ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2017/639

od 30. rujna 2016.

o državnoj potpori SA.23216 – C 54/07 (ex NN 55/07) društvu Emsländische Eisenbahn GmbH, Njemačka

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2016) 6232)

(Vjerodostojan je samo tekst na njemačkom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom području, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ([1]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. **POSTUPAK**

(1) Dopisom od 30. kolovoza 2002. društva Ludger Albers oHG, Reinhard Bittner, Elbert GmbH & Co. KG, Auto Fischer GmbH & Co. KG, Kalmer GmbH, Richters Reisen i Wessels Reisen („podnositelji pritužbe") podnijela su pritužbu Europskoj komisiji („Komisija") kojom su tvrdili da je društvu Emsländische Eisenbahn GmbH („EEB") dodijeljena nezakonita državna potpora. Podnositelji pritužbe dostavili su 13. srpnja 2006. još jedan dopis kojim su proširili opseg pritužbe, a 22. studenoga 2006. dostavili su dodatne informacije.

(2) Nakon primitka pritužbi Komisija je u nekoliko navrata ([2]) zatražila informacije od njemačkih nadležnih tijela, a njemačka su nadležna tijela odgovorila ([3]).

(3) Komisija je dopisom od 28. studenoga 2007. obavijestila Njemačku o svojoj odluci o pokretanju postupka predviđenog člankom 88. stavkom 2. Ugovora o osnivanju Europske zajednice („Ugovor o EZ-u"). Njemačka je 24. travnja 2008. dostavila primjedbe.

(4) Odluka Komisije o pokretanju postupka („odluka o pokretanju postupka") objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([4]) od 9. srpnja 2008. Komisija je uputila poziv zainteresiranim stranama da dostave primjedbe.

(5) Nakon odluke o pokretanju službenog istražnog postupka podnositelji pritužbe dostavili su prvi skup primjedbi 21. veljače 2008. Nakon objave podnositelji pritužbe dostavili su dodatne primjedbe 25. kolovoza 2008. i 29. kolovoza 2008.

([1]) SL C 174, 9.7.2008., str. 13.
([2]) Dana 3. listopada 2006., 27. studenoga 2006. i 13. ožujka 2007.
([3]) Dana 24. listopada 2006., 26. siječnja 2007. i 19. lipnja 2007.
([4]) Vidjeti bilješku [1].

(6) Udruženje Nahverkehrsberatung Südwest dostavilo je primjedbe 29. srpnja 2008. i informacije koje ne sadržavaju povjerljive podatke 16. listopada 2008. i 29. listopada 2008. Još jedna treća strana koja se odlučila na anonimnost dostavila je primjedbe 23. srpnja 2008.

(7) Komisija je 26. studenoga 2008. Njemačkoj prenijela primjedbe zainteresiranih strana. Komisija je dopisom od 26. siječnja 2009. primila očitovanje Njemačke.

(8) Njemačka nadležna tijela dostavila su 9. srpnja 2009. dodatne informacije nakon zahtjeva Komisije od 30. travnja 2009.

(9) Njemačka nadležna tijela dostavila su dodatne informacije 16. prosinca 2009., 4. kolovoza 2010. i 23. lipnja 2011.

(10) Komisija je uputila dopis Njemačkoj 20. listopada 2011. i primila odgovor 10. studenoga 2011.

(11) Njemačka nadležna tijela dostavila su dodatne informacije na zahtjev Komisije 5. lipnja 2012., 6. svibnja 2013. i 21. studenoga 2013.

2. **ČINJENICE**

2.1. *KORISNIK*

(12) Korisnik navodne nezakonite državne potpore društvo *Emsländische Eisenbahn GmbH* ([5]) („EEB”) osnovano je 1. siječnja 1997. iz javne komunalne agencije istoga naziva („EE”).

(13) Javna uprava regije Emsland (njem. *Landkreis Emsland*) jedini je član društva EEB od njegova osnivanja. Zahvaljujući tome u velikoj mjeri upravlja poslovanjem društva EEB. U skladu s člankom 10. društvenog ugovora (njem. *Gesellschaftsvertrag*) društva EEB Landkreis imenuje direktora društva i ima posljednju riječ u ključnim poslovnim odlukama (godišnji financijski izvještaji, ekonomski planovi itd.).

(14) U skladu s člankom 3. društvenog ugovora društvu EEB dodijeljene su sljedeće javne zadaće u području planiranja i koordinacije lokalnog javnog prijevoza putnika:

— izrada plana lokalnog prijevoza (njem. *Nahverkehrsplan*, NVP) za regiju Emsland u suradnji s poduzećima koja obavljaju prijevoz,

— uspostava regionalnog informacijskog centra za javni prijevoz putnika (njem. *Mobilitätszentrale*, MCE ili „Centar za mobilnost regije Emsland”) i upravljanje njime te uvođenje poboljšanih informacijskih sustava,

— organizacija prijevoza učenika i integracija neintegriranog prijevoza učenika u redovan lokalni prijevoz putnika kako je predviđeno odjeljcima 109. i 114. Zakona o školstvu pokrajine Donje Saske od 3. ožujka 1998. ([6]) (njem. *Niedersächsisches Schulgesetz*, NSG),

— uvođenje poboljšanja u području cijena,

— suradnja sa sektorom željezničkog prijevoza.

([5]) http://www.eeb-online.de/.

([6]) Zbornik zakona pokrajine Donja Saska iz 1998., stranica 137., zadnje izmijenjeno člankom 2. Zakona od 12. srpnja 2007., Zbornik zakona pokrajine Donja Saska br. 22/2007, stranica 339. – VORIS 22410 01.

(15) EEB je nositelj nekoliko dozvola za linijski prijevoz (njem. *Linienverkehrsgenehmigungen*, LVG) putnika u lokalnom autobusnom prometu u regiji Emsland ([7]). EEB je povjerio prometovanje tim linijama raznim poduzećima koja se bave autobusnim prijevozom, među ostalim svojem društvu kćeri EVG, putem takozvanog *Übertragung der Betriebsführung* ([8]).

(16) EEB se bavi i željezničkim prijevozom tereta, posebno po vlastitim željezničkim kolosijecima, te upravljanjem infrastrukturom na njima.

2.2. *TRŽIŠTE LOKALNOG AUTOBUSNOG PRIJEVOZA PUTNIKA U REGIJI EMSLAND*

(17) Od 1. siječnja 1996. gradovi i regije odgovorni su u skladu sa Zakonom o lokalnom prijevozu pokrajine Donje Saske (njem. *Nahverkehrsgesetz des Landes Niedersachsen*, NNVG) za osiguranje ponude odgovarajućeg javnog prijevoza. Stoga je javna uprava regije Emsland trebala osigurati planiranje, organizaciju i financiranje javnog prijevoza unutar regije. Javna uprava regije Emsland povjerila je realizaciju tih zadaća EEB-u kako je navedeno u članku 3. društvenog ugovora EEB-a (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 14.).

(18) Mreža javnog autobusnog prijevoza podijeljena je na linije za koje se dodjeljuju dozvole za linijski prijevoz u skladu s odjeljcima 13. i 42. njemačkog Zakona o prijevozu putnika (njem. *Personenbeförderungsgesetz*) putem natječaja. Većina je društava koja obavljaju javni prijevoz putnika u regiji Emsland iz same regije.

(19) Tržište lokalnog autobusnog prijevoza u regiji Emsland podijeljeno je u dva glavna dijela. U južnom dijelu regije privatni autobusni prijevoznici, među kojima su i dva podnositelja pritužbe (Reinhard Bittner i Kalmer), objedinili su djelatnost autobusnog prijevoza u tarifno udruženje Emsland-Süd (njem. *Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd*, „VGE-Süd").

(20) U središnjem i sjevernom dijelu regije Emsland glavna su lokalna udruženja prijevoznika tarifno udruženje *RegioNetz-Mitte* (koje uključuje EEB i tri privatna autobusna prijevoznika) i tarifno udruženje Središnjeg i sjevernog Emslanda (njem. *Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord*, čiji su članovi ostali podnositelji pritužbe).

(21) EEB organizira prijevoz učenika diljem cijele regije Emsland u integriranom i neintegriranom obliku.

(22) Prijevoz učenika može se integrirati u redovne autobusne linije. S prijevoznicima na odgovarajućim linijama sklapa se sporazum kojim se obvezuju uzeti u obzir zahtjeve za prijevoz učenika. Troškove prijevoza učenika snosi regija Emsland putem društva EEB.

(23) Za učenike koji imaju pravo na prijevoz, a ne žive u blizini redovnih autobusnih linija EEB organizira neintegrirani prijevoz. Pružanje te usluge povjerava se autobusnim prijevoznicima uz poštovanje određenih uvjeta, posebno u smislu linija i reda vožnje. Regija Emsland obavlja povrat iznosa za koje prijevoznici ispostavljaju račun EEB-u.

3. **DETALJNI OPIS MJERA**

(24) Komisija je u odluci o pokretanju postupka ([9]) navela tablicu na temelju informacija koje su dostavila njemačka nadležna tijela, iz koje su vidljive financijske doznake EEB-u koje su predmet istražnog postupka. Stupci 1. do 6. te tablice navedeni su u nastavku ([10]). Stupci 7. do 9. nisu navedeni jer je Komisija odlučila da u odluci o pokretanju postupka neće uložiti prigovore na ta plaćanja.

([7]) U skladu sa Zakonom o prijevozu putnika od 21. ožujka 1961. (njem. *Personenbeförderungsgesetz*, dalje u tekstu: PBefG).
([8]) Odjeljak 3. stavak 2. točka 3. PBefG-a.
([9]) Vidjeti bilješku [1].
([10]) Svi iznosi navedeni su u eurima (EUR). Za razdoblje od 1997. do 2001. iznosi u njemačkim markama (DM) navedeni u proračunskim prognozama i revizijama preračunani su u EUR na temelju tečaja EUR:DM 1:1,9558. Smatra se da su manje nepodudarnosti između iznosa navedenih u proračunskim prognozama i revizijama i iznosa koje je dostavila Njemačka posljedica konverzije valute. Komisija svoju procjenu temelji na iznosima koje je dostavila Njemačka. Oznakom „–"označava se nedostatak podataka, a nulom činjenica da nije odobrena financijska potpora.

Tablica 1.

Odgovarajuće mjere koje se ispituju u odluci o pokretanju postupka

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Dotacija kapitala	Dividende	„Podmirivanje gubitaka od usluga lokalnog javnog prijevoza putnika" ([1])	„Nadoknada troškova prijevoza učenika"	Financijska potpora za administrativne troškove na temelju odjeljka 7. stavka 4. NNVG-a ([2])	Financijska potpora za lokalni prijevoz putnika na temelju odjeljka 7. stavka 5. NNVG-a ([3])
1997.	11 658 593,93 ([4])	327 594,11	3 160 667,25	4 288 074,35	291 676,68	0
1998.	0	418 018,20	1 459 116,26	5 948 469,02	289 186,01	0
1999.	0	—	1 429 351,28	6 163 333,16	290 918,94	0
2000.	0	—	1 447 246,49	6 605 600,64	292 573,43	0
2001.	0	—	1 558 738,18	7 117 944,37	291 157,65	0
2002.	0	—	1 554 410,99	7 254 574,48	281 804,60	0
2003.	0	—	1 514 260,59	7 520 739,17	283 702,10	0
2004.	0	—	1 483 620,21	7 765 750,42	285 199,42	0
2005.	0	—	1 412 520,89	8 208 800,12	308 488,00	85 000,00
2006.	0	0	0	8 022 784,94	248 642,42	780 459,84 ([5])
2007.	0	0	0	9 300 000,00	248 000,00	—

([1]) Ti su iznosi navedeni u proračunskim prognozama i revizijama regije Emsland pod stavkom 67.500 „Podmirivanje gubitaka od usluga lokalnog prijevoza putnika" (njem. *Verlustausgleich für ÖPNV-Leistungen*).

