C2-bidrag inom ramen för avtal av typ 2 är statligt stöd som inte uppfyller vissa formella kriterier i förordning (EG) nr 1370/2007 och som därför inte omfattas av det undantag från anmälningskravet som införs genom den förordningen. Eftersom de är förenliga med artikel 93 i EUF-fördraget konstaterar kommissionen emellertid att dessa stöd är förenliga med den inre marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den stödordning som Frankrike olagligen har genomfört under tiden 1994–2008 i form av investeringsbidrag som regionen Île-de-France har beviljat inom ramen för besluten nr CR 34–94, CR 44–98 och CR 47–01 är förenlig med den inre marknaden.

Artikel 2

Den stödordning som Frankrike olagligen har genomfört från 2008 i form av investeringsbidrag som Stif har beviljat inom ramen för tillägg nr 3 till avtalen av typ 1 är förenlig med den inre marknaden.

Artikel 3

Den stödordning som Frankrike olagligen har genomfört i form av C2-bidrag som Stif har beviljat inom ramen för avtalen av typ 2 är förenlig med den inre marknaden.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 2 februari 2017.

På kommissionens vägnar

Margrethe VESTAGER

Ledamot av kommissionen