



Repertoriul jurisprudenței

Cauza T-738/17

**Syndicat Transport Île de France (STIF-IDF)
împotriva
Comisiei Europene**

Hotărârea Tribunalului (Camera întâi) din 12 iulie 2019

„Ajutoare de stat – Schemă de ajutor pusă în aplicare în mod ilegal de Franța între 1994 și 2008 – Subvenții pentru investiții acordate de STIF-IDF – Decizie prin care schema de ajutor este declarată compatibilă cu piața internă – Avantaj – Compensarea costurilor inerente executării unor obligații de serviciu public – Articolul 107 alineatul (1) TFUE – Obligația de motivare”

1. *Acțiune în anulare – Admisibilitate – Respingere pe fond a unei acțiuni fără a se pronunța cu privire la admisibilitate – Puterea de apreciere a instanței Uniunii (art. 263 TFUE)*

(a se vedea punctele 18 și 19)

2. *Acțiune în anulare – Motive – Nemotivare sau insuficiența motivării – Motiv distinct de cel privind legalitatea pe fond (art. 263 și art. 296 al doilea paragraf TFUE)*

(a se vedea punctul 21)

3. *Ajutoare acordate de state – Decizie a Comisiei care califică o măsură drept ajutor de stat – Obligația de motivare – Întindere – Măsuri prin care se urmărește compensarea costului misiunilor de serviciu public asumate de o întreprindere – A patra condiție enunțată în Hotărârea Altmark [art. 107 alin. (1) și art. 296 al doilea paragraf TFUE]*

(a se vedea punctele 27-42)

4. *Ajutoare acordate de state – Noțiune – Măsuri prin care se urmărește compensarea costului misiunilor de serviciu public asumate de o întreprindere – A patra condiție enunțată în Hotărârea Altmark – Determinarea compensației, în lipsa selectării întreprinderii printr-o procedură de achiziții publice, pe baza unei analize a costurilor unei întreprinderi medii din sectorul vizat (art. 107 TFUE)*

(a se vedea punctele 46, 47 și 54-65)

Rezumat

În Hotărârile din 12 iulie 2019, Keolis CIF și alții/Comisia (T-289/17), Transdev și alții/Comisia (T-291/17), Regiunea Île-de-France/Comisia (T-292/17), Optile/Comisia (T-309/17), Ceobus și alții/Comisia (T-330/17) și STIF-IDF/Comisia (T-738/17), Tribunalul a respins mai multe cereri de anulare parțială a Deciziei Comisiei din 2 februarie 2017 privind două scheme de ajutor puse în aplicare de Franța în favoarea întreprinderilor de transport cu autobuzul în regiunea Île-de-France¹.

Toate aceste cauze se înscriu în cadrul acordării a două scheme de ajutor în favoarea întreprinderilor de transport cu autobuzul în regiunea Île-de-France, prima, pusă în aplicare de regiunea Île-de-France în perioada 1994-2008, și a doua, pusă în aplicare de sindicatul transporturilor din Île-de-France (STIF-IDF) începând cu anul 2008. Ajutoarele plătite în temeiul schemelor menționate urmăreau să favorizeze achiziționarea de echipamente de către întreprinderile de transport public regulat din regiunea Île-de-France și să compenseze costurile de investiție suportate de acestea din urmă.

În decizia atacată în fața Tribunalului, într-o primă etapă, Comisia a apreciat că aceste două scheme de ajutor erau compatibile cu piața internă. Într-o a doua etapă, ea a concluzionat însă că ajutoarele financiare acordate în temeiul schemelor menționate fuseseră puse în aplicare în mod ilegal, în măsura în care ele constituiau „ajutoare noi” și nu îi fuseseră notificate. În această privință, mai precis, Comisia a constatat o încălcare a articolului 108 alineatul (3) TFUE, care interzice statelor membre care intenționează să acorde sau să modifice un ajutor de stat să pună în aplicare măsurile preconizate înainte ca Comisia să fi efectuat un control prealabil cu privire la proiectele sale. Astfel, articolul 108 alineatul (3) TFUE prevede o obligație de „standstill” care se aplică ajutoarelor noi, dar nu și ajutoarelor existente.