([2]) Zakon o lokalnom prijevozu pokrajine Donja Saska od 28. lipnja 1995. koji je izmijenjen 16. prosinca 2004., donesen je na temelju Saveznog zakona o regionalizaciji (njem. *Regionalisierungsgesetz des Bundes*) od 27. prosinca 1993.

([3]) Izmjenom NNVG-a od 16. prosinca 2004. koja je stupila na snagu 1. siječnja 2005. uzeta je u obzir činjenica da je došlo do promjena u financiranju javnog prijevoza na nacionalnoj razini. Iznos koji se dodjeljuje po stanovniku neznatno je smanjen, ali je to nadoknađeno regionalnim financiranjem (njem. *Regionalisierungsmittel*) radi poboljšanja funkcioniranja javnog prijevoza, što je vidljivo u stupcu 6.

([4]) Taj iznos uključuje početni odobreni kapital u iznosu od 410 000,00 EUR i dionice u vrijednosti od 11 248 593,93 EUR.

([5]) Taj iznos obuhvaća sljedeće potkategorije: promicanje oglašavanja i poboljšanje informacija za putnike, uključujući tekuće troškove Centra za mobilnost regije Emsland (116 876,09 EUR), nabavu softvera DIVA-Geo kao kartografske osnove za Centar za mobilnost regije Emsland (17 402,90 EUR), nacrt registra autobusnih postaja (28 815,34 EUR), vozni park (autobus na poziv) (520 989,05 EUR), čekaonice za putnike u autobusnom prijevozu (59 376,46 EUR) i softver za planiranje lokalnog prijevoza putnika (37 000,00 EUR).

(25) U odjeljcima u nastavku navodi se sažetak činjenica na temelju dokumentacije koju su dostavili Njemačka i podnositelji pritužbe prije i nakon odluke o pokretanju postupka.

3.1. *DOTACIJA KAPITALA I PRIJENOS DIONICA (STUPAC 1.)*

(26) Javna uprava regije Emsland dotirala je EEB-u odobreni kapital u iznosu od 800 000,00 DM (približno 410 000,00 EUR) pri izdvajanju bivše javne komunalne agencije EE i njezine imovine i osnivanju EEB-a u 1997. Osim toga, EEB je u vlasništvo dobio i dionice društva RWE ([11]).

([11]) RWE je vodeće poduzeće u području energije u Njemačkoj.

(27) U trenutku donošenja odluke o pokretanju postupka nije bilo jasno je li prijenos dionica dio dotacije početnog kapitala EEB-u ili dokapitalizacija koja nije bila predviđena u trenutku osnivanja EEB-a. Njemačka je objasnila da je glavnina dionica, odnosno 280 310 dionica društva RWE tržišne vrijednosti 9 686 523,78 EUR, bila dio dotacije početnog kapitala. Te su dionice prenesene javnoj komunalnoj agenciji EE prije osnivanja EEB-a.

(28) Međutim, prijenos 37 630 dionica tržišne vrijednosti 1 689 264,40 EUR obavljen je tek 12. listopada 1998., odnosno više od godinu dana nakon osnivanja EEB-a.

3.2. *INTEGRIRANI PRIJEVOZ UČENIKA U JUŽNOM EMSLANDU DO 31. PROSINCA 2005. (STUPCI 2. I 3.)* ([12])

(29) Na temelju iznosa navedenih u stupcu 2. (dividende) i stupcu 3. (financijska potpora navedena u proračunskim prognozama i revizijama regije Emsland pod stavkom 67.500 „Podmirivanje gubitaka od usluga lokalnog prijevoza putnika" (njem. *Verlustausgleich für ÖPNV-Leistungen*)) EEB je udruženju VGE-Süd nadoknadio troškove pružanja usluga integriranog prijevoza učenika u južnom Emslandu.

(30) Dividende u stupcu 2. odnose se na dividende koje je EEB ostvario od prethodno navedenih dionica društva RWE.

(31) U južnom Emslandu prijevoz učenika u integriranom obliku uglavnom obavlja udruženje VGE-Süd na temelju sporazuma između udruženja VGE-Süd i EE-a. Nakon osnivanja EEB-a u 1997. taj je sporazum zamijenjen jednakim sporazumom između EEB-a i udruženja VGE-Süd. EEB je raskinuo taj sporazum 31. prosinca 2005.

(32) Početnim sporazumom između EEB-a i udruženja VGE-Süd predviđena je nadoknada u paušalnom godišnjem iznosu od 1 705 362,94 EUR. Taj je iznos 1. studenoga 2000. povećan za 10 % na 1 839 116,88 EUR.

(33) Iznosi u stupcima 2. i 3. zajedno čine paušalni iznos koji su ugovorili EEB i udruženje VGE-Süd. Javna uprava regije Emsland oduzela je vrijednost dividendi u stupcu 2. od ukupnog iznosa koji je trebalo isplatiti udruženju VGE-Süd za usluge i ostatak (stupac 3.) doznačila EEB-u. To je vidljivo iz tablice u nastavku koja se temelji na dodatnim iznosima koje su dostavila njemačka nadležna tijela nakon odluke o pokretanju postupka.

Tablica 2.

Plaćanja udruženju VGE-Süd za usluge integriranog prijevoza učenika

Godina	Dividende (stupac 2.)	„Podmirivanje gubitaka od usluga lokalnog javnog prijevoza putnika" (stupac 3.)	Ukupno (isplaćeno udruženju VGE-Süd)
1997.	196 572,65	1 508 790,29 ([1])	1 705 362,94
1998.	246 246,68	1 459 116,26	1 705 362,94
1999.	276 011,66	1 429 351,28	1 705 362,94
2000.	258 116,45	1 447 246,49	1 705 362,94
2001.	276 011,66	1 558 738,18	1 864 749,85
2002.	284 397,33	1 554 719,55	1 839 116,88
2003.	312 837,07	1 526 279,81	1 839 116,88

([12]) Dividende i „podmirivanje gubitaka od usluga lokalnog javnog prijevoza putnika"

Godina	Dividende (stupac 2.)	„Podmirivanje gubitaka od usluga lokalnog javnog prijevoza putnika" (stupac 3.)	Ukupno (isplaćeno udruženju VGE-Süd)
2004.	355 496,67	1 483 620,21	1 839 116,88
2005.	426 596	1 412 520,89	1 839 116,88

([1]) Za ovo su polje njemačka nadležna tijela prvo navela iznos od 3 160 667,25 EUR. Njemačka je naknadno objasnila da je za 1997. iznos u stupcu 3. uključivao ne samo plaćanja udruženju VGE-Süd, već i plaćanja ostalim društvima. Tek od 1998. postoji jasna razlika između plaćanja udruženju VGE-Süd (stupac 3.) i plaćanja za neintegrirani prijevoz učenika, društvo Deutsche Bahn AG i ostali integrirani prijevoz učenika (stupac 4.). U slučaju izračuna iznosa za 1997. prema izračunu za sljedeće godine u stupcu 3. bio bi naveden iznos od 1 508 790,29 EUR, odnosno u stupcu 4. iznos od 5 936 951,31 EUR (prebacivanje iznosa od 1 651 876,97 EUR, koji odgovara iznosu isplaćenom autobusnim prijevoznicima u sjevernom i središnjem Emslandu, iz stupca 3. u stupac 4.). Zbroj obaju stupaca čini ukupni iznos isplaćen za prijevoz učenika u Emslandu.

(34) S obzirom na to da je sporazum između EEB-a i udruženja VGE-Süd raskinut u 2005., EEB je izvršio povrat vrijednosti dividendi javnoj upravi regije Emsland od 2006.

(35) Podnositelji pritužbe dostavili su Komisiji tablicu svih plaćanja u korist udruženja VGE-Süd do 31. prosinca 2005. koja se razlikuje od prethodno navedenih iznosa. U njoj su navedeni sljedeći iznosi.

Tablica 3.

Plaćanja udruženju VGE-Süd za sve usluge

(u EUR)

Godina	Neto vrijednost	PDV od 7 %	Bruto vrijednost
1997.	1 715 447,17	120 081,30	1 835 528,47
1998.	1 709 090,19	119 636,31	1 828 726,50
1999.	1 721 880,64	120 531,64	1 842 412,28
2000.	1 708 981,17	119 628,68	1 828 609,85
2001.	1 874 119,68	131 188,38	2 005 308,06
2002.	1 851 520,71	129 606,45	1 981 127,16
2003.	1 856 560,41	129 959,23	1 986 519,64
2004.	1 867 827,64	130 747,93	1 998 575,57
2005.	1 863 779,76	130 464,58	1 994 244,34

(36) Njemačka nadležna tijela objasnila su da je razlika između iznosa isplaćenog udruženju VGE-Süd koji su naveli podnositelji pritužbe i zbroja iznosa u stupcima 2. i 3. posljedica činjenice da je udruženje VGE-Süd pružalo ne samo usluge integriranog prijevoza učenika obuhvaćene stupcima 2. i 3., već povremeno i usluge neintegriranog prijevoza učenika koje je isto tako plaćala javna uprava regije Emsland putem EEB-a.

3.3. *„NADOKNADA TROŠKOVA PRIJEVOZA UČENIKA" (STUPAC 4.)*

(37) Financijska potpora navedena u proračunskim prognozama i revizijama regije Emsland pod stavkom 67.510 „Nadoknada troškova prijevoza učenika" (njem. *Erstattung der Kosten für die Schülerbeförderung*) namijenjena je za podmirivanje rashoda EEB-a za organizaciju prijevoza učenika u središnjem i sjevernom Emslandu ([13]), a nakon raskida sporazuma s udruženjem VGE-Süd 31. prosinca 2005. i u južnom Emslandu. Ti su se rashod odnosili na integrirani i neintegrirani prijevoz učenika.

(38) U trenutku pokretanja službenog istražnog postupka Komisija nije imala informacije na temelju kojih bi ocijenila jesu li iznosi financijskih sredstava isplaćeni EEB-u za nadoknadu prijevoznicima za prijevoz učenika jednaki stvarnim iznosima koje je EEB isplatio tim prijevoznicima.

