



Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (pierwsza izba)

z dnia 12 lipca 2019 r. *

Pomoc państwa – System pomocy wprowadzony przez Francję w latach 1994–2008 –
Dotacje inwestycyjne przyznane przez region Île-de-France – Decyzja uznająca system pomocy za
zgodny z rynkiem wewnętrznym – Korzyść – Selektyny charakter – Artykuł 107 ust. 1 TFUE –
Obowiązek uzasadnienia – Pojęcie pomocy istniejącej i nowej pomocy – Artykuł 108 TFUE –
Artykuł 1 lit. b) ppkt (i) i (v) rozporządzenia (UE) 2015/1589

W sprawie T-292/17

Région Île-de-France (Francja), reprezentowany przez adwokata J.-P. Hordiesa,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Europejskiej, reprezentowanej przez L. Armati, C. Georgievę-Kecsmar oraz T. Maxiana
Ruschego, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

mającej za przedmiot oparte na art. 263 TFUE żądanie stwierdzenia nieważności części decyzji Komisji
(UE) 2017/1470 z dnia 2 lutego 2017 r. dotyczącej programów pomocy SA.26763 2014/C (ex 2012/NN)
przyznanej przez Francję na rzecz przedsiębiorstw świadczących usługi transportu autobusowego
w regionie Île-de-France (Dz.U. 2017, L 209, s. 24),

SĄD (pierwsza izba),

w składzie: I. Pelikánová, prezes, V. Valančius i U. Öberg (sprawozdawca), sędziowie,

sekretarz: L. Ramette, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 9 października
2018 r.,

wydaje następujący

* Język postępowania: francuski.

Wyrok

I. Okoliczności powstania sporu

- 1 Skarżący, Région Île-de-France (zwany dalej „regionem Île-de-France”), został utworzony jako podmiot publiczny posiadający osobowość prawną i autonomię finansową na podstawie loi n° 76–394, du 6 mai 1976, portant création et organisation de la Région d’Île-de-France (ustawy nr 76–394 z dnia 6 maja 1976 r. w sprawie utworzenia i organizacji regionu Île-de-France, JORF z dnia 7 maja 1976 r., s. 2741). Zgodnie z art. 6 tej ustawy powierzono mu między innymi zdefiniowanie polityki regionalnej w zakresie ruchu drogowego i przewozu osób na jego terytorium, jak również zapewnienie jej realizacji.
- 2 Artykuł 17 ustawy nr 76–394 przewidywał w szczególności, co następuje:
„Rada regionu reguluje w drodze uchwał sprawy należące do właściwości regionu [...]”.
- 3 W dniu 20 października 1994 r. rada regionu Île-de-France przyjęła uchwałę CR 34–94 dotyczącą pomocy na rzecz polepszenia usług publicznego transportu drogowego świadczonych przez przedsiębiorstwa prywatne lub przedsiębiorstwa zarządzane przez państwo w celu przedłużenia wszystkich środków pomocy, które wdrożono wcześniej na rzecz tych przedsiębiorstw. Dwie uchwały, mianowicie uchwała CR 44–98 i uchwała CR 47–01 (zwane dalej łącznie z uchwałą CR 34–94 „spornymi uchwałami”), zastąpiły uchwałę CR 34–94, odpowiednio w 1998 r. i w 2001 r., zanim ustanowiony mechanizm pomocy uchylono w 2008 r.
- 4 Na podstawie spornych uchwał skarżący przyznawał pomoc finansową jednostkom samorządu terytorialnego na jego terytorium, które zawarły umowy w sprawie obsługi regularnych połączeń autobusowych z prywatnymi przedsiębiorstwami zajmującymi się regularnym zbiorowym transportem drogowym lub z zarządzanymi przez państwo przedsiębiorstwami obsługującymi takie połączenia (zwanym dalej „odnośnymi jednostkami samorządu terytorialnego”). Odnośne jednostki samorządu terytorialnego wypłacały następnie pomoc otrzymaną od skarżącego wspomnianym przedsiębiorstwom transportowym (zwanym dalej „beneficjentami końcowymi”).
- 5 W ramach systemu pomocy wprowadzonego na podstawie spornych uchwał (zwanego dalej „rozpatrywanym systemem pomocy”) pomoc była przyznawana w formie dotacji inwestycyjnych (zwanych dalej „spornymi dotacjami”) i miała na celu ułatwienie nabywania przez beneficjentów końcowych nowych pojazdów oraz instalacji przez nich nowych urządzeń w celu poprawy oferty transportu zbiorowego i zaradzenia negatywnym efektem zewnętrznym związanym ze szczególnie natężonym ruchem drogowym na terytorium skarżącego.
- 6 Według władz francuskich 135 przedsiębiorstw skorzystało w latach 1994–2008 z rozpatrywanego systemu pomocy. Wykorzystanie spornych dotacji było uregulowane w aneksach do umów w sprawie obsługi połączeń zawieranych między odnośnymi jednostkami samorządu terytorialnego a beneficjentami końcowymi. Aneksy były kontrasygnowane przez przewodniczącego rady regionu Île-de-France i określały szczegółowo zobowiązania ciężące na beneficjentach końcowych w zamian za wypłatę wspomnianych dotacji.
- 7 W dniu 17 października 2008 r. do Komisji Europejskiej złożono skargę w sprawie podobno niezgodnych z prawem systemów pomocy państwa obejmujących środki wsparcia wdrożone na rzecz niektórych przedsiębiorstw z sektora usług transportu autobusowego w latach 1994–2008 przez skarżącego na jego terytorium, a następnie od 2008 r. przez syndicat des transports d’Île-de-France (zrzeszenie przewoźników w regionie Île-de-France, STIF, Francja) na tymże terytorium.