Prin Hotărârile Keolis CIF și alții/Comisia, Transdev și alții/Comisia, Optile/Comisia și Ceobus și alții/Comisia, Tribunalul a respins acțiunile introduse de mai mulți operatori de rețele de transport rutier de călători pe teritoriul acestei regiuni, prin care se urmărea anularea deciziei atacate în măsura în care aceasta privește schema de ajutor pusă în aplicare de regiunea Île-de-France în perioada 1994-2008. În acest cadru, mai multe reclamante invocasera critici întemeiate pe diverse încălcări ale obligației de motivare de către Comisie, care au fost însă respinse, toate, de Tribunal. În susținerea acțiunilor formulate, reclamantele contestau, în plus, calificarea drept ajutoare noi a subvențiilor pentru investiții primite de întreprinderile de transport în temeiul schemei de ajutor puse în discuție. Operatorii de rețele de transport rutier invocau, în plus, o încălcare a normelor privind prescripția prevăzute de articolul 17 din Regulamentul 2015/1589².

În ceea ce privește calificarea drept ajutor nou a schemei de ajutor puse în aplicare de regiunea Île-de-France în perioada 1994-2008, pe de o parte, Tribunalul a respins criticile întemeiate pe încălcarea articolului 1 litera (b) punctul (i) din Regulamentul 2015/1589, potrivit căruia ajutoarele introduse înainte de intrarea în vigoare a Tratatului FUE în statul membru respectiv sunt considerate existente. Astfel, reclamantele nu prezentaseră în fața Tribunalului elementele de probă suficiente pentru a stabili că schema de ajutor în cauză fusese introdusă la o dată anterioară intrării în vigoare a Tratatului de instituire a Comunității Economice Europene în

¹ Decizia (UE) 2017/1470 a Comisiei din 2 februarie 2017 privind schemele de ajutor SA.26763 2014/C (ex 2012/NN) puse în aplicare de Franța în favoarea întreprinderilor de transport cu autobuzul în regiunea Île-de-France (JO 2017, L 209, p. 24).

² Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO 2015, L 249, p. 9).

Franța, la 1 ianuarie 1958. Pe de altă parte, Tribunalul a respins criticile întemeiate pe încălcarea articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul 2015/1589, potrivit căruia este considerat ajutor existent ajutorul care, în momentul punerii în aplicare, nu reprezenta un ajutor și a devenit ajutor ulterior, datorită evoluției pieței interne și fără să fi fost modificat de statul membru. În această privință, Tribunalul a evidențiat faptul că întreprinderile de transport care beneficiau de ajutoarele acordate ar fi putut să utilizeze, începând de la introducerea schemei de ajutor în cauză, echipamentul finanțat prin aceste ajutoare în cadrul activităților de transport deschise concurenței. În ceea ce privește perioada 1994-2008, în plus, întreprinderile de transport în cauză nu au contestat calificarea subvențiilor acordate drept ajutoare de stat, în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE. Mai mult, concluzia Comisiei potrivit căreia toate criteriile prevăzute la dispoziția menționată erau îndeplinite pentru perioada respectivă era conformă cu analiza care figurează în mai multe decizii ale instanțelor naționale pronunțate în materia respectivă.

În plus, Tribunalul a respins criticile întemeiate pe o încălcare a articolului 17 din Regulamentul 2015/1589, care prevede un termen de prescripție de 10 ani pentru recuperarea ajutorului. În această privință, Tribunalul a arătat că normele în materie de prescripție definite la dispoziția menționată se referă numai la prerogativele Comisiei, astfel încât ele nu au vocația de a se aplica într-un caz în care, precum în speță, Comisia a recunoscut compatibilitatea ajutoarelor plătite ilegal cu piața internă ulterior acordării lor. Cu toate acestea, Tribunalul a amintit că competențelor autorităților naționale privind o eventuală recuperare a unor astfel de ajutoare rămâne să li se aplice numai normele de prescripție din dreptul național aplicabile în fața instanței naționale.