(39) Njemačka nadležna tijela dostavila su dodatna pojašnjenja i dokumentaciju iz kojih je vidljivo da je za integrirani prijevoz učenika iz stupca 4. EEB kupio karte od autobusnih prijevoznika za one učenike koji su putovali redovnim autobusnim linijama. Godišnjim poravnanjima s javnom upravom regije Emsland osigurano je da se iznosi isplaćeni EEB-u podudaraju s iznosima koje je EEB doznačivao autobusnim prijevoznicima. Plaćanja su se obavljala putem obračunskog računa. Javna uprava regije Emsland stavljala je na raspolaganje potrebne iznose, a EEB ih je prosljeđivao u njezino ime. Obračunski račun provjeravao je neovisni ovlašteni računovođa na godišnjoj osnovi kako bi utvrdio podudaraju li se prihodi i rashodi.

(40) Njemačka nadležna tijela pojasnila su i da ekonomski rezultati EEB-a uključuju prihode od integriranog prijevoza učenika koji obavljaju treće strane na linijama za koje je EEB nositelj dozvola za linijski prijevoz te od neintegriranog prijevoza učenika. Neovisni ovlašteni računovođa provjeravao je i podudaranje prihoda i rashoda od tih financijskih stavaka na godišnjoj osnovi kao dio završnog izvještaja EEB-a.

(41) Osim toga, njemačka nadležna tijela dostavila su i ažuriran i ispravljen pregled godišnjih plaćanja u korist EEB-a za koordinaciju prijevoza učenika.

Tablica 4.

Pregled stvarnih plaćanja za prijevoz učenika

(u EUR)

Godina	„Podmirivanje gubitaka od usluga lokalnog javnog prijevoza putnika" (stupac 3.)	„Nadoknada troškova prijevoza učenika" (stupac 4.)	Ukupna plaćanja javne uprave regije Emsland u korist EEB-a
1997.	1 508 790,29	5 573 355,48	7 033 061,73
1998.	1 459 116,26	5 954 096,22	7 413 212,48
1999.	1 429 351,28	6 175 822,86	7 605 174,14
2000.	1 447 246,49	6 628 313,12	8 075 559,61
2001.	1 588 738,19	7 158 797,33	8 747 535,52
2002.	1 554 719,55	7 267 713,54	8 822 433,09
2003.	1 526 279,81	7 636 828,10	9 163 107,91
2004.	1 483 620,21	7 765 750,42	9 249 370,63
2005.	1 412 520,88	8 208 800,13	9 621 321,01

([13]) Udruženju VGE-Süd isplaćena je nadoknada i iz te proračunske linije.

(u EUR)

Godina	„Podmirivanje gubitaka od usluga lokalnog javnog prijevoza putnika” (stupac 3.)	„Nadoknada troškova prijevoza učenika” (stupac 4.)	Ukupna plaćanja javne uprave regije Emsland u korist EEB-a
2006.		8 022 784,94	8 022 784,94
2007.		9 175 787,60	9 175 787,60

3.4. *FINANCIJSKA POTPORA ZA ADMINISTRATIVNE TROŠKOVE LOKALNOG PRIJEVOZA PUTNIKA IZ SAVEZNIH FINANCIJSKIH SREDSTAVA U SKLADU S ODJELJKOM 7. STAVKOM 4. NNVG-A (STUPAC 5.)*

(42) Financijska potpora navedena u proračunskim prognozama i revizijama regije Emsland pod stavkom 71.510 „Subvencije EEB-u iz udjela pokrajine Donja Saska u administrativnim troškovima” (njem. *Zuwendungen an die Emsländische Eisenbahn aus dem Verwaltungskostenanteil des Landes*) namijenjena je za podmirivanje troškova EEB-a od obavljanja zadaća u nadležnosti javne politike koje mu je prenijela javna uprava regije Emsland.

(43) Te javne zadaće uključuju izradu plana lokalnog prijevoza ([14]). Materijalni troškovi plana lokalnog prijevoza koji se izrađuje svakih pet godina iznosili su 11 248,42 EUR u 1997., 25 000,00 EUR u 2002., odnosno 8 793,00 EUR u 2003.

(44) U trenutku donošenja odluke o pokretanju postupka Komisija je dvojila o tome je li cjelokupni iznos iz stupca 5. iskorišten za troškove izrade plana lokalnog prijevoza ili su plaćanja upotrijebljena i za financiranje ostalih (gospodarskih) djelatnosti te je li podmirivanje administrativnih troškova uspostave i rada Centra za mobilnost regije Emsland isto tako obuhvaćeno iznosom u stupcu 5.

(45) Njemačka je pojasnila da troškovi iz stupca 5. uključuju troškove osoblja i materijalne troškove planiranja javnog prijevoza, troškove Centra za mobilnost regije Emsland do kraja 2004. i koordinacije prijevoza učenika.

(46) Do kraja 2004. financiranje Centra za mobilnost regije Emsland nije bilo odvojeno od ostalih troškova iz stupca 5. Razdvajanje troškova uvedeno je od 2005. nakon izmjena NNVG-a, a iznosi namijenjeni Centru za mobilnost regije Emsland prebačeni su u novu proračunsku liniju „Subvencije na temelju NNVG-a” obuhvaćenu stupcem 6.

(47) Centar za mobilnost regije Emsland objavljivao je besplatne informacije o lokalnom javnom prijevozu. Uključivale su informacije o autobusnom i željezničkom prometu u regiji Emsland bez obzira na prijevoznika. Tijelo za donošenje odluka javne uprave regije Emsland *Kreisausschuß* odlučilo je osnovati Centar za mobilnost u srpnju 1995. Javna uprava regije Emsland tada je utvrdila da je nedostatak informacija o ponudi javnog prijevoza u regiji bitan nedostatak politike javnog prijevoza.

(48) Nakon osnivanja EEB-a u 1997. javna uprava regije Emsland izdvojila je djelatnosti Centra za mobilnost EEB-u. U članku 3. njegova društvenog ugovora upravljanje Centrom za mobilnost dodijeljeno je EEB-u kao jedna od zadaća kojima se pridonosi organizaciji i koordinaciji prijevoza. Građani mogu nazvati Centar za mobilnost i zatražiti informacije o prometu, a od 1999. dostupan je šalter Centra za mobilnost koji se nalazi na kolodvoru u Meppenu pored šaltera društva Deutsche Bahn AG.

(49) U stupcu 5. naveden je i paušalni iznos od 3 558,65 EUR koji su ugovorili EEB i javna uprava regije Emsland u 1998. za organizaciju i podmirivanje troškova prijevoza učenika. Taj je godišnji paušalni iznos bio naknada za računovodstvene troškove povezane s plaćanjima društvu Deutsche Bahn AG i redovnim autobusnim prijevoznicima u sjevernom i središnjem Emslandu.

([14]) Komisija je u uvodnoj izjavi 53. odluke o pokretanju postupka zaključila da je izrada plana lokalnog prijevoza zadaća u nadležnosti javne politike.

3.5. *FINANCIJSKA POTPORA ZA LOKALNI PRIJEVOZ PUTNIKA IZ SAVEZNIH FINANCIJSKIH SREDSTAVA U SKLADU S ODJELJKOM 7. STAVKOM 5. NNVG-A (STUPAC 6.)*

(50) Financijska potpora navedena u proračunskim prognozama i revizijama regije Emsland pod stavkom 71.500 „Subvencije na temelju NNVG-a" (njem. Zuwendungen nach dem NNVG) ([15]) dodijeljena je nakon zadnje prilagodbe Zakona o lokalnom prijevozu pokrajine Donja Saska (NNVG) koja je stupila na snagu 1. siječnja 2005. kako bi se uzele u obzir promjene pravila o financiranju javnog prijevoza na nacionalnoj razini. Iznos koji se dodjeljuje po stanovniku neznatno je smanjen, ali je to djelomično nadoknađeno novim regionalnim financiranjem (njem. *Regionalisierungsmittel*) radi poboljšanja funkcioniranja javnog prijevoza, što je navedeno u stupcu 6.

(51) Sredstva iz stupca 6. iskorištena su za rad Centra za mobilnost te za nabavu voznog parka za sustav autobusa na poziv. Plaćanjima u stupcu 6. obuhvaćeni su i ostali troškovi za koje je Komisija u odluci o pokretanju postupka zaključila da ne predstavljaju državnu potporu ([16]).

(52) Kako je prethodno navedeno, Centar za mobilnost financirao se do 2004. iz stupca 5., a od 2005. financira se iz stupca 6. Njemačka je pojasnila da je EEB za Centar za mobilnost iz stupca 6. primio 85 000,00 EUR u 2005., 98 000,00 EUR u 2006. te 93 460,87 EUR u 2007.

(53) Javna uprava regije Emsland odlučila je iskoristiti i dio sredstava iz stupca 6., koja su bila namijenjena promicanju javnog prijevoza, za proširenje vlastitog sustava autobusa na poziv. Zahvaljujući tom sustavu autobusi na utvrđenim linijama u utvrđeno vrijeme dostupni su na poziv koji osoba upućuje Centru za mobilnost Emsland. Cilj je uvođenja autobusa na poziv bilo učinkovito poboljšanje povezanosti željezničkih stanica i različitih četvrti kako autobusi ne bi prometovali ako nema potražnje.

(54) Njemačka nadležna tijela objasnila su da je javna uprava regije Emsland financirala EEB-ovu nabavu pet novih autobusa u ukupnom iznosu od 685 513,46 EUR. Četiri autobusa nabavljena su u 2006. za 520 989,05 EUR, dok je peti nabavljen u 2007. za 164 524,42 EUR.

(55) EEB je ponudio prijevoznicima autobuse na poziv pod jednakim uvjetima koje je odredila javna uprava regije Emsland. Autobusi su dani u najam na temelju standardnog sporazuma kojim je predviđeno da prijevoznici snose troškove upotrebe i održavanja, ali bez plaćanja najamnine. Autobusima su se koristili podizvođači na EEB-ovim linijama i ostali prijevoznici na vlastitim linijama. EEB je zadržao vlasništvo nad autobusima kako bi omogućio javnoj upravi regije Emsland zadržavanje kontrole nad njima.

3.6. *RAZLOZI ZA POKRETANJE POSTUPKA*

(56) U odluci o pokretanju postupka zaključeno je da nije moguće isključiti postojanje potpore u pogledu sljedećih mjera (vidjeti i tablicu 1. te odluke):

— stupac 1.: prijenos dionica,

— stupci 2. do 4.: prijevoz učenika,

— stupac 5.: upravljanje lokalnim prijevozom putnika (posebno plan lokalnog prijevoza i Centar za mobilnost),

— stupac 6.: Centar za mobilnost i autobusi na poziv.

(57) U slučaju da su te mjere državna potpora u odluci o pokretanju postupka izražava se sumnja u pogledu njihove spojivosti s unutarnjim tržištem.

([15]) Njemačka je obavijestila Komisiju da je opis stavke 71.500 u proračunskoj prognozi za 2006. koji glasi „Subvencije EEB-u na temelju NNVG-a" (njem. *Zuwendungen an die Emsländische Eisenbahn nach dem NNVG*) pogrešan jer navedeni iznos subvencija nije dodijeljen samo EEB-u. Stavka je stoga u proračunskoj prognozi za 2007. preimenovana u „Subvencije na temelju NNVG-a" (njem. *Zuwendungen nach dem NNVG*) tako da se ne imenuje korisnik.