- 8 Pismem z dnia 11 marca 2014 r. Komisja powiadomiła Republikę Francuską o swojej decyzji w sprawie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego przewidzianego w art. 108 ust. 2 TFUE. Publikując tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (Dz.U. 2014, C 141, s. 38), Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag w przedmiocie spornych środków.
- 9 W dniu 30 kwietnia 2014 r. Republika Francuska przekazała Komisji swoje uwagi. Wszystkie uwagi zaprezentowane przez zainteresowane strony, w tym przez skarżącego, przekazano Republice Francuskiej, która nie przedstawiła w ich zakresie żadnych uwag.
- 10 W dniu 21 czerwca 2016 r. Komisja otrzymała wspólną notę od czterech z siedmiu zainteresowanych stron, mającą na celu wyjaśnienie ich stanowiska w następstwie wydania wyroku z dnia 6 października 2015 r., Komisja/Andersen (C-303/13 P, EU:C:2015:647). W dniu 9 listopada 2016 r. skarżący uzupełnił swoje uwagi.
- 11 W dniu 2 lutego 2017 r. Komisja zamknęła formalne postępowanie wyjaśniające przewidziane w art. 108 ust. 2 TFUE i przyjęła decyzję (UE) 2017/1470 dotyczącą programów pomocy SA.26763 2014/C (ex 2012/NN) przyznanej przez Francję na rzecz przedsiębiorstw świadczących usługi transportu autobusowego w regionie Île-de-France (Dz.U. 2017, L 209, s. 24, zwaną dalej „zaskarżoną decyzją”).
- 12 W zaskarżonej decyzji Komisja uznała w szczególności, że sporne dotacje przyznane przez skarżącego w ramach rozpatrywanego systemu pomocy w latach 1994–2008 stanowiły pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Zważywszy, że Komisja nie zaobserwowała wpływu na warunki wymiany handlowej między państwami członkowskimi w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, instytucja ta stwierdziła, że ów system był zgodny z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 TFUE. Komisja uznała natomiast, że w zakresie, w jakim pomocy nie zgłoszono i powinno się uznać ją za „nową pomoc”, rozpatrywany system pomocy wprowadzono w życie bezprawnie z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.
- 13 Sentencja zaskarżonej decyzji ma następujące brzmienie:

„Artykuł 1

Program pomocy wdrożony niezgodnie z prawem przez [Republikę Francuską] w latach 1994–2008 w formie dotacji inwestycyjnych przyznawanych przez region Île-de-France w ramach uchwał CR 34–94, CR 44–98 i CR 47–01 jest zgodny z rynkiem wewnętrznym.

[...]

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej”.

II. Postępowanie przed sądami krajowymi

- 14 W maju 2004 r. syndicat autonome des transporteurs de voyageurs (niezależne zrzeszenie przewoźników osób, zwane dalej „SATV”) wniosło do przewodniczącego rady regionu Île-de-France o uchylenie spornych uchwał. W następstwie oddalenia tego wniosku SATV wniosło w dniu 17 czerwca 2004 r. do tribunal administratif de Paris (sądu administracyjnego w Paryżu, Francja) skargę o stwierdzenie nieważności decyzji przewodniczącego rady regionu Île-de-France.

- 15 Wyrokiem nr 0417015 z dnia 10 lipca 2008 r. tribunal administratif de Paris (sąd administracyjny w Paryżu) uwzględnił skargę SATV i zobowiązał skarżącego do przedłożenia radzie regionu Île-de-France nowej uchwały z tego względu, że nie zgłoszono Komisji rozpatrywanego systemu pomocy. Tribunal administratif de Paris (sąd administracyjny w Paryżu) nakazał ponadto skarżącemu uchylenie spornych uchwał.
- 16 Skarżący wniósł odwołanie od tego wyroku, ale uchylił sporne uchwały uchwałą CR 80–08 z dnia 16 października 2008 r.
- 17 Wyrokiem nr 08PA04753 z dnia 12 lipca 2010 r. cour administrative d'appel de Paris (apelacyjny sąd administracyjny w Paryżu, Francja) utrzymał w mocy wyrok tribunal administratif de Paris (sądu administracyjnego w Paryżu) nr 0417015 z dnia 10 lipca 2008 r. Skarżący wniósł skargę kasacyjną na ten wyrok do Conseil d'État (rady stanu, Francja). Wyrokiem nr 343440 z dnia 23 lipca 2012 r. Conseil d'État (rada stanu) oddaliła tę skargę kasacyjną i wskazała, że okoliczność, iż rynek regularnego publicznego transportu osób na terytorium skarżącego jest zamknięty dla konkurencji, nie ma wpływu na kwalifikację spornych dotacji jako pomocy państwa, ponieważ beneficjenci końcowi działali również na innych rynkach otwartych na konkurencję.
- 18 W związku z oddaleniem kilku skarg osoby trzeciej przez cour administrative d'appel de Paris (apelacyjny sąd administracyjny w Paryżu) w dniu 27 listopada 2015 r. beneficjenci końcowi, którzy wnieśli wcześniej te skargi osoby trzeciej, złożyli skargi kasacyjne do Conseil d'État (rady stanu), które były w dalszym ciągu rozpoznawane w chwili wniesienia skargi.
- 19 W następstwie kolejnej skargi wniesionej przez SATV w dniu 27 października 2008 r. tribunal administratif de Paris (sąd administracyjny w Paryżu) nakazał skarżącemu wyrokiem nr 0817138 z dnia 4 czerwca 2013 r. wydanie tytułów egzekucyjnych umożliwiających odzyskanie spornych dotacji. W dniu 27 listopada 2015 r. cour administrative d'appel de Paris (apelacyjny sąd administracyjny w Paryżu) oddalił odwołanie wniesione przez region od tego wyroku (wyrok nr 13PA03172 03172). Skarżący wniósł skargę kasacyjną do Conseil d'État (rady stanu), która była w dalszym ciągu rozpoznawana w chwili wniesienia skargi.

III. Postępowanie i żądania stron

- 20 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 16 maja 2017 r. skarżący wniósł na podstawie art. 263 TFUE niniejszą skargę mającą na celu stwierdzenie nieważności części zaskarżonej decyzji.
- 21 Skarżący wnosi do Sądu o:
- stwierdzenie, że skarga jest dopuszczalna;
 - stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim Komisja zakwalifikowała rozpatrywany system pomocy jako „system pomocy państwa”;
 - obciążenie Komisji kosztami postępowania.
- 22 Komisja wnosi do Sądu o:
- tytułem żądania głównego – stwierdzenie niedopuszczalności skargi;
 - tytułem żądania ewentualnego – oddalenie skargi;
 - obciążenie skarżącego kosztami postępowania.