Prin Hotărârea Regiunea Île-de-France/Comisia, Tribunalul a respins acțiunea introdusă de regiunea Île-de-France. Tribunalul a considerat că reclamanta nu poate să îi reproșeze Comisiei săvârșirea unei încălcări a obligației de motivare în cadrul aprecierilor sale referitoare la caracterul selectiv al schemei de ajutor pe care aceasta a instituit-o în perioada 1994-2008 și la avantajul economic necuvenit acordat beneficiarilor schemei menționate. În plus, Tribunalul a apreciat că nu era necesar să repună în discuție temeinicia aprecierilor din decizia atacată privind existența unui avantaj economic și caracterul selectiv al schemei. În această privință, Tribunalul a precizat că întreprinderile care provin din alte state membre sau din alte regiuni franceze nu erau eligibile pentru acordarea subvențiilor în litigiu, de care puteau beneficia numai întreprinderile active pe piața transportului regulat de călători și care își desfășoară activitățile pe teritoriul reclamantei. Pe de altă parte, Tribunalul a dispus respingerea motivului întemeiat pe încălcarea articolului 1 litera (b) punctele (i) și (v) din Regulamentul 2015/1589.

Prin Hotărârea STIF-IDF/Comisia, Tribunalul a respins acțiunea introdusă de STIF-IDF având ca obiect anularea deciziei atacate în măsura în care privește schema de ajutor pusă în aplicare de acesta din urmă începând cu anul 2008. Această parte a deciziei atacate viza, mai precis, o serie de contracte încheiate între STIF-IDF și întreprinderi private care desfășoară activități de transport public regulat pe teritoriul regiunii Île-de-France, care prevedeau plata unei contribuții financiare de STIF-IDF către întreprinderile semnatare, în compensarea executării obligațiilor de serviciu public la care acestea din urmă erau supuse contractual.

În susținerea acțiunii în anulare, STIF-IDF invoca jurisprudența constantă potrivit căreia o intervenție a statului nu constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 TFUE atunci când aceasta reprezintă contraprestația unor servicii prestate de întreprinderile beneficiare în executarea obligațiilor de serviciu public, astfel încât întreprinderile menționate nu profită, în realitate, de un avantaj financiar, iar intervenția respectivă nu are ca efect plasarea acestora într-o

poziție concurențială mai favorabilă în raport cu întreprinderile concurente. Într-un caz concret, pentru ca o astfel de compensație să nu fie calificată drept ajutor de stat, trebuie să fie îndeplinite criteriile „Altmark”³. Al patrulea dintre criteriile respective stipulează că nivelul intervenției etatice trebuie să fie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine administrată și dotată corespunzător pentru a putea respecta cerințele de serviciu public impuse, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații. În acțiunea formulată, mai precis, STIF-IDF îi reproșă Comisiei că în mod eronat a considerat, în decizia atacată, că schema de ajutor în litigiu nu îndeplinea acest criteriu și că și-a încălcat obligația de motivare în această privință.

După ce a confirmat că Comisia detaliasa suficient motivele pentru care ea considera că schema de ajutor în litigiu nu îndeplinea al patrulea criteriu Altmark, Tribunalul a arătat că elementele de probă prezentate de STIF-IDF în susținerea criticilor sale erau compuse în esență din referiri la instrumente metodologice pe care le utilizase anterior stabilirii quantumului contribuțiilor financiare care trebuiau plătite întreprinderilor semnatare, precum și la diferitele controale *ex post* efectuate pentru a verifica investițiile realizate de acestea din urmă. Or, întrucât elementele de probă menționate nu erau relevante sau, cel puțin, suficiente pentru a stabili dacă quantumul compensației fusese stabilit în conformitate cu al patrulea criteriu Altmark, Tribunalul a constatat că informațiile furnizate de STIF-IDF nu permiteau să se stabilească că aprecierea schemei de ajutor în litigiu efectuată, în decizia atacată, din perspectiva acestui criteriu era afectată de o eroare de drept sau de apreciere.

³ Este vorba despre patru criterii de aplicare a acestei jurisprudențe, care au fost enunțate în Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punctele 88-93.