



Coletânea da Jurisprudência

Processo T-738/17

**Syndicat Transport Île de France (STIF-IDF)
contra
Comissão Europeia**

Acórdão do Tribunal Geral (Primeira Secção) de 12 de julho de 2019

«Auxílios de Estado — Regime de auxílios ilegalmente executado pela França entre 1994 e 2008 — Subvenções ao investimento concedidas pelo STIF-IDF — Decisão que declara o regime de auxílios compatível com o mercado interno — Vantagem — Compensação dos custos inerentes ao cumprimento das obrigações de serviço público — Artigo 107.º, n.º 1, TFUE — Dever de fundamentação»

1. *Recurso de anulação — Admissibilidade — Não provimento de um recurso sem decisão sobre a admissibilidade — Poder de apreciação do juiz da União (Artigo 263.º TFUE)*

(cf. n.ºs 18, 19)

2. *Recurso de anulação — Fundamentos — Falta de fundamentação ou fundamentação insuficiente — Fundamento distinto daquele que tem por objeto a legalidade quanto ao mérito (Artigos 263.º e 296.º, segundo parágrafo, TFUE)*

(cf. n.º 21)

3. *Auxílios concedidos pelos Estados — Decisão da Comissão que qualifica uma medida de auxílio de Estado — Dever de fundamentação — Alcance — Medidas que visam compensar o custo das missões de serviço público assumidas por uma empresa — Quarto requisito enunciado no Acórdão Altmark (Artigos 107.º, n.º 1, e 296.º, segundo parágrafo, TFUE)*

(cf. n.ºs 27-42)

4. *Auxílios concedidos pelos Estados — Conceito — Medidas que visam compensar o custo das missões de serviço público assumidas por uma empresa — Quarto requisito enunciado no Acórdão Altmark — Determinação da compensação na falta de seleção da empresa através de um procedimento de contratação pública, com base numa análise dos custos de uma empresa média do setor em questão*

Resumo

Nos Acórdãos de 12 de julho de 2019, Keolis CIF e o./Comissão (T-289/17), Transdev e o./Comissão (T-291/17), Région Île-de-France/Comissão (T-292/17), Optile/Comissão (T-309/17), Ceobus e o./Comissão (T-330/17) e STIF-IDF/Comissão (T-738/17), o Tribunal Geral julgou improcedentes vários pedidos de anulação parcial da Decisão da Comissão de 2 de fevereiro de 2017, relativa a dois regimes de auxílios executados pela França a favor das empresas de transporte por autocarro na região Île-de-France¹.

Todos esses processos inscrevem-se no âmbito da concessão de dois regimes de auxílios a favor das empresas de transporte por autocarro na região Île-de-France, o primeiro, aplicado pela Région Île-de-France, entre 1994 e 2008, e, o segundo, aplicado pelo Syndicat Transport Île de France (STIF-IDF), a partir de 2008. Os auxílios pagos ao abrigo desses regimes visavam favorecer a aquisição de material pelas empresas de transporte público regular da região Île-de-France e compensar os encargos de investimento suportados por estas últimas.

Na decisão impugnada perante o Tribunal Geral, a Comissão considerou, num primeiro momento, que esses dois regimes de auxílios eram compatíveis com o mercado interno. Num segundo momento, a Comissão concluiu, porém, que os auxílios financeiros concedidos ao abrigo desses regimes tinham sido ilegalmente executados, na medida em que constituíam «auxílios novos» e não lhe tinham sido notificados. A este respeito, a Comissão constatou, mais especificamente, a violação do artigo 108.º, n.º 3, TFUE, que proíbe os Estados-Membros que tencionem conceder ou alterar um auxílio de Estado de pôr em execução as medidas projetadas antes de a Comissão ter procedido ao controlo prévio dos seus projetos. O artigo 108.º, n.º 3, TFUE prevê, assim, uma obrigação de «*standstill*» que se aplica aos auxílios novos, mas não aos auxílios existentes.