IV. Co do prawa

A. W przedmiocie dopuszczalności

- 23 Komisja, która nie podniosła zarzutu niedopuszczalności w odrębnym piśmie na podstawie art. 130 § 1 regulaminu postępowania przed Sądem, wnosi o stwierdzenie niedopuszczalności skargi ze względu na brak czynnej legitymacji procesowej i interesu prawnego skarżącego.
- 24 Skarżący twierdzi, że chociaż nie jest adresatem zaskarżonej decyzji, skarga jest dopuszczalna, ponieważ posiada on zarówno czynną legitymację procesową, jak i interes prawny we wniesieniu skargi na zaskarżoną decyzję.
- 25 W tym względzie należy przypomnieć, że sąd Unii Europejskiej ma prawo ocenić w świetle okoliczności każdej konkretnej sprawy, czy względy prawidłowego administrowania wymiarem sprawiedliwości uzasadniają oddalenie skargi co do istoty bez uprzedniego orzekania o jej dopuszczalności (wyroki: z dnia 26 lutego 2002 r., Rada/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, pkt 51, 52; z dnia 14 września 2015 r., Brouillard/Trybunał Sprawiedliwości, T-420/13, niepublikowany, EU:T:2015:633, pkt 18).
- 26 W okolicznościach niniejszej sprawy Sąd uważa, że w trosce o ekonomię postępowania należy od razu zbadać zasadność skargi, bez uprzedniego orzekania o jej dopuszczalności.

B. Co do istoty

- 27 Na poparcie skargi skarżący podnosi w istocie dwa zarzuty. Zarzut pierwszy dotyczy naruszenia art. 1 lit. b) ppkt (i) i (v) rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 TFUE (Dz.U. 2015, L 249, s. 9), ponieważ Komisja błędnie uznała w zaskarżonej decyzji, że pomoc przyznana na podstawie rozpatrywanego systemu pomocy w latach 1994–2008 stanowiła nową pomoc, która w braku zgłoszenia została wdrożona niezgodnie z prawem. Zarzut drugi dotyczy naruszenia obowiązku uzasadnienia w zakresie, w jakim w ramach oceny dotyczącej kwalifikacji spornych dotacji jako pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE Komisja nie uzasadniła w wystarczający sposób, dlaczego owe dotacje były selektywne i przysparzały nienależnej korzyści gospodarczej beneficjentom końcowym.
- 28 W tym względzie należy zaznaczyć, że w swoich żądaniach skarżący wyraźnie wnosi do Sądu o stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim Komisja stwierdziła w niej, że sporne dotacje stanowią system pomocy państwa.
- 29 Jednakże tytuły zarzutów podniesionych na poparcie niniejszej skargi nie pozwalają domniemywać, że zarzuty te zmierzają do podważenia kwalifikacji spornych dotacji jako pomocy państwa.
- 30 Z tytułów podniesionych zarzutów wynika bowiem, że zmierzają one wyłącznie, w przypadku drugiego, do stwierdzenia niewystarczającego uzasadnienia zaskarżonej decyzji w odniesieniu do kwalifikacji spornych dotacji jako pomocy państwa, a w przypadku pierwszego, do zakwestionowania dokonanej przez Komisję w tej decyzji oceny dotyczącej nowego charakteru rozpatrywanego systemu pomocy.
- 31 Ze skargi wynika jednak jasno, że poprzez zarzut drugi, który faktycznie sformułowano jako oparty na naruszeniu jedynie obowiązku uzasadnienia, skarżący zarzuca też w rzeczywistości Komisji, że stwierdziła, iż kryteria selektywności i korzyści zostały spełnione w niniejszej sprawie. W zarzucie tym skarżący zmierza zatem zarówno do stwierdzenia naruszenia obowiązku uzasadnienia, jak i do podważenia materialnej zgodności z prawem zaskarżonej decyzji ze względu na to, że sporne dotacje nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

- 32 Ponadto zarówno z argumentów zaprezentowanych przez skarżącego w jego pismach, jak i z argumentów przedstawionych przez niego na rozprawie wynika, że żądanie stwierdzenia nieważności zaskarżonej decyzji nie ma na celu wyłącznie podważenia kwalifikacji spornych dotacji jako pomocy państwa, ale także zakwestionowanie nowego charakteru rozpatrywanego systemu pomocy. W tych okolicznościach należy uznać, że zarzut pierwszy, oparty na naruszeniu art. 1 lit. b) ppkt (i) i (v) rozporządzenia 2015/1589 podniesiono skutecznie na poparcie tego żądania.
- 33 Mając na względzie te okoliczności, należy uznać, że skarżący podnosi owe zarzuty na poparcie swego żądania zmierzającego do stwierdzenia nieważności części zaskarżonej decyzji ze względu na brak pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, z jednej strony, i na błędną kwalifikację rozpatrywanego systemu jako nowego systemu pomocy, z drugiej strony.
- 34 Poza tym należy przypomnieć, że brak uzasadnienia lub niewystarczające uzasadnienie stanowi naruszenie istotnych wymogów proceduralnych i wymaga w związku z tym badania, jako takiego, odrębnego od oceny nieprawidłowości uzasadnienia zaskarżonej decyzji, zaś kontrola tej oceny jest przeprowadzana w ramach badania zasadności tej decyzji (zob. podobnie wyroki: z dnia 2 kwietnia 1998 r., Komisja/Sytraval i Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, pkt 67; z dnia 15 grudnia 2005 r., Włochy/Komisja, C-66/02, EU:C:2005:768, pkt 26).
- 35 Wynika z tego, że zarzut drugi – w zakresie, w jakim zmierza on w szczególności do stwierdzenia naruszenia obowiązku uzasadnienia i błędu w ocenie popełnionego przez Komisję w odniesieniu do kwalifikacji spornych dotacji jako pomocy państwa – należy zbadać przed zarzutem pierwszym, który dotyczy wyłącznie materialnej legalności zaskarżonej decyzji.

1. W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego naruszenia obowiązku uzasadnienia i błędu w ocenie przy kwalifikacji spornych dotacji na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE

a) W przedmiocie naruszenia obowiązku uzasadnienia

- 36 W pierwszej kolejności skarżący podnosi, że zaskarżona decyzja jest niewystarczająco uzasadniona, ponieważ Komisja poprzestała na stwierdzeniu w tej decyzji, że rozpatrywany system pomocy wprowadzał de facto selekcję wśród podmiotów gospodarczych działających w sektorze regularnego publicznego transportu drogowego i faworyzował ten sektor gospodarczy w porównaniu z innymi sektorami. Kwestia selektywności pomocy była przedmiotem jedynie trzech motywów zaskarżonej decyzji (czyli motywów 222–224 tej decyzji).
- 37 W drugiej kolejności skarżący uważa, że niewystarczające uzasadnienie zaskarżonej decyzji wynika z tego, że Komisja nie wykazała, w jaki sposób beneficjenci końcowi dysponowali konkretnie marginesem działania w następstwie przyznania spornych dotacji w ramach rozpatrywanego systemu pomocy. Komisja nie zbadała w szczególności sposobu, w jaki owe dotacje miały pozwolić beneficjentom końcowym na ograniczenie wpływu kosztów, które mogły na nich ciążyć, a zatem na przyznanie im korzyści gospodarczej.
- 38 Komisja kwestionuje argumenty skarżącego. Uważa ona w szczególności, że zaskarżona decyzja zawiera szczegółowe wyjaśnienia dotyczące zarówno istnienia korzyści gospodarczej, jak i selektywnego charakteru tej korzyści. Wyjaśnia ona, że w zakresie, w jakim sporne uchwały nie określały szczegółowo żadnego kluczowego parametru dotyczącego amortyzacji otrzymanej korzyści, stwierdziła ona w sposób wymagany prawem istnienie nienależnej korzyści gospodarczej na rzecz beneficjentów końcowych.

- 39 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 296 akapit drugi TFUE akty prawne są uzasadniane. Ponadto stosownie do art. 41 ust. 2 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej prawo do dobrej administracji obejmuje spoczywający na administracji obowiązek uzasadniania swoich decyzji.
- 40 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zakres obowiązku uzasadnienia zależy od charakteru danego aktu i od okoliczności, jakie towarzyszą jego przyjęciu. Uzasadnienie powinno przedstawiać w sposób jasny i jednoznaczny tok rozumowania instytucji, tak aby, po pierwsze, sąd Unii mógł przeprowadzić kontrolę zgodności aktu z prawem, a po drugie, aby zainteresowani mogli zapoznać się z uzasadnieniem przyjętego środka, żeby móc bronić swoich praw i ustalić, czy decyzja jest zasadna (wyrok z dnia 6 marca 2003 r., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen/Komisja, T-228/99 i T-233/99, EU:T:2003:57, pkt 278).
- 41 Nie ma wymogu, by uzasadnienie wyszczególniało wszystkie istotne elementy faktyczne i prawne, ponieważ ocena, czy uzasadnienie aktu spełnia wymogi art. 296 akapit drugi TFUE, powinna nie tylko opierać się na jego brzmieniu, ale także uwzględniać okoliczności jego wydania, jak również całość przepisów prawa regulującego daną dziedzinę (wyrok z dnia 6 marca 2003 r., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen/Komisja, T-228/99 i T-233/99, EU:T:2003:57, pkt 279).
- 42 Wprawdzie Komisja nie musi zajmować stanowiska w przedmiocie wszystkich argumentów zainteresowanych stron, powinna ona jednak przedstawić fakty i względy prawne o zasadniczym znaczeniu dla decyzji (zob. podobnie wyrok z dnia 6 marca 2003 r., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen/Komisja, T-228/99 i T-233/99, EU:T:2003:57, pkt 280).
- 43 Jeśli chodzi o uznanie środka za pomoc, obowiązek uzasadnienia wymaga wskazania powodów, dla których Komisja uważa, że dany środek wchodzi w zakres stosowania art. 107 ust. 1 TFUE (wyrok z dnia 13 czerwca 2000 r., EPAC/Komisja, T-204/97 i T-270/97, EU:T:2000:148, pkt 36).
- 44 W tym względzie, po pierwsze, należy podkreślić, że przed stwierdzeniem istnienia korzyści gospodarczej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE Komisja odpowiedziała na argumenty władz francuskich i zainteresowanych stron, które przypominała w motywie 198 zaskarżonej decyzji i które miały na celu wykazanie, że skarżący przyznał pomoc w zamian za wykonanie zobowiązań z zakresu usług publicznych, która to pomoc nie mogła zapewnić takiej korzyści beneficjentom końcowym zgodnie z przesłankami określonymi w wyroku z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415, pkt 87–94).
- 45 W szczególności Komisja omówiła w motywach 201–207 zaskarżonej decyzji powody, dla których uznała, że sporne dotacje nie miały na celu zapewnienia rekompensaty za realizację zobowiązań z zakresu usług publicznych, lecz uzupełniały stosunki umowne istniejące już między przedsiębiorstwami z sektora regularnego transportu publicznego na terytorium skarżącego a odnośnymi jednostkami samorządu terytorialnego w celu stymulowania inwestycji. Komisja wyjaśniła, że okoliczność, iż korzyść zapewniona przez te dotacje może zostać skorygowana przez ewentualną amortyzację kwot wypłaconych przez te same jednostki na rzecz beneficjentów końcowych w celu zapewnienia rekompensaty za realizację przez nich zobowiązań z zakresu usług publicznych, nie ma znaczenia dla celów takiej analizy.
- 46 Biorąc pod uwagę dokonaną przez Komisję w zaskarżonej decyzji szczegółową ocenę dotyczącą kwestii, czy sporne dotacje przysparzały korzyści beneficjentom końcowym, nie można jej zarzucać, że nie przedstawiła w niniejszej sprawie wystarczającego uzasadnienia w celu sprawdzenia, czy kryterium to zostało spełnione.

- 47 Po drugie, jeśli chodzi o kryterium dotyczące selektywności spornych dotacji i uzasadnienie przedstawione w odniesieniu do tego kryterium w zaskarżonej decyzji, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja powinna wykazać, że badany środek wprowadza różnicowanie między przedsiębiorstwami, które znajdują się – z punktu widzenia celu tego środka – w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej (zob. podobnie wyrok z dnia 8 września 2011 r., Komisja/Niderlandy, C-279/08 P, EU:C:2011:551, pkt 62 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 48 W tym względzie w motywach 222 i 223 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała z jednej strony, że sporne dotacje dotyczyły wyłącznie prywatnych przedsiębiorstw z sektora transportu publicznego, z którymi odnośne jednostki samorządu terytorialnego zawarły umowę w sprawie obsługi połączeń, w związku z czym jedynie sektor regularnego publicznego transportu drogowego na terytorium skarżącego był objęty tymi dotacjami. Z drugiej strony stwierdziła ona, że przed przyznaniem dotacji dokonywano selekcji wśród przedsiębiorstw działających w tym sektorze w celu wskazania tych, którym powierzono by wykonywanie zobowiązań z zakresu usług publicznych na terytorium skarżącego.
- 49 Komisja uznała zatem w motywie 224 zaskarżonej decyzji, że selektywny charakter rozpatrywanego systemu pomocy można było stwierdzić zarówno na poziomie odnośnego sektora, jak i wewnątrz tego sektora, pomiędzy przedsiębiorstwami, którym przyznano sporne dotacje, a przedsiębiorstwami, które były wyłączone z tego systemu.
- 50 Wynika stąd, że Komisja przedstawiła dostatecznie szczegółowe wyjaśnienie, aby skarżący mógł zrozumieć powody, dla których Komisja uznała, że sporne dotacje wprowadzały różnicowanie w rozumieniu orzecznictwa przypomnianego w pkt 47 powyżej między beneficjentami końcowymi a przedsiębiorstwami, które w świetle celu realizowanego przez sporne uchwały znajdowały się w sytuacji faktycznej i prawnej porównywalnej z sytuacją tych beneficjentów.
- 51 W tych okolicznościach skarżący nie może zarzucać Komisji, że naruszyła ona obowiązek uzasadnienia w ramach swojej oceny dotyczącej selektywnego charakteru rozpatrywanego systemu pomocy, z jednej strony, oraz nienależnej korzyści gospodarczej przyznanej beneficjentom końcowym, z drugiej strony.

b) W przedmiocie błędu w ocenie przy kwalifikacji spornych dotacji jako pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE, a w szczególności kryteriów dotyczących korzyści gospodarczej i selektywności

1) W przedmiocie zasadności oceny dotyczącej korzyści gospodarczej

- 52 Zdaniem skarżącego Komisja błędnie uznała w zaskarżonej decyzji, że kryterium dotyczące korzyści gospodarczej przewidziane w art. 107 ust. 1 TFUE zostało spełnione. W szczególności Komisja nie wyjaśniła, jakie szczególne koszty mogły obciążać beneficjentów końcowych, ani nie sprecyzowała, w jaki sposób sporne dotacje pozwalały na zmniejszenie tych obciążeń, a w konsekwencji na przyznanie im korzyści gospodarczej.
- 53 Komisja kwestionuje argumenty skarżącego. Jej zdaniem sporne uchwały nie określały szczegółowo kluczowych parametrów dotyczących ewentualnej amortyzacji korzyści gospodarczej uzyskanej przez beneficjentów końcowych. Mając na względzie rozważania przedstawione w motywie 209 zaskarżonej decyzji, to znaczy w szczególności fakt, że przy lekturze spornych uchwał nic nie wskazywało na to, iż sporne dotacje zostały prawidłowo zamortyzowane, Komisja uznała więc słusznie, że pomoc przyznana na podstawie rozpatrywanego systemu pomocy przysparzała nienależnej korzyści gospodarczej beneficjentom końcowym.

- 54 W tym względzie należy zaznaczyć przede wszystkim, że Komisja wskazała w motywie 207 zaskarżonej decyzji, iż w zakresie, w jakim sporne dotacje miały na celu pokrycie części kosztów inwestycyjnych ponoszonych zwykle przez przedsiębiorstwa działające na rynku regularnego transportu publicznego, skarżący, przyznając te dotacje, poszerzył margines działania dla beneficjentów końcowych, którzy w związku z tym mogli wykorzystać zasoby własne do innych celów.
- 55 Elementy analizy szczegółowo omówione w motywie 207 zaskarżonej decyzji są wystarczające, aby odrzucić argument skarżącego, zgodnie z którym Komisja nie wyjaśniła, dlaczego sporne dotacje umożliwiały zmniejszenie obciążeń spoczywających na beneficjentach końcowych.
- 56 Ponieważ skarżący nie przedstawił żadnego innego argumentu ani dowodu w celu podważenia dokonanej przez Komisję w zaskarżonej decyzji oceny dotyczącej kryterium korzyści gospodarczej przewidzianego w art. 107 ust. 1 TFUE i poprzestał ponadto na powołaniu się na błędny charakter tej oceny, nie można zakwestionować zasadności oceny dokonanej w zaskarżonej decyzji w odniesieniu do istnienia korzyści gospodarczej.