([16]) U uvodnoj izjavi 107. odluke o pokretanju postupka Komisija je zaključila da su nabava softvera DIVA-Geo, izrada registra autobusnih postaja te nabava softvera za planiranje javnog prijevoza povezane s izradom plana lokalnog prijevoza te da su stoga javne zadaće.

3.6.1. POSTOJANJE POTPORE

(58) U odluci o pokretanju postupka utvrđeno je da je javna uprava regije Emsland dodijelila sva sredstva izravno EEB-u te da je EEB poduzetnik koji barem djelomično obavlja gospodarsku djelatnost. Utvrđeno je i da u pogledu prijenosa dionica, financijske potpore za autobuse na poziv i Centra za mobilnost nije bilo isplata naknade od strane EEB-a. Kad je riječ o prijevozu učenika u odluci o pokretanju postupka izražava se sumnja u pogledu činjenice podudaraju li se plaćanja u potpunosti s troškovima koje je imao EEB. Posebno nije moguće isključiti prekomjernu nadoknadu u slučaju potpore u paušalnom iznosu. Osim toga, zaključeno je da je u najmanju ruku postojala opasnost da dođe do narušavanja tržišnog natjecanja.

3.6.2. SPOJIVOST POTPORE

(59) U odluci o pokretanju postupka navedeno je da nije dostupno dovoljno informacija kako bi se utvrdilo mogu li se razmatrane mjere kategorizirati kao javne usluge ili kao doprinos koordinaciji prijevoza te treba li pravna osnova za procjenu spojivosti biti članak 93. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), odnosno u tom trenutku članak 73. Ugovora o EZ-u. U tom bi slučaju spojivost trebalo ocijeniti na temelju Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1191/69 ([17]) ili Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1107/70 ([18]). U suprotnome spojivost bi trebalo ocijeniti na temelju članka 107. stavka 2. ili 3. UFEU-a, odnosno u tom trenutku članka 87. Ugovora o EZ-u.

(60) Kad je riječ o prijenosu dionica u odluci o pokretanju postupka izražava se sumnja posebno u pogledu poticajnog učinka prijenosa i njegove proporcionalnosti.

(61) Kad je riječ o financijskoj potpori za prijevoz učenika nije poznato jesu li sva sredstva proslijeđena ostalim prijevoznicima koji pružaju usluge prijevoza učenika ili je dio sredstava zadržao EEB. Ako je EEB zadržavao dio sredstava, postavlja se pitanje jesu li se ona upotrebljavala za gospodarsku ili negospodarsku djelatnost te postoji li mogućnost da je EEB-u prekomjerno nadoknađeno pružanje usluga prijevoza učenika.

(62) Komisija nije mogla isključiti prekomjernu nadoknadu u slučaju upravljanja lokalnim prijevozom putnika (plan lokalnog prijevoza i Centar za mobilnost).

(63) U slučaju autobusa na poziv Komisija se pitala je li ih EEB upotrebljavao na vlastitim komercijalnim linijama, što nije opravdano na temelju Ugovora o EZ-u.

4. **PRIMJEDBE NJEMAČKE**

4.1. *DOTACIJA KAPITALA, PRIJENOS DIONICA DRUŠTVA RWE (STUPAC 1.)*

(64) Njemačka nadležna tijela dokazala su da je pri osnivanju EEB-a sva imovina bivše javne komunalne agencije EE prebačena EEB-u. To je uključivalo dotaciju kapitala u iznosu od približno 410 000,00 EUR i 280 310 dionica društva RWE. Njemačka je stoga tvrdila da ni u jednom slučaju nije riječ o državnoj potpori. Osim toga, njemačka nadležna tijela navode da je do dotacije kapitala i početnog prijenosa dionica društva RWE došlo prije 13. ožujka 1997. te da zbog toga njihov povrat nije moguć.

(65) Kad je riječ o 37 630 dionica društva RWE čiji je prijenos izvršen 1998., njemačka nadležna tijela objasnila su da je do prijenosa došlo nakon promjene glasačkih prava povezanih s dionicama društva RWE zbog čega su ukinuta određena prava. Potvrdila su i da su te dionice i danas u vlasništvu EEB-a.

(66) Njemačka je tvrdila da je javna uprava regije Emsland djelovala kao subjekt u tržišnom gospodarstvu pokušavajući optimizirati vlastitu poreznu strukturu te da regiji Emsland nije nastao gubitak prihoda jer je EEB do 2005. morao iskoristiti ukupan iznos dividendi za podmirivanje troškova prijevoza učenika, odnosno izvršiti povrat dividendi javnoj upravi regije Emsland nakon 2005.

([17]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 od 26. lipnja 1969. o djelovanju država članica u vezi s obvezama koje su svojstvene javnim uslugama u željezničkom i cestovnom prijevozu i prijevozu unutarnjim vodnim putovima (SL L 156, 28.6.1969., str. 1.).

([18]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 1107/70 od 4. lipnja 1970. o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (SL L 130, 15.6.1970., str. 1.).

4.2. *FINANCIJSKA POTPORA ZA PRIJEVOZ UČENIKA (STUPCI 2., 3. I 4.)*

(67) Njemačka nadležna tijela tvrdila su da je EEB odgovoran za organizaciju prijevoza učenika u regiji Emsland u skladu s člankom 3. njegova društvenog ugovora (vidjeti i uvodnu izjavu 14.) te da se sredstva koja javna uprava regije Emsland doznačuje EEB-u prosljeđuju prijevoznicima za usluge prijevoza učenika koje pružaju. Stoga njemačka nadležna tijela tvrde da te doznake ne predstavljaju državnu potporu EEB-u kako je navedeno u uvodnoj izjavi 137. odluke o pokretanju postupka.

(68) EEB je od svih škola dobio popis učenika i utvrdio koji učenici imaju pravo na javni prijevoz učenika. Za učenike koje nije moguće prevoziti redovnim autobusnim linijama (integrirani prijevoz učenika) EEB je organizirao neintegrirani prijevoz. Autobusni prijevoznici, uključujući podnositelje pritužbe, dobivali su od EEB-a mjesečne uplate za integrirani i neintegrirani prijevoz učenika. Njemačka nadležna tijela tvrdila su da je EEB u tom kontekstu potrošio cijeli iznos koji je osigurala javna uprava regije Emsland na prijevoz učenika. Kako je navedeno u uvodnim izjavama 39. i 40. ovlašteni računovođe jednom godišnje provjeravaju obračunski račun i EEB-ove poslovne knjige kako bi se osiguralo podudaranje prihoda i rashoda.

(69) Kad je riječ o stupcima 2., 3. i 4. njemačka nadležna tijela objasnila su da su njima obuhvaćeni integrirani i neintegrirani prijevoz učenika u regiji Emsland.

(70) Za stupce 2. i 3. njemačka nadležna tijela dostavila su iznose koji nedostaju i objasnila da je riječ o uplati fiksnog iznosa udruženju VGE-Süd za usluge koje je do 2005. pružalo u južnom Emslandu (vidjeti i prethodnu uvodnu izjavu 29. i sljed.).

(71) U odgovoru na pitanja Komisije u vezi s paušalnim iznosom od 3 934 481,47 EUR za neintegrirani prijevoz u 1997. ([19]) njemačka tijela objasnila su da je na početku svake godine obavljena procjena na temelju koje su se obavljala mjesečna plaćanja. Na završetku svake godine utvrdili su se stvarni troškovi i obavilo se odgovarajuće poravnanje. EEB je samo prosljeđivao uplate javne uprave regije Emsland autobusnim prijevoznicima. Povremene prekomjerne nadoknade knjižile su se kao dugovanja (njem. *Verbindlichkeiten*) prema javnoj upravi regije Emsland i oduzimale od nadoknade za sljedeću godinu. Stvarni trošak utvrđen na kraju 1997. iznosio je 3 755 618,14 EUR.

(72) Njemačka nadležna tijela pojasnila su da plaćanja iz stupca 4. uključuju i plaćanja za nabavu karata za učenike od poduzeća Deutsche Bahn AG.

(73) Njemačka nadležna tijela objasnila su da su veći iznosi u stupcu 4. posljedica povećanja cijena autobusnih prijevoznika i činjenice da je javna uprava u 2000. autobusnim prijevoznicima, uključujući podnositelje pritužbe, odobrila povećanje cijena neintegriranog prijevoza učenika od 6 % do 10 %.

4.3. *UPRAVLJANJE LOKALNIM PRIJEVOZOM PUTNIKA (STUPAC 5.)*

(74) Njemačka nadležna tijela tvrdila su da je javna uprava regije Emsland osnovala Centar za mobilnost 31. srpnja 1995., odnosno prije osnivanja EEB-a. Centar za mobilnost pruža informacije o redovima vožnje svih autobusnih prijevoznika i društva Deutsche Bahn AG. Ažurira redove vožnje u javnom informacijskom sustavu i od ponedjeljka do subote pruža putnicima informacije u informacijskom uredu.

(75) Njemačka nadležna tijela tvrdila su da Centar za mobilnost nije gospodarska djelatnost jer nema razloga da gospodarski subjekt uspostavi centar za mobilnost koji pruža besplatne informacije u ime autobusnih prijevoznika i društva Deutsche Bahn AG. Centar za mobilnost može se smatrati javnom zadaćom javne uprave regije Emsland, a EEB-u je povjereno njezino izvršavanje.

(76) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 46., financiranje Centra za mobilnost obuhvaćeno je proračunskom linijom iz stupca 5. do 2004., a nakon toga novom proračunskom linijom obuhvaćenom stupcem 6.

([19]) Uvodna izjava 50. odluke o pokretanju postupka.

(77) Prema tvrdnjama njemačkih nadležnih tijela četiri zaposlenika obavljala su sljedeće tri zadaće: organizaciju regionalnog javnog prijevoza, uključujući izradu plana lokalnog prijevoza, prijevoza učenika i rada Centra za mobilnost. Iz usporedbe sa standardnim plaćama za predmetne platne razrede prema podacima *Kommunale Gemeinschaftsstelle* vidljivo je da je EEB mogao zatražiti 169 312,26 EUR umjesto 138 015,11 EUR za troškove osoblja i materijalne troškove. Njemačka nadležna tijela tvrdila su i da su podmireni samo materijalni troškovi i troškovi osoblja te da nikakva profitna marža nije uračunana.

4.4. *FINANCIJSKA POTPORA ZA LOKALNI PRIJEVOZ PUTNIKA IZ SAVEZNIH FINANCIJSKIH SREDSTAVA U SKLADU S ODJELJKOM 7. STAVKOM 5. NNVG-A (STUPAC 6.)*

(78) Stupac 6. uključuje plaćanja Centru za mobilnost regije Emsland i financiranje voznog parka za sustav autobusa na poziv kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 50. i sljed. Njemačka nadležna tijela naglasila su da se plaćanja podudaraju sa stvarnim troškovima koje je EEB imao pri izvršavanju javnih obveza.

(79) Kad je riječ o sustavu autobusa na poziv njemačka nadležna tijela objasnila su da je javna uprava regije Emsland u studenome 2005. pozvala autobusne prijevoznike da dostave prijedloge za proširenje sustava autobusa na poziv.

(80) U proljeće 2006. EEB je po nalogu javne uprave regije Emsland nabavio četiri autobusa na poziv. Ti su autobusi stavljeni na raspolaganje svim prijevoznicima uz sljedeće uvjete:

— javna uprava regije Emsland zadržava kontrolu nad autobusima jer je EEB vlasnik vozila i stavlja ih na raspolaganje autobusnim prijevoznicima na temelju sporazuma (njem. *Fahrzeugüberlassungsvertrag*),

— autobusni prijevoznici snose tekuće troškove upotrebe i održavanja vozila,

— građani upućuju poziv Centru za mobilnost i naručuju autobus, a Centar za mobilnost prosljeđuje zahtjev odgovarajućim autobusnim prijevoznicima.

(81) U jesen 2007. nabavljen je dodatni autobus i stavljen je na raspolaganje autobusnom prijevozniku Wessels iz općine Geeste uz jednake uvjete.

(82) Njemačka nadležna tijela tvrdila su da EEB ne može ostvariti nikakvu dobit od sustava autobusa na poziv i dostavila su Komisiji presliku dopisa od 16. veljače 2007. upućenog autobusnim prijevoznicima u regiji Emsland iz kojeg je vidljivo da su svi imali pristup autobusima uz jednake uvjete.

5. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

5.1. *PODNOSITELJI PRITUŽBE*

5.1.1. FINANCIJSKA POTPORA ZA OBAVLJANJE PRIJEVOZA UČENIKA (STUPCI 3. I 4.)

(83) Podnositelji pritužbe osporavaju da je EEB samo prosljeđivao iznose koje je doznačila javna uprava regije Emsland prijevoznicima koji pružaju uslugu prijevoza učenika. Smatraju da je EEB primao paušalni iznos i organizirao prijevoz učenika tako da ostvari maksimalnu dobit.

(84) Podnositelji pritužbe osporavaju da je EEB ispunjavao javne obveze te da je pri organizaciji prijevoza učenika djelovao u vlastito ime umjesto u ime javne uprave regije Emsland. Ako se određene djelatnosti EEB-a smatraju javnim obvezama, potrebno ih je obavljati putem zasebnih računa. Tvrdili su da je EEB miješao gospodarske i negospodarske djelatnosti.

(85) Kad je riječ o prijevozu učenika u južnom Emslandu podnositelji pritužbe tvrdili su da su se sporazumi između udruženja VGE-Süd i EEB-a uvijek temeljili na rezultatima te su dostavili tablicu s plaćanjima u korist udruženja VGE-Süd (vidjeti i prethodnu uvodnu izjavu 29. i sljed.).

(86) Podnositelji pritužbe tvrdili su da je naglo smanjenje od 2005. do 2006. pokazatelj prethodne prekomjerne nadoknade ako je zbroj stupaca 3. i 4. iznos ukupnih uplata prijevoznicima koji obavljaju prijevoz učenika.

(87) Prema tvrdnjama podnositelja pritužbe troškovi prijevoza učenika udruženja VGE-Süd promijenili su se tek neznatno, odnosno približno 6 %, od 1997. do 2007. Nisu objasnili udvostručavanje iznosa u stupcu 4. tijekom istog razdoblja. Tvrdili su da se od 1997. do 2006. cijena karte nije povećala za više od 10 %.

5.1.2. IZRADA PLANA LOKALNOG PRIJEVOZA (STUPAC 5.)

(88) Podnositelji pritužbe tvrdili su da je EEB izradio plan lokalnog prijevoza koji odgovara njegovim interesima te da zbog toga ima prednost pri dodjeli dozvola za linije (njem. *Liniengenehmigungsanträge*). Tvrdili su i da njihova stajališta nisu uzeta u obzir pri izradi plana lokalnog prijevoza, iako je zatraženo njihovo mišljenje.

(89) Podnositelji zahtjeva osporavali su i zaključak Komisije iz odluke o pokretanju postupka da izrada plana lokalnog prijevoza nije gospodarska djelatnost. Prema njihovom mišljenju jedina je javna odluka donesena u tom kontekstu procjena i donošenje plana lokalnog prijevoza od strane javne uprave regije Emsland. Pripremne radnje koje je obavio EEB predstavljale su gospodarsku djelatnost koju su mogli obaviti konzultanti. Podnositelji pritužbe tvrdili su da i oni imaju potrebno stručno znanje za obavljanje tih zadaća.

(90) Podnositelji pritužbe tvrdili su da nabava softvera DIVA-Geo nije ograničena na izradu plana lokalnog prijevoza, već da se softver može upotrebljavati i za ostale svrhe poput optimizacije ponude prijevoza autobusnog prijevoznika. EEB bi bio u prednosti zbog besplatnog primitka tog softvera.

5.1.3. FINANCIRANJE VOZNOG PARKA ZA SUSTAV AUTOBUSA NA POZIV (NAVEDENO U STUPCU 6.)

(91) Kad je riječ o autobusima na poziv (njem. *Rufbusse*) podnositelji pritužbe osporavali su da su autobusi ponuđeni svim prijevoznicima koji posluju u regiji Emsland. EEB je ponudio autobuse isključivo prijevoznicima koji obavljaju registraciju autobusnih putovanja putem Centra za mobilnost Emsland. Podnositelji pritužbe tvrdili su da su autobusni prijevoznici zbog toga morali svojem konkurentu EEB-u dostaviti ekonomski osjetljive podatke o prijevozu putnika. Osim toga, prema tvrdnjama podnositelja pritužbe EEB je rasporedio autobuse ne samo na linije kojima prometuju autobusi na poziv, već i na svoje redovne linije poput linije Haselünne–Meppen.

(92) Podnositelji pritužbe tvrdili su da nijedan od njih nije dobio autobus na poziv. Konkretno, podnositelji pritužbe Albers i Elbert tvrdili su da su bili u nepovoljnom položaju u postupku dodjele dozvola (njem. Genehmigungswettbewerb) jer navodno nisu imali pristup sustavu autobusa na poziv.

5.2. *NAHVERKEHRSBERATUNG SÜDWEST*

(93) Udruženje Nahverkehrsberatung Südwest osporilo je zaključak Komisije iz odluke o pokretanju postupka da su plaćanja na temelju članka 45.a PBefG-a nadoknade za ispunjavanje obveza pružanja javnih usluga i kriterija iz predmeta Altmark. Tvrdi da člankom 45.a PBefG-a nisu utvrđene obveze pružanja javnih usluga, da ne postoji kontrola prekomjernih nadoknada te da je usporedba s reprezentativnim ekonomski uspješnim i učinkovitim poduzećem pogrešna.

5.3. *ANONIMNA PRIMJEDBA*

(94) U anonimnoj primjedbi izražava se sumnja u to podudaraju li se iznosi u stupcu 3. iz prethodno navedene tablice s plaćanjima za prijevoz učenika. Smatra se da je riječ o izravnim subvencijama autobusnim prijevoznicima radi ostvarivanja drugih prednosti (utjecaj na red vožnje, članstvo EEB-a u udruženju VGE-Süd, bolji redovi vožnje za putnike koji nisu učenici, podugovaranje u korist prijevoznika koji su se prvobitno bavili neintegriranim prijevozom učenika).

6. **PRIMJEDBE NJEMAČKE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

6.1. *FINANCIJSKA POTPORA ZA OBAVLJANJE PRIJEVOZA UČENIKA (STUPCI 3. I 4.)*

(95) Njemačka nadležna tijela tvrdila su da smanjenje uplata za prijevoz učenika (stupci 3. i 4.) od 2005. do 2006. nije pokazatelj prekomjerne nadoknade prije 2006. kako tvrde podnositelji pritužbe. Smanjenje objašnjavaju kako slijedi:

— Svi sporazumi o neintegriranom prijevozu učenika raskinuti su 31. prosinca 2005. zbog pritužbi koje su Komisiji uputili isti podnositelji pritužbe. Zbog toga je prijevoz učenika reorganiziran i neke su neintegrirane linije integrirane u redovan autobusni prijevoz. Za preostali neintegrirani prijevoz učenika raspisan je natječaj zahvaljujući kojem je došlo do smanjenja troškova.

— Krajem 2005. raskinut je i sporazum o paušalnom iznosu s udruženjem VGE-Süd (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 29.) pa je došlo do smanjenja iznosa plaćanja u korist udruženja VGE-Süd s 1 840 000,00 EUR u 2005. na 1 719 000,00 EUR u 2006.

— Osim toga, pokazalo se da su iznosi predujmova isplaćeni u 2005. veliki zbog čega je iznos u stupcu 4. bio znatno niži u 2006.

(96) Kad je riječ o povećanju ukupnih troškova od 1997. do 2006. njemačka nadležna tijela upozorila su da stupac 4. ne odražava stvarno kretanje troškova jer iznosi za pojedinačne godine uključuju i predujmove za sljedeće godine.

(97) U 2007. došlo je do znatnog povećanja troškova nakon bitnog povećanja cijena karata za prijevoz učenika na redovnim autobusnim linijama udruženja VGE-Süd. Nadležna tijela dostavila su podatke o kretanju cijena na području na kojem prometuje udruženje VGE-Süd iz kojih je vidljivo povećanje do 45 %. Objasnila su i da je od 1997. do 2003. došlo do povećanja broja učenika koji imaju pravo na prijevoz za približno 20 % (s 15 429 na 18 454). S obzirom na to povećanje nadležna tijela tvrdila su da se ukupan trošak prijevoza po učenika zapravo smanjio, uglavnom zbog integracije prijevoza učenika u redovan autobusni prijevoz.

(98) Njemačka nadležna tijela nisu osporavala da EEB obavlja gospodarsku djelatnost, ali su inzistirala da, kad je riječ o uplatama za prijevoz učenika sažetima u stupcima 3.i 4., EEB nije djelovao kao poduzetnik, već je ispunjavao javne obveze u skladu s člankom 3. svojeg društvenog ugovora (vidjeti i uvodnu izjavu 14.). EEB je samo prosljeđivao uplate koje je doznačila javna uprava regije Emsland autobusnim prijevoznicima koji obavljaju prijevoz učenika, a redovitim poravnanjima osigurano je da nema prekomjernih ili nedostatnih nadoknada.

6.2. *IZRADA PLANA LOKALNOG PRIJEVOZA (STUPAC 5.)*

(99) Prema tvrdnjama njemačkih nadležnih tijela nije točna tvrdnja da mišljenja podnositelja pritužbe nisu dovoljno uzeta u obzir pri izradi plana lokalnog prijevoza te da je plan prilagođen u korist EEB-a. Autobusnim je prijevoznicima u 1996. upućen poziv da sudjeluju u radnoj skupini za raspravu o planu lokalnog prijevoza, što su oni prihvatili. Međutim, u 2002. prijevoznici Kalmer, Bittner, Elbert, Wessels, Fischer i Richers-Reisen odbili su sudjelovati u sličnoj radnoj skupini te su dostavili pisane podneske. Te su primjedbe sažela i o njima raspravljala tijela za donošenje odluka (njem. *Gremien*) javne uprave regije Emsland. Komisiji su dostavljeni prateći dokumenti.

(100) Njemačka nadležna tijela objasnila su i da plan lokalnog prijevoza nije uključivao konkretne informacije o učestalosti prometovanja na pojedinačnim linijama ili o trasi linija (primjerak plana lokalnog prijevoza dostavljen je Komisiji). Njemačkim nadležnim tijelima bilo je nejasno u kojoj bi se mjeri izradom plana lokalnog prijevoza moglo autobusne prijevoznike dovesti u nepovoljan položaj.

(101) Njemačka nadležna tijela osporila su i tvrdnju podnositelja pritužbe da je izrada plana lokalnog prijevoza djelomično gospodarska djelatnost. Potvrdila su da je plan lokalnog prijevoza dio javnih obveza javne uprave regije Emsland. Društvenim ugovorom (njem. *Gesellschaftervertrag*) zadaća izrade plana lokalnog prijevoza izričito se povjerava EEB-u.

6.3. *FINANCIRANJE VOZNOG PARKA ZA SUSTAV AUTOBUSA NA POZIV (NAVEDENO U STUPCU 6.)*

(102) Kad je riječ o sustavu autobusa na poziv njemačka nadležna tijela naglasila su da su autobusi ponuđeni svim prijevoznicima u Emslandu uz jednake uvjete, kako je vidljivo iz dodatnog dopisa od 16. veljače 2007. upućenog autobusnim prijevoznicima. Njemačka nadležna tijela ne razumiju kako obvezan poziv putem Centra za mobilnost može dovesti do prijenosa komercijalno osjetljivih podataka.

(103) Nadležna tijela osporila su da prijevoznicima Albers i Elbert nije omogućen pristup tim autobusima. Tvrdila su da se na sastancima s prijevoznikom Elbert pokazalo da oni nisu suglasni s uvjetima upotrebe autobusa.

(104) Kad je riječ o autobusima na poziv njemačka nadležna tijela smatrala su da EEB ispunjava javnu obvezu. Na temelju odluke od 8. veljače 2006. tijelo za donošenje odluka (njem. *Kreisausschuß*) javne uprave regije Emsland dalo je nalog je EEB-u da nabavi autobuse radi proširenja sustava autobusa na poziv. Zadržavanjem autobusa u vlasništvu EEB-a javna uprava željela je osigurati zadržavanje prava odlučivanja o upotrebi tih autobusa.

(105) Njemačka nadležna tijela tvrdila su da ako neka strana više nije zainteresirana za prometovanje autobusa na poziv, on se nudi drugim zainteresiranim stranama. U slučaju da nema zainteresiranih strana javna uprava regije Emsland odlučuje o njihovoj upotrebi. U kolovozu 2012. jedan od pet autobusa na poziv prestao je prometovati, a njemačka nadležna tijela objasnila su da će se on prodati te da će se prihod od prodaje vratiti javnoj upravi regije Emsland, iz čega je vidljivo da je ona zadržala kontrolu nad autobusima. Jednak bi ishod bio i u slučaju prestanka prometovanja ostalih autobusa.

(106) Njemačka nadležna tijela potvrdila su da se autobusi djelomično upotrebljavaju izvan sustava autobusa na poziv, odnosno za prijevoz učenika. Prema tvrdnjama njemačkih nadležnih tijela to se odvija u koordinaciji s javnom upravom regije Emsland. Društva kćeri EEB-a i treće strane upotrebljavali su autobuse na poziv za prijevoz učenika od 3,9 % do 24,1 % vremena.

7. **PROCJENA MJERA**

7.1. *PODRUČJE PRIMJENE ODLUKE*

7.1.1. PODRUČJE PRIMJENE UTVRĐENO ODLUKOM O POKRETANJU POSTUPKA

(107) U odluci o pokretanju postupka navedeno je da je EEB mogući korisnik niza mjera državne potpore od 1997. do 2007. obuhvaćenih stupcima 1. do 6. u tablici 1. ove odluke.

(108) Komisija je u odluci o pokretanju postupka zaključila i da određene mjere obuhvaćene tim stupcima ne uključuju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Te mjere nisu predmet ove odluke jer je Komisija već zauzela konačno stajalište o njima.

(109) Primjedbe udruženja Nahverkehrsberatung Südwest odnose se na plaćanja u skladu s člankom 45.a PBefG-a za koje je Komisija utvrdila da ne uključuju državnu potporu. Taj nalaz nije pobijan pred sudovima Unije te je stoga postao konačan. Stoga Komisija te primjedbe neće dalje procjenjivati.

(110) Dio primjedbi podnositelja pritužbe odnosi se na određena plaćanja iz stupca 6. za koja je Komisija već zaključila da ne predstavljaju državnu potporu, odnosno na plaćanja za nabavu softvera DIVA-Geo, nacrt registra autobusnih postaja, čekaonice za putnike u autobusnom prijevozu i softver za planiranje lokalnog prijevoza putnika. Taj nalaz nije pobijan pred sudovima Unije te je stoga postao konačan. Stoga Komisija te primjedbe neće dalje procjenjivati.

7.1.2. MJERE KOJE NE PODLIJEŽU POVRATU NEZAKONITE I NESPOJIVE DRŽAVNE POTPORE

(111) Kad je riječ o stupcu 1. Komisija napominje da su dotacija početnog kapitala i glavni dio dionica društva RWE ([20]) već bili na raspolaganju subjektu unutar agencije (EE) koja je preuzeta 1. siječnja 1997. Njemačka je naglasila da je do dotacije kapitala i prijenosa glavnog dijela dionica društva RWE došlo više od deset godina prije upućivanja Njemačkoj prvog zahtjeva za dostavu informacija o tim transakcijama ([21]). Stoga te mjere više ne mogu podlijegati povratu nezakonite i nespojive državne potpore u skladu s člankom 17. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([22]). Te mjere predstavljaju državnu potporu zbog razloga navedenih u odjeljku 7.2.1. Međutim, potpora se smatra postojećom potporom u skladu s člankom 1. točkom (b) podtočkom iv. Uredbe (EU) 2015/1589 ([23]).

(112) Prijenos manjeg dijela dionica društva RWE ([24]) obavljen je tek 12. listopada 1998. („dionice iz 1998."), što je manje od deset godina prije upućivanja Njemačkoj prvog zahtjeva za dostavu informacija o tom prijenosu. Stoga je prijenos dionica iz 1998. nova potpora.

(113) Stoga predmet ove odluke neće biti spojivost dotacije kapitala i glavnog dijela dionica društva RWE, već će odluka biti ograničena na dionice čiji je prijenos obavljen u 1998.

([20]) Vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 27., 280 310 dionica društva RWE približne tržišne vrijednosti 9 686 523,78 EUR.
([21]) Europska komisija poslala je taj zahtjev za dostavu informacija 13. ožujka 2007.
([22]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.). To je u skladu sa zaključcima Komisije iz uvodne izjave 143. odluke o pokretanju postupka.
([23]) Vidjeti i uvodnu izjavu 148. odluke o pokretanju postupka.
([24]) Ukupno 37 630 dionica približne tržišne vrijednosti 1 689 264,40 EUR.

7.1.3. ZAKLJUČAK O PODRUČJU PRIMJENE OVE ODLUKE

(114) S obzirom na prethodna razmatranja odlukom će se procjenjivati je li EEB-u dodijeljena državna potpora u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a te ako jest, može li se ta potpora smatrati spojivom u pogledu sljedećih mjera:

— dionica društva RWE iz 1998. i dividendi od njih (stupci 1. i 2.),

— prijevoza učenika (stupci 3. i 4.),

— financijske potpore za izradu plana lokalnog prijevoza (stupac 5.),

— financiranja Centra za mobilnost regije Emsland (navedeno u stupcima 5. i 6.),

— financiranja nabave voznog parka (navedeno u stupcu 6.).

7.2. *POSTOJANJE POTPORE*

(115) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje iz državnih sredstava kojom se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj,nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama, osim ako je u tom Ugovoru predviđeno drukčije.

(116) Kriteriji utvrđeni člankom 107. stavkom 1. UFEU-a kumulativni su. Stoga, radi utvrđivanja predstavljaju li mjere koje su predmet istražnog postupka državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a moraju biti ispunjeni svi sljedeći kriteriji:

— financijsku potporu dodjeljuje država ili se ona dodjeljuje iz državnih sredstava,

— financijskom potporom stavljaju se u povoljniji položaj određeni poduzetnici ili proizvodnju određene robe,

— financijska potpora narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje, te

— financijska potpora utječe na trgovinu među državama članicama.

7.2.1. DIONICE DRUŠTVA RWE IZ 1998. I DIVIDENDE NA NJIH;

7.2.1.1. ***Selektivna ekonomska prednost u korist poduzetnika***

(117) Prvo je potrebno ocijeniti može li se EEB smatrati poduzetnikom u kontekstu prijenosa dionica iz 1998. i odgovarajućih dividendi.

(118) Sud dosljedno definira poduzetnike kao subjekte koji obavljaju gospodarsku djelatnost bez obzira na njihov pravni status i način financiranja ([25]). Klasifikacija pojedinog subjekta kao poduzetnika stoga u potpunosti ovisi o vrsti njegovih djelatnosti. Kako je navedeno u uvodnim izjavama od 12. do 16., EEB se bavi nizom djelatnosti. U nekim područjima EEB djeluje kao posrednik koji u ime javne uprave regije samo prosljeđuje sredstva gospodarskim subjektima, dok u ostalim područjima obavlja zadaće u nadležnosti javne politike. EEB se bavi i gospodarskim djelatnostima, odnosno nositelj je dozvola za linijski prijevoz koje se dodjeljuju putem natječaja te obavlja željeznički prijevoz tereta.

(119) Klasifikacija subjekta kao poduzetnika uvijek ovisi o konkretnoj djelatnosti. Subjekt koji obavlja gospodarsku i negospodarsku djelatnost smatra se poduzetnikom samo kad obavlja gospodarsku djelatnost ([26]). Komisija u tom kontekstu napominje da javna uprava regije nije uvjetovala prijenos dionica, već su one primljene kao poklon bez ikakve naknade.

(120) Međutim, kad je riječ o dividendama Komisija napominje da je Njemačka dokazala da se ukupan iznos dividendi koji je EEB ostvario od prenesenih dionica, do 2005. upotrebljavao za financiranje prijevoza učenika, a od 2006. vraćao javnoj upravi regije Emsland (vidjeti i prethodnu uvodnu izjavu 29. i sljed.). Stoga je Njemačka dokazala da se tijekom razdoblja obuhvaćenog istražnim postupkom dividende nisu mogle upotrijebiti za financiranje ostalih djelatnosti EEB-a, uključujući njegove gospodarske djelatnosti.

([25]) Presuda Suda od 12. rujna 2000. u predmetu *Pavlov i ostali*, spojeni predmeti C-180/98 do C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, točka 74.; presuda od 10. siječnja 2006. u predmetu *Cassa di Risparmio di Firenze SpA i ostali*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, točka 107.

([26]) Presuda od 12. prosinca 2000. u predmetu *Aéroports de Pariz protiv Komisije*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, točka 108.

(121) Stoga Komisija zaključuje da je prijenosom dionica društva RWE iz 1998. Njemačka stavila EEB u povoljniji položaj jer je došlo do povećanja imovine EEB-a bez ikakve naknade ili plaćanja.

(122) Osim toga, EEB je mogao upotrijebiti dionice za poboljšanje vlastitog financijskog stanja, posebno kao jamstvo za svoju gospodarsku djelatnost.

(123) Situacija je drukčija u slučaju dividendi od dionica koje nisu upotrijebljene za gospodarsku djelatnost. Stoga je EEB potrebno smatrati poduzetnikom u slučaju dionica društva RWE iz 1998., uz iznimku dividendi od tih dionica.

(124) S obzirom na to da se EEB smatra poduzetnikom u slučaju dionica društva RWE iz 1998., uz iznimku dividendi od tih dionica, potrebno je ocijeniti može li zbog prijenosa dionica dovesti do povoljnijeg položaja. Povoljniji položaj u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a svaka je gospodarska korist koju poduzetnik ne bi ostvarilo u uobičajenima tržišnim uvjetima, odnosno bez intervencije države ([27]).

(125) Gospodarskim transakcijama koje izvršavaju javna tijela, uključujući javna poduzeća, ne osigurava se povoljniji položaj i stoga one ne predstavljaju potporu ako se provode u skladu s uobičajenim tržišnim uvjetima ([28]). U tom su kontekstu sudovi Unije uspostavili načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu. Kako bi se utvrdilo predstavlja li ulaganje javnog tijela državnu potporu potrebno je ocijeniti bi li, u sličnim okolnostima, privatni ulagač usporedive veličine koji djeluje u uobičajenim uvjetima tržišnoga gospodarstva bio ponukan izvršiti predmetno ulaganje ([29]).

(126) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 66. Njemačka je tvrdila da je javna uprava regije Emsland djelovala kao ulagač u tržišnom gospodarstvu. U ovom predmetu javna uprava regije Emsland obavila je prijenos dionica bez naknade i bez da je izričito odredila protuvrijednost, do čega ne bi došlo u uobičajenim tržišnim okolnostima. Njemačka nije dostavila dokaze da bi porezna optimizacija koju je javna uprava navodno željela postići premašila tržišnu vrijednost dionica iz 1998. U svakom slučaju porezna optimizacija išla bi u korist EEB-a umjesto javne uprave regije Emsland.

(127) Javna uprava regije Emsland prenijela je 37 630 dionica društva RWE približne vrijednosti 1 689 264,40 EUR očekujući godišnji prinos od približno 34 000,00 DM (približno 17 000,00 EUR) uz isplatu dividende od 1,60 DM (približno 0,80 EUR) po dionici.

(128) Javna uprava nije temeljila taj prijenos imovine na poslovnom planu kojim je predviđen povrat prihvatljiv ulagaču u tržišnom gospodarstvu ([30]). Suprotno tome, prijenos dionica obavljen je bez naknade.

(129) Stoga Komisija zaključuje da prijenos dionica društva RWE iz 1998. nije proveden u skladu s uobičajenim tržišnim uvjetima te da njime nije poštovano načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu.

(130) Stoga prijenos predstavlja prednost. Zahvaljujući samom vlasništvu nad dionicama može doći do poboljšanja financijskog stanja EEB-a jer se dionice mogu prodati ili upotrijebiti kao jamstvo.

(131) Prijenosom dionica društva RWE iz 1998. javna uprava praktično se odrekla mogućih prihoda koje je mogla ostvariti prodajom dionica ili njihovom upotrebom kao jamstva i prenijela ih EEB-u, iako EEB tijekom razdoblja obuhvaćenog istražnim postupkom nije zadržao dividende od tih dionica. Dionice iz 1998. u bilanci EEB-a knjižene su kao imovina pa EEB može njima raspolagati bez ograničenja i upotrijebiti ih kao jamstvo. Komisija u tom kontekstu napominje da javna uprava nije odredila izričite uvjete za prijenos dionica poput onog da se one ne mogu prodati ili upotrijebiti kao jamstvo.

(132) S obzirom na to da prijenos dionica i vlasništvo nad njima mogu ići u korist gospodarske djelatnosti EEB-a, Komisija zaključuje da se dionicama, osim dividendi od njih, osigurava selektivna prednost u korist EEB-a kao poduzetnika u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

([27]) Presuda od 11. srpnja 1996. u predmetu *SFEI i ostali*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, točka 60.; presuda od 29. travnja 1999. u predmetu *Španjolska protiv Komisije*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.

([28]) Prethodna bilješka 27., presuda u predmetu *SFEI i ostali*, ECLI:EU:C:1996:285, točke 60. i 61.

([29]) Vidjeti, primjerice, presudu od 21. ožujka 1990. u predmetu *Belgija protiv Komisije („Tubemeuse")*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, točka 29.; presudu od 21. ožujka 1991. u predmetu *Italija protiv Komisije („Alfa Romeo")*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točke 18. i 19.; presudu od 30. travnja 1998. u predmetu *Cityflyer Express protiv Komisije*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, točka 51.; presudu od 21. siječnja 1999. u predmetu *Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke protiv Komisije*, spojeni predmeti T-129/95, T-2/96 i T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, točka 104.; presuda od 6. ožujka 2003. u predmetu *Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen protiv Komisije*, spojeni predmeti T-228/99 i T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, točka 245.

([30]) Vidjeti uvodnu izjavu 89. odluke o pokretanju postupka.

7.2.1.2. ***Državna sredstva i mjera koja se može pripisati državi***

(133) Dionice iz 1998. imovina su koja je ranije u potpunosti bila na raspolaganju tijela javne uprave. Zbog toga dionice predstavljaju državna sredstva u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Njihov prijenos EEB-u posljedica je odluke javne uprave regije i stoga se može pripisati državi u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.1.3. ***Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu među državama članicama***

(134) Nekoliko je država članica od 1995. počelo s otvaranjem određenih tržišta usluga prijevoza tržišnom natjecanju s poduzetnicima s poslovnim nastanom u drugim državama članicama, tako da već sada niz poduzetnika nudi usluge gradskog, prigradskog i regionalnog prijevoza u državama članicama koje nisu njihove države podrijetla ([31]). Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 18. njemačkim je zakonodavstvom predviđena dodjela dozvola za linijski prijevoz putem natječaja, a EEB je nositelj takve dozvole. Zbog jačanja općeg financijskog stanja EEB-a vlasništvo nad dionicama društva RWE iz 1998. moglo bi narušiti tržišno natjecanje u pružanju usluga autobusnog prijevoza putnika.

(135) Osim toga, u pravilu će se smatrati da povoljniji položaj omogućen poduzetniku koji posluje na tržištu koje je otvoreno tržišnom natjecanju utječe na trgovinu među državama članicama. Uistinu, „kada financijska potpora koju je odobrila država ojača položaj poduzetnika u odnosu na ostala poduzeća koja se natječu u trgovini unutar Zajednice, valja smatrati da ta potpora utječe na takvu trgovinu" ([32]). Stoga treba smatrati da bi prijenos dionica iz 1998. mogao utjecati na trgovinu među državama članicama u mjeri u kojoj se njima ojačava tržišni položaj EEB-a i njegova sposobnost da se natječe za dozvole za linijski prijevoz.

(136) Stoga prijenos dionica iz 1998. može narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama u pogledu gospodarske djelatnosti EEB-a.

7.2.1.4. ***Zaključak***

(137) Na temelju prethodno navedenoga Komisija zaključuje da prijenos dionica iz 1998. EEB-u predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Stoga Komisija mora ocijeniti može li se ta mjera smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

(138) Suprotno tome, Komisija zaključuje da dividende od dionica društva RWE prenesenih EEB-u ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.2. PRIJEVOZA UČENIKA (STUPCI 3. I 4.)

(139) Prvo je potrebno ocijeniti može li se EEB smatrati poduzetnikom u kontekstu organizacije prijevoza učenika u regiji Emsland. Kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 119., Sud je dosljedno definirao poduzetnike kao subjekte koji obavljaju gospodarsku djelatnost bez obzira na njihov pravni status i način financiranja ([33]). Klasifikacija pojedinog subjekta kao poduzetnika stoga u potpunosti ovisi o vrsti njegovih djelatnosti.

(140) Ako subjekt obavlja nekoliko različitih djelatnosti od kojih se neke mogu smatrati negospodarskima, a neke gospodarskima, svaku je djelatnost potrebno zasebno ocjenjivati ako je djelatnosti moguće razdvojiti ([34]). Činjenica da subjekt obavlja neke gospodarske djelatnosti ne znači nužno da ga se treba smatrati poduzetnikom u pogledu svih njegovih djelatnosti.

([31]) Presuda od 24. srpnja 2003. u predmetu *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg protiv društva Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([32]) Presuda od 4. travnja 2001. u predmetu *Friuli-Venezia Giulia*, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, točka 41.

([33]) Presuda od 12. rujna 2000. u predmetu *Pavlov i ostali*, spojeni predmeti C-180/98 do C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, točka 74.; presuda od 10. siječnja 2006. u predmetu *Cassa di Risparmio di Firenze SpA i ostali*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, točka 107.

([34]) Presuda od 19. siječnja 1994. u predmetu *SAT Fluggesellschaft protiv Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe (Eurocontrol)*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, točke 19. *et seq.*; presuda od 12. prosinca 2000. u predmetu *Aéroports de Pariz protiv Komisije*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, točka 112 *et seq*.

(141) Njemačka nadležna tijela objasnila su da je EEB samo prosljeđivao uplate koje je doznačila javna uprava regije Emsland autobusnim prijevoznicima koji obavljaju integrirani i neintegrirani prijevoz učenika. Sveobuhvatni pregleda godišnjih uplata javne uprave regije Emsland u korist EEB-a i plaćanja koje je izvršio EEB te dopis ovlaštenog računovođe koji je dostavila Njemačka potvrđuju da su pregledane poslovne knjige EEB-a te da su ulazna i izlazna plaćanja za prijevoz učenika bila poravnana. Prema tome EEB nije obavljao gospodarsku djelatnost, već je samo djelovao kao administrativni posrednik ili produžena ruka države.

(142) Stoga Komisija zaključuje da EEB nije djelovao kao poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a u pogledu organizacije prijevoza učenika u regiji Emsland. S obzirom na to da su kriteriji utvrđeni člankom 107. stavkom 1. UFEU-a kumulativni, Komisija zaključuje da financiranje organizacije prijevoza učenika navedeno u stupcima 3. i 4. ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.3. FINANCIJSKA POTPORA ZA IZRADU PLANA LOKALNOG PRIJEVOZA (STUPAC 5.)

(143) U odluci o pokretanju postupka Komisija je već zaključila da EEB-ova izrada plana lokalnog prijevoza koji donosi Vijeće javne uprave regije Emsland nije gospodarska djelatnost.

(144) Taj zaključak ne mijenja se zbog dodatnih informacija koje su dostavili podnositelji pritužbe. Člankom 2. stavkom 2. i člankom 6. NNVG-a predviđeno je da je pružanje usluga javnog prijevoza zadaća u nadležnosti javne politike. Način izvršavanja te zadaće potrebno je definirati planom lokalnog prijevoza. Stoga je plan lokalnog prijevoza sastavni dio zadaća u nadležnosti javne politike javne uprave regije Emsland koje su delegirane EEB-u.

(145) U odluci o pokretanju postupka izražava se i sumnja u pogledu ispravne nadoknade troškova koji se odnose na plan lokalnog prijevoza. Informacijama koje su dostavila njemačka nadležna tijela potvrđeno je da su iznosi koje je doznačila javna uprava za financiranje plana lokalnog prijevoza ograničeni na nadoknadu nastalih materijalnih troškova (vidjeti i uvodnu izjavu 43.) te da je plan jedna od zadaća osoblja EEB-a pa nije bilo dodatne nadoknade za troškove osoblja.

(146) Stoga Komisija potvrđuje da EEB nije djelovao kao poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a u pogledu izrade plana lokalnog prijevoza. S obzirom na to da su kriteriji utvrđeni člankom 107. stavkom 1. UFEU-a kumulativni, Komisija zaključuje da mjere navedene u stupcu 5. ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.4. FINANCIRANJE CENTRA ZA MOBILNOST REGIJE EMSLAND (NAVEDENO U STUPCIMA 5. I 6.)

7.2.4.1. ***Selektivna ekonomska prednost u korist poduzetnika***

(147) Prvo je potrebno ocijeniti može li se EEB smatrati poduzetnikom u kontekstu financiranja Centra za mobilnost regije Emsland. Kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 119., Sud je dosljedno definirao poduzetnike kao subjekte koji obavljaju gospodarsku djelatnost bez obzira na njihov pravni status i način financiranja ([35]). Klasifikacija pojedinog subjekta kao poduzetnika stoga u potpunosti ovisi o vrsti njegovih djelatnosti.

(148) U trenutku donošenja odluke o pokretanju postupka nije bilo jasno da je Centar za mobilnost osnovan znatno prije osnivanja EEB-a te da je država pružala tu uslugu informiranja kao dio svoje zadaće osiguranja funkcioniranja javnog prijevoza. Javna uprava odlučila je pokrenuti centar za mobilnost 31. srpnja 1995. kako bi građanima pružala informacije o javnom prijevozu. Država je izvršavanje te zadaće samo prenijela EEB-u pri njegovu osnivanju 1. siječnja 1997. To je izričito navedeno u EEB-ovu društvenom ugovoru.

(149) Člankom 2. stavkom 2. i člankom 6. NNVG-a predviđeno je da je pružanje usluga javnog prijevoza zadaća u nadležnosti javne politike. Način izvršavanja te javne zadaće definira se planom lokalnog prijevoza. U planu lokalnog prijevoza regije Emsland smatra se da je dostupnost sveobuhvatnih i ažuriranih informacija o uslugama javnog prijevoza koju omogućava Centar za mobilnost ključan i sastavni dio te javne zadaće.

([35]) Presuda od 12. rujna 2000. u predmetu *Pavlov i ostali*, spojeni predmeti C-180/98 do C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, točka 74.; presuda od 10. siječnja 2006. u predmetu *Cassa di Risparmio di Firenze SpA i ostali*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, točka 107.

(150) Kako je prethodno navedeno (vidjeti uvodnu izjavu 47.), Komisija podsjeća da Centar za mobilnost pruža besplatne informacije te da mu se nadoknađuju samo nastali materijalni troškovi i troškovi osoblja koje EEB mora unaprijed financirati. Nije predviđena nikakva profitna marža. Komisija potvrđuje da nije vjerojatno da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu pružao uslugu informiranja na način koji to čini Centar za mobilnost.

(151) Komisija napominje i da se čini da se slučaj Centra za mobilnost razlikuje od slučaja u predmetu *N 604/05, Landkreis Wittenberg, C(2005) 1847 final* koji je naveden u odluci o pokretanju postupka. U tom su predmetu autobusni prijevoznici bili primatelji javnih sredstava namijenjenih za lokalni centar za mobilnost. Autobusni prijevoznici platili su centar za mobilnost u regiji Wittenberg. Stoga su autobusni prijevoznici, zahvaljujući javnom financiranju, oslobođeni troška koji bi inače snosili, što predstavlja povoljniji položaj u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. U ovom predmetu financiranje Centra za mobilnost odgovornost je EEB-a kao subjekta koji izvršava javne zadaće koje je javna uprava ranije sama izvršavala.

(152) Međutim, zbog same vrste djelatnosti Centra za mobilnost nije moguće potpuno isključiti da tu djelatnost, barem u načelu, ne može obavljati subjekt u tržišnom gospodarstvu.

(153) Komisija u ovom konkretnom slučaju ne može zaključiti na temelju informacija koje su dostavile Njemačka i treće strane nakon donošenja odluke o pokretanju postupka predstavlja li upravljanje Centrom za mobilnost gospodarsku djelatnost i je li EEB pri pružanju tih usluga djelovao kao poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(154) U slučaju da je EEB djelovao kao poduzetnik, financiranjem tih usluga mogao mu se omogućiti povoljniji položaj da država nije djelovala kao subjekt u tržišnom gospodarstvu, što se ne čini vjerojatnim.

7.2.4.2. ***Državna sredstva i mjera koja se može pripisati državi***

(155) Utvrđeno je da je javna uprava regije Emsland odlučila financirati Centar za mobilnost. Stoga EEB financira Centar za mobilnost iz državnih sredstava te se odluka o tome može pripisati državi u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.4.3. ***Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu među državama članicama***

(156) U slučaju da je djelatnost Centra za mobilnost doista gospodarska djelatnost, EEB bi djelovao na tržištu pružanja informacija o uslugama javnog prijevoza u regiji koje je u načelu otvoreno za tržišno natjecanje. Na temelju dostupnih informacija i s obzirom na lokalni karakter usluga koje pruža Centar za mobilnost Komisija ne može zaključiti može li njegovo financiranje štetno utjecati na trgovinu među državama članicama u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.4.4. ***Zaključak***

(157) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da istražni postupak nije doveo do jasnog zaključka o tome predstavlja li financiranje Centra za mobilnost državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Međutim, Komisija zbog razloga navedenih u nastavku u svakom slučaju smatra da bi, ako financiranje Centra za mobilnost predstavlja državnu potporu, takva potpora bila spojiva s unutarnjim tržištem.

7.2.5. FINANCIRANJE NABAVE VOZNOG PARKA (NAVEDENO U STUPCU 6.)

7.2.5.1. ***Selektivna ekonomska prednost u korist poduzetnika***

(158) Prvo je potrebno ocijeniti može li se EEB smatrati poduzetnikom u kontekstu financiranja nabave voznog parka (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 117.). Komisija u tom kontekstu prvo napominje da je EEB nabavio vozni park na zahtjev javne uprave u kontekstu njezine odluke o pokretanju usluge autobusa na poziv u Emslandu. EEB je te autobuse stavio na raspolaganje trećim stranama na temelju sporazuma i uz transparentne uvjete koje je odredila javna uprava regije Emsland. Autobusima su se koristile treće strane, a ne EEB. EEB je zato djelovao kao administrativni posrednik za uslugu javnog prijevoza. Koordinirao je uslugu autobusa na poziv kao dio svojih obveza u pogledu javnog prijevoza predviđenih njegovim društvenim ugovorom (vidjeti uvodnu izjavu 14.).

(159) Stoga se može zaključiti da EEB nije obavljao gospodarsku djelatnost i u tom kontekstu nije bio poduzetnik da javna uprava regije Emsland nije osigurala EEB-u imovinu bez naknade, a EEB nije ničime izričito spriječen upotrebljavati tu imovinu za obavljanje gospodarske djelatnosti. EEB je nabavio pet autobusa tržišne vrijednosti 685 513,46 EUR, a da nije snosio nikakve troškove nabave. Ti su autobusi knjiženi u bilanci EEB-a kao imovina kojom EEB može u načelu raspolagati bez ograničenja u svrhu obavljanja gospodarske djelatnosti. Iako je javna uprava regije Emsland naložila EEB-u da nabavi autobuse za određenu svrhu, odnosno radi proširenja sustava autobusa na poziv, EEB nije imao posebnih ograničenja u pogledu upotrebe tih autobusa samo u okviru tog sustava.

(160) Vlasništvo nad autobusima moglo je ići u korist gospodarske djelatnosti EEB-a zahvaljujući poboljšanju njegova financijskog stanja. Komisija zaključuje da nije moguće isključiti da je financiranjem te nabave EEB-u omogućena selektivna prednost kao poduzetniku u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.5.2. ***Državna sredstva i mjera koja se može pripisati državi***

(161) Nabava je financirana sredstvima javne uprave regije Emsland. Stoga je financirana iz državnih sredstava u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Jasno je da je financiranje nabave odluka javne uprave regije Emsland i stoga se može pripisati državi u smislu članka 107. stavka 1.

7.2.5.3. ***Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu među državama članicama***

(162) Kako je prethodno navedeno, financiranjem nabave pet autobusa EEB-u je omogućena selektivna prednost u mjeri u kojoj je mogla biti korisna za EEB-ovu gospodarsku djelatnost. Osim izvršavanja zadaća u nadležnosti javne politike EEB obavlja i gospodarsku djelatnost (vidjeti i uvodnu izjavu 118).

(163) Zahvaljujući poboljšanju općeg financijskog stanja vlasništvo nad voznim parkom omogućava EEB-u da potencijalno naruši tržišno natjecanje i utječe na trgovinu među državama članicama u pogledu njegovih gospodarskih djelatnosti koje su otvorene za tržišno natjecanje među državama članicama.

7.2.5.4. ***Zaključak***

(164) Na temelju prethodno navedenoga Komisija zaključuje da nije moguće isključiti da financiranje EEB-ove nabave pet autobusa predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Stoga Komisija mora ocijeniti može li se ta mjera smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

7.2.6. ZAKLJUČAK O POSTOJANJU I ZAKONITOSTI POTPORE

(165) Na temelju prethodno navedenoga nije moguće isključiti da prijenos dionica društva RWE iz 1998. te financiranje Centra za mobilnost i autobusa na poziv predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(166) U skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a države članice moraju prijaviti sve planove za dodjelu ili izmjenu potpore i ne smiju omogućiti stupanje na snagu predloženih mjera sve dok nije donesena konačna odluka u postupku prijave, osim ako je predmetna potpora izuzeta od obveze prijave. Komisija napominje, kao i u prethodnim predmetima, da je Njemačka izuzela lokalni i regionalni autobusni prijevoz od područja primjene Uredbe (EEZ) br. 1191/69 iskoristivši mogućnost predviđenu tom Uredbom ([36]), pa se primjenjuje članak 3. stavak 2. Uredbe (EEZ) br. 1107/70. S obzirom na to da se Uredba (EEZ) br. 1191/69 ne primjenjuje, mjere koje se ocjenjuju nije moguće skupno izuzeti na temelju te Uredbe.

(167) Stoga u mjeri u kojoj prethodne mjere predstavljaju državnu potporu Komisija smatra