Com os Acórdãos Keolis CIF e o./Comissão, Transdev e o./Comissão, Optile/Comissão e Ceobus e o./Comissão, o Tribunal Geral negou provimento aos recursos interpostos por vários operadores de redes de transporte rodoviário de passageiros no território dessa região, com vista à anulação da decisão impugnada, na medida em que incide sobre o regime de auxílios aplicado pela Région Île-de-France entre 1994 e 2008. Neste contexto, várias recorrentes tinham formulado alegações relativas a diversas violações do dever de fundamentação pela Comissão, que, no entanto, foram todas julgadas improcedentes pelo Tribunal Geral. Em apoio dos seus recursos, as recorrentes contestavam, ainda, a qualificação como auxílios novos das subvenções ao investimento recebidas pelas empresas de transporte ao abrigo do regime de auxílios posto em causa. Além disso, os operadores das redes de transporte rodoviário invocavam a violação das regras de prescrição previstas pelo artigo 17.º do Regulamento 2015/1589².

No que respeita à qualificação como auxílio novo do regime de auxílios aplicado pela Région Île-de-France entre 1994 e 2008, o Tribunal Geral julgou improcedentes, por um lado, as alegações relativas à violação do artigo 1.º, alínea b), i), do Regulamento 2015/1589, nos termos

¹ Decisão (UE) 2017/1470 da Comissão, de 2 de fevereiro de 2017, relativa aos regimes de auxílios SA.26763 2014/C (ex-2012/NN) concedidos pela França a favor das empresas de autocarros na região Île-de-France (JO 2017, L 209, p. 24).

² Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º TFUE (JO 2015, L 249, p. 9).

do qual são considerados auxílios existentes, os auxílios instituídos antes da entrada em vigor do TFUE no Estado-Membro em causa. Com efeito, as recorrentes não tinham apresentado no Tribunal Geral elementos de prova suficientes para demonstrar que o regime de auxílios em causa tinha sido instituído numa data anterior à data da entrada em vigor do Tratado que instituiu a Comunidade Económica Europeia em França, a 1 de janeiro de 1958. O Tribunal Geral julgou improcedentes, por outro lado, as alegações relativas à violação do artigo 1.º, alínea b), v), do Regulamento 2015/1589, nos termos do qual são considerados auxílios existentes, os auxílios que não constituíam auxílios no momento da sua execução, tendo-se subsequentemente transformado em auxílios devido à evolução do mercado interno e sem terem sido alterados pelo Estado-Membro. A este respeito, o Tribunal Geral sublinhou que as empresas de transporte que beneficiavam dos auxílios concedidos podiam utilizar, a contar da introdução do regime de auxílios em causa, o equipamento financiado por esses auxílios no âmbito de atividades de transporte abertas à concorrência. No que diz respeito ao período 1994-2008, as empresas de transporte em causa não contestaram, aliás, a qualificação como auxílios de Estado, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, das subvenções concedidas. Ademais, a conclusão da Comissão segundo a qual todos os critérios previstos nessa disposição estavam preenchidos em relação a esse período era conforme com a análise constante em várias decisões dos órgãos jurisdicionais nacionais proferidas nesta matéria.

Além disso, o Tribunal Geral julgou improcedentes as alegações relativas à violação do artigo 17.º do Regulamento 2015/1589, que prevê um prazo de prescrição de dez anos em matéria de recuperação do auxílio. A este respeito, o Tribunal Geral salientou que as regras em matéria de prescrição definidas nessa disposição dizem respeito unicamente aos poderes da Comissão, pelo que não são aplicáveis quando, como no caso em apreço, a Comissão tenha reconhecido a compatibilidade dos auxílios ilegalmente pagos com o mercado interno posteriormente à sua concessão. Todavia, o Tribunal Geral recordou que os poderes das autoridades nacionais no que diz respeito a uma eventual recuperação de tais auxílios permanecem sujeitos apenas às regras de prescrição do direito nacional aplicáveis nos tribunais nacionais.