2) W przedmiocie zasadności oceny dotyczącej selektywności

- 57 Skarżący kwestionuje twierdzenie, że sporne dotacje są selektywne. W tym względzie podnosi on, że nie dysponował żadnymi uprawnieniami dyskrejonalnymi w zakresie przyznawania tych dotacji. Jego zdaniem wszystkie podmioty gospodarcze działające na rynku regularnego transportu osób mogły ubiegać się o te dotacje, przedstawiając po prostu dokumentację, pod warunkiem że zawarły umowę w sprawie obsługi połączeń z jedną z odnośnych jednostek samorządu terytorialnego. Spośród 150 podmiotów prowadzących na jego terytorium działalność w zakresie regularnego transportu publicznego ponad 130 podmiotów gospodarczych skorzystało w ten sposób z pomocy przyznanej na podstawie rozpatrywanego systemu pomocy.
- 58 Komisja kwestionuje argumenty skarżącego. W szczególności twierdzi ona, że – jak przyznał sam skarżący – niektóre przedsiębiorstwa prowadzące działalność na rynku regularnego publicznego transportu osób w Île-de-France zostały wyłączone z kręgu beneficjentów końcowych. Okoliczność, że wiele przedsiębiorstw było w stanie skorzystać z rozpatrywanego systemu pomocy, nie może wystarczyć do zakwestionowania selektywnego charakteru spornych dotacji.
- 59 W tym względzie należy zaznaczyć, że – jak skarżący sam przyznał w swoich pismach – przyznanie spornych dotacji zależało od zawarcia umowy w sprawie obsługi połączeń między beneficjentami końcowymi a odnośnymi jednostkami samorządu terytorialnego.
- 60 Wynika stąd, że przedsiębiorstwa pochodzące z innych państw członkowskich lub z innych regionów Francji nie kwalifikowały się do objęcia spornymi dotacjami i że jedynie przedsiębiorstwa aktywne na rynku regularnego transportu osób i prowadzące działalność na terytorium skarżącego mogły korzystać ze sprzętu dotowanego dzięki pomocy przyznanej w ramach rozpatrywanego systemu pomocy. Ściślej rzecz ujmując, tylko te przedsiębiorstwa mogły korzystać ze sprzętu dotowanego w ten sposób w innych częściach Unii i terytorium francuskiego, gdzie mogły się znaleźć w stosunku konkurencji z operatorami transportu publicznego, którzy nie skorzystali z tej samej pomocy.
- 61 W związku z tym, wbrew twierdzeniom skarżącego, należy uznać, że nawet jeśli wiele przedsiębiorstw wykonujących działalność w zakresie regularnego publicznego transportu drogowego na jego terytorium mogło skorzystać ze spornych dotacji, rozpatrywany system pomocy wprowadzał zróżnicowanie mogące sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów” w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami, które w świetle celu danego systemu znajdowały się w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej.

- 62 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że argumenty przedstawione przez skarżącego nie pozwalają podważyć dokonanej przez Komisję w zaskarżonej decyzji oceny dotyczącej selektywności spornych dotacji.
- 63 W świetle całości powyższych rozważań należy oddalić drugą część zarzutu drugiego i w konsekwencji oddalić zarzut drugi w całości.

2. W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego naruszenia art. 1 lit. b) ppkt (i) i (v) rozporządzenia 2015/1589, w zakresie w jakim rozpatrywany system pomocy uznano błędnie za nowy system pomocy

- 64 Skarżący podnosi, że rozpatrywany system pomocy stanowi istniejący system pomocy na podstawie art. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia 2015/1589, ponieważ możliwość przyznawania dotacji przedsiębiorstwom z sektora publicznego transportu drogowego osób przez jednostki samorządu terytorialnego wprowadzono w art. 19 décret n° 49–1473, du 14 novembre 1949, relatif à la coordination et à l’harmonisation des transports ferroviaires et routiers (dekretu nr 49–1473 z dnia 14 listopada 1949 r. w sprawie koordynacji i harmonizacji transportu kolejowego i drogowego, JORF z dnia 15 listopada 1949 r., s. 11104, zwanego dalej „dekretem z 1949 r.”) przed wejściem w życie we Francji w dniu 1 stycznia 1958 r. Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą (obecnie traktatu FUE).
- 65 Skarżący twierdzi ponadto, że w zakresie, w jakim zaskarżona decyzja nie zawiera żadnych konkretnych wniosków co do daty wprowadzenia rozpatrywanego systemu pomocy, Komisja nie mogła wykluczyć możliwości, że system ten wprowadzono na rynku początkowo zamkniętym dla konkurencji, w związku z czym stanowi on istniejący system pomocy na podstawie art. 1 lit. b) pkt (v) rozporządzenia 2015/1589.
- 66 Jeśli chodzi o argumentację skarżącego, zgodnie z którą rozpatrywany system pomocy został wprowadzony przez przepisy dekretu z 1949 r., Komisja przypomina, że w motywie 236 zaskarżonej decyzji stwierdziła, iż przepisy te nie określały żadnego z kluczowych parametrów owego systemu, czyli w szczególności czasu jego trwania, budżetu, beneficjentów, charakteru towarów kwalifikujących się do objęcia dotacją i stawki obowiązującej dotacji, oraz że nie stwarzały one żadnego prawa do otrzymania dotacji.
- 67 Poza tym w odniesieniu do argumentacji skarżącego dotyczącej daty, od której sporne dotacje mogły wpływać na konkurencję na rynku wewnętrznym, Komisja podnosi, że – jak stwierdził tribunal administratif de Paris (sąd administracyjny w Paryżu) w wyroku nr 0417015 z dnia 10 lipca 2008 r. – beneficjenci końcowi prowadzili działalność jednocześnie na rynku regularnego transportu pasażerów oraz na rynku okazjonalnego transportu pasażerów. Tymczasem rynek okazjonalnego transportu pasażerów zliberalizowano już w 1979 r. Wynika z tego, że rozpatrywany system pomocy mógł mieć wpływ na konkurencję między państwami członkowskimi na tym rynku od chwili jej wprowadzenia, bez względu na datę jej wprowadzenia, o ile sytuuje się ona między 1979 r. a 2008 r.
- 68 W pierwszej kolejności należy zbadać, czy – jak twierdzi skarżący – rozpatrywany system pomocy wprowadzono dekretem z 1949 r. w okresie poprzedzającym wejście w życie we Francji Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w związku z czym stanowi on istniejący system pomocy na podstawie art. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia 2015/1589.

69 Dekret z 1949 r. przewidywał w szczególności, co następuje:

„Artykuł 2

Usługami transportu pasażerskiego, które są objęte środkami koordynującymi i harmonizującymi na podstawie przepisów art. 7 ustawy z dnia 5 lipca 1949 r., są:

[...]

2. Usługi publiczne w zakresie pasażerskiego transportu drogowego wymienione poniżej [...]:

Usługi regularne, w tym usługi sezonowe i okresowe [...];

Usługi okazjonalne, czyli usługi, które choć są świadczone na żądanie, zaspokajają ogólne potrzeby publiczne i odnawiają się w pewnych okresach każdego roku [...]

Artykuł 19

Jednostka samorządu terytorialnego może przyznać dotację na świadczenie usługi drogowej, zawierając z przedsiębiorstwem umowę określającą obowiązki spoczywające na tym ostatnim, poza obowiązkami wynikającymi z jego regulaminu użytkowania.

Taryfa określona na podstawie tej umowy powinna być zgodna z wszystkimi przepisami zawartymi w poprzednich artykułach”.

70 Co się tyczy kwestii, czy sporne dotacje mają swe źródło w dekrete z 1949 r., po pierwsze, należy uściślić, że zasady przyznania dotacji przewidziane w dekrete z 1949 r. różnią się od zasad przyznania pomocy na podstawie uchwały CR 34–94. Jak słusznie podnosi Komisja, w ramach uchwały CR 34–94 skarżący przyznawał sporne dotacje jednostkom samorządu terytorialnego, a następnie były one przekazywane beneficjentom końcowym. Taki mechanizm przekazania nie istniał w przypadku dekretu z 1949 r.

71 Po drugie, z wyroku Conseil d’État (rady stanu) nr 343440 z dnia 23 lipca 2012 r. wynika w tym względzie, że dotacje przyznane na podstawie uchwały CR 34–94 miały na celu jedynie ułatwienie nabycia sprzętu przez przedsiębiorstwa transportu publicznego w Île-de-France, zaś celem lub skutkiem rozpatrywanego systemu pomocy nie było nałożenie w zamian na beneficjentów końcowych zobowiązań taryfowych. Inaczej było w przypadku art. 19 dekretu z 1949 r., który przewidując generalnie możliwość zawierania przez francuskie jednostki samorządu terytorialnego umów o udzielenie dotacji z tymi samymi przedsiębiorstwami, zakładał kontrolę stosowanych taryf. Artykuł 11 tego dekretu stanowił bowiem, że „w odniesieniu do usług objętych umową z jednostką samorządu terytorialnego taryfy są ustalane [...] zgodnie z umową zawartą między przedsiębiorstwem a jednostką wypłacającą dotację”.

72 Po trzecie, sporne uchwały nie zawierały żadnej wzmianki o dekrete z 1949 r. Uchwały te wspominały jedynie o code général des collectivités territoriales (ogólnym kodeksie jednostek samorządu terytorialnego), o loi n° 82–1153, du 30 décembre 1982, d’orientation des transports intérieurs (ustawie nr 82–1153 z dnia 30 grudnia 1982 r. o orientacji transportu krajowego, JORF z dnia 31 grudnia 1982 r., s. 4004) oraz o kilku wcześniejszych uchwałach oraz dekretach przyjętych zgodnie z prawem krajowym, wśród których nie figurował dekret z 1949 r.

- 73 Po czwarte, sporne uchwały wpisywały się w specyficzne ramy prawne dotyczące organizacji transportu w Île-de-France, które doprecyzowano po raz pierwszy w ordonnance n° 59–151, du 7 janvier 1959, relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne (zarządzeniu nr 59–151 z dnia 7 stycznia 1959 r. w sprawie organizacji transportu pasażerskiego w regionie paryskim, JORF z dnia 10 stycznia 1959 r., s. 696), prawie dziesięć lat po wydaniu dekretu z 1949 r.
- 74 Z całości powyższych rozważań wynika, że dekret z 1949 r. nie stanowił podstawy prawnej rozpatrywanego systemu pomocy.
- 75 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że skarżący nie przedstawił przed Sądem wystarczających dowodów, aby wykazać, że rozpatrywany system pomocy należy uznać za istniejący system pomocy na podstawie art. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia 2015/1589.
- 76 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o kwestię, czy rozpatrywany system pomocy należy uznać za istniejący system pomocy na podstawie art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia 2015/1589, należy przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem pojęcie „rozwoju rynku wewnętrznego” zawarte w tym przepisie można rozumieć jako odnoszące się do zmiany kontekstu gospodarczego i prawnego w sektorze, którego dotyczy dany środek. Zmiana taka może w szczególności być wynikiem liberalizacji rynku początkowo zamkniętego na konkurencję (zob. analogicznie wyrok z dnia 24 marca 2011 r., Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt/Komisja, T-443/08 i T-455/08, EU:T:2011:117, pkt 188).
- 77 Wynika stąd, że system pomocy ustanowiony na rynku początkowo zamkniętym dla konkurencji należy uznać w chwili liberalizacji tego rynku za istniejący system pomocy (wyrok z dnia 15 czerwca 2000 r., Alzetta i in./Komisja, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, od T-600/97 do T-607/97, T-1/98, od T-3/98 do T-6/98 i T-23/98, EU:T:2000:151, pkt 143).
- 78 Tymczasem zgodnie z art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia 2015/1589 data liberalizacji danego rodzaju działalności przez prawo Unii powinna zostać uwzględniona jedynie w celu wykluczenia sytuacji, w której środek, który nie stanowił pomocy przed liberalizacją, zostanie następnie uznany po tej dacie za pomoc istniejącą (zob. analogicznie wyrok z dnia 16 stycznia 2018 r., EDF/Komisja, T-747/15, EU:T:2018:6, pkt 369).
- 79 W niniejszej sprawie z zaskarżonej decyzji, a w szczególności z jej motywów 18 lit. a) oraz 19, 183 i 186 wynika, że Komisja uznała, iż rozpatrywany system pomocy wprowadzono w 1994 r. i uchylono w 2008 r., w związku z czym pomoc przyznana na podstawie wcześniejszych uchwał należy uznać za system pomocy odrębny od systemu wprowadzonego w życie na podstawie uchwały CR 34–94 i kolejnych uchwał.
- 80 W tym względzie należy przypomnieć, że loi n° 93–122, du 29 janvier 1993, relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (ustawę nr 93–122 z dnia 29 stycznia 1993 r. o zapobieganiu korupcji i o przejrzystości życia gospodarczego oraz procedur publicznych, JORF z dnia 30 stycznia 1993 r., s. 1588), którą dokonano liberalizacji rynku regularnego transportu pasażerskiego na całym obszarze Francji, z wyjątkiem obszaru skarżącego, uchwalono w 1993 r., czyli przed datą wejścia w życie uchwały CR 34–94, i że ta ostatnia data jest zbieżna, zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Komisję w zaskarżonej decyzji, z datą wprowadzenia rozpatrywanego systemu pomocy.
- 81 Mając na względzie te okoliczności, Komisja słusznie uznała w zaskarżonej decyzji, że beneficjenci końcowi mogli, począwszy od 1994 r., korzystać ze sprzętu finansowanego dzięki spornym dotacjom na innych rynkach regularnego publicznego transportu pasażerskiego otwartych na konkurencję, w związku z czym od tej daty owe dotacje mogły mieć wpływ na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi.

- 82 W tym względzie należy podkreślić, że wniosek Komisji, zgodnie z którym wszystkie kryteria przewidziane w art. 107 ust. 1 TFUE zostały spełnione w odniesieniu do tego okresu, jest zgodny z analizą znajdującą się w orzeczeniach sądów krajowych, zwłaszcza w wyroku tribunal administratif de Paris (sądu administracyjnego w Paryżu) nr 0417015 z dnia 10 lipca 2008 r. oraz w wyroku cour administrative d'appel de Paris (apelacyjnego sądu administracyjnego w Paryżu) nr 08PA 04753 z dnia 12 lipca 2010 r., cytowanych w szczególności w motywie 226 zaskarżonej decyzji.
- 83 Poza tym nawet gdyby – jak twierdzi skarżący – Komisja popełniła błąd, uznając, że rozpatrywany system pomocy wprowadzono dopiero w 1994 r., sam ten błąd nie może wystarczyć do podważenia wniosku, zgodnie z którym system ów należy uznać za nowy system pomocy. Z motywów 226 i 237 zaskarżonej decyzji wynika bowiem, że nawet przy założeniu, iż rozpatrywany system pomocy powinno się uznać za ustanowiony od 1979 r. lub nie później niż w 1994 r., czyli w roku, w którym rynek regularnego transportu pasażerskiego był jeszcze zamknięty na konkurencję, beneficjenci końcowi mogli korzystać ze sprzętu dotowanego przez skarżącego w ramach działalności transportu okazjonalnego otwartej na konkurencję.
- 84 W niniejszej sprawie skarżący nie przedstawił żadnego dowodu w celu wykazania, że rynek transportu okazjonalnego nie był objęty wymianą handlową między państwami członkowskimi w okresie poprzedzającym wprowadzenie rozpatrywanego systemu pomocy lub w momencie jego wprowadzenia. Ograniczył się on do wskazania podczas rozprawy, że rynek ten był marginalny w porównaniu z rynkiem regularnego publicznego transportu pasażerów.
- 85 Tymczasem cour administrative d'appel de Paris (apelacyjny sąd administracyjny w Paryżu) podkreślił już słusznie znaczenie rynku okazjonalnego transportu pasażerów w wyroku nr 15PA 00385 z dnia 27 listopada 2015 r. Opierając się zatem na orzeczeniach sądów krajowych, Komisja stwierdziła, że należy uznać, iż rozpatrywany system pomocy naruszał od chwili jego wprowadzenia wymianę handlową między państwami członkowskimi i konkurencję, oraz odrzuciła ona jego kwalifikację jako istniejącego systemu pomocy na podstawie art. 1 lit. b) pkt (v) rozporządzenia 2015/1589.
- 86 Mając na względzie wszystkie powyższe elementy, należy stwierdzić, że Komisja nie naruszyła art. 1 lit. b) ppkt (i) i (v) rozporządzenia 2015/1589.
- 87 W konsekwencji należy oddalić zarzut pierwszy, a tym samym należy oddalić skargę w całości.

V. W przedmiocie kosztów

- 88 Zgodnie z art. 134 § 1 regulaminu postępowania kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę.
- 89 Ponieważ skarżący przegrał sprawę, zgodnie z żądaniem Komisji należy obciążyć go własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję.

Z powyższych względów

SĄD (pierwsza izba)

orzeka, co następuje:

- 1) **Skarga zostaje oddalona.**
- 2) **Région Île-de-France pokrywa własne koszty oraz koszty poniesione przez Komisję Europejską.**

Pelikánová

Valančius

Öberg

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 12 lipca 2019 r.

Podpisy

Spis treści

I. Okoliczności powstania sporu	1
II. Postępowanie przed sądami krajowymi	3
III. Postępowanie i żądania stron	4
IV. Co do prawa	5
A. W przedmiocie dopuszczalności	5
B. Co do istoty	5
1. W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego naruszenia obowiązku uzasadnienia i błędu w ocenie przy kwalifikacji spornych dotacji na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE	6
a) W przedmiocie naruszenia obowiązku uzasadnienia	6
b) W przedmiocie błędu w ocenie przy kwalifikacji spornych dotacji jako pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE, a w szczególności kryteriów dotyczących korzyści gospodarczej i selektywności	8
1) W przedmiocie zasadności oceny dotyczącej korzyści gospodarczej	8
2) W przedmiocie zasadności oceny dotyczącej selektywności	9
2. W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego naruszenia art. 1 lit. b) ppkt (i) i (v) rozporządzenia 2015/1589, w zakresie w jakim rozpatrywany system pomocy uznano błędnie za nowy system pomocy	10
V. W przedmiocie kosztów	13