Com o Acórdão Région Île-de-France/Comissão, o Tribunal Geral negou provimento ao recurso interposto pela Région Île-de-France. O Tribunal Geral considerou que a recorrente não podia acusar a Comissão de ter violado o dever de fundamentação no âmbito das suas apreciações relativas ao caráter seletivo do regime de auxílios que aplicou entre 1994 e 2008 e à vantagem económica indevida concedida aos beneficiários desse regime. Além disso, o Tribunal Geral entendeu que não havia que pôr em causa a justeza das apreciações, na decisão impugnada, relativas à existência de uma vantagem económica e à seletividade do regime. A este respeito, o Tribunal Geral precisou que as empresas originárias de outros Estados-Membros ou de outras regiões francesas não eram elegíveis para a concessão das subvenções controvertidas de que apenas podiam beneficiar as empresas com atividade no mercado do transporte regular de passageiros e que exercessem as suas atividades no território da recorrente. O Tribunal Geral concluiu, ainda, pela improcedência do fundamento relativo à violação do artigo 1.º, alínea b), i) e v), do Regulamento 2015/1589.

Com o Acórdão STIF-IDF/Comissão, o Tribunal Geral negou provimento ao recurso interposto pelo STIF-IDF, com vista à anulação da decisão impugnada, na medida em que incide sobre o regime de auxílios aplicado por este último a partir de 2008. Essa parte da decisão impugnada visava, mais especificamente, uma série de contratos celebrados entre o STIF-IDF e empresas privadas que exerciam atividades de transporte público regular no território da região Île-de-France, que previam o pagamento de uma contribuição financeira pelo STIF-IDF às

empresas signatárias em compensação do cumprimento das obrigações de serviço público às quais estas últimas estavam contratualmente sujeitas.

Em apoio do seu recurso de anulação, o STIF-IDF invocava a jurisprudência constante segundo a qual uma intervenção estatal não constitui um auxílio de Estado, na aceção do artigo 107.º TFUE, quando representa a contrapartida de prestações efetuadas pelas empresas beneficiárias para cumprir obrigações de serviço público, de tal modo que estas empresas não beneficiam, na realidade, de uma vantagem financeira, e que a referida intervenção não tem, portanto, por efeito colocar essas empresas numa posição concorrencial mais favorável em relação às empresas concorrentes. Para que, num caso concreto, tal compensação possa escapar à qualificação de auxílio de Estado, os critérios ditos «Altmark»³ devem estar reunidos. O quarto desses critérios estipula que o nível de intervenção estatal deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir essas obrigações. No seu recurso, o STIF-IDF acusava, mais especificamente, a Comissão de ter considerado erradamente, na decisão impugnada, que o regime de auxílios controvertido não preenchia esse critério e de ter violado o seu dever de fundamentação a esse respeito.

Após ter confirmado que a Comissão tinha explicado de forma suficientemente pormenorizada as razões pelas quais considerava que o regime de auxílios controvertido não cumpria o quarto critério Altmark, o Tribunal Geral salientou que os elementos de prova invocados pelo STIF-IDF em apoio das suas alegações consistiam, em substância, em referências a ferramentas metodológicas que este tinha utilizado previamente à fixação do montante das contribuições financeiras a pagar às empresas signatárias, bem como aos diferentes controlos *ex post* efetuados para verificar os investimentos realizados por estas últimas. Ora, como esses elementos de prova não eram relevantes ou, pelo menos, suficientes para determinar se o montante da compensação tinha sido fixado em conformidade com o quarto critério Altmark, o Tribunal Geral declarou que as informações fornecidas pelo STIF-IDF não permitiam demonstrar que a apreciação do regime de auxílios controvertido efetuada à luz desse critério, na decisão impugnada, padecia de um erro de direito ou de apreciação.

³ Trata-se de quatro critérios de aplicação dessa jurisprudência, que foram enunciados no Acórdão de 24 de julho de 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, n.º 88-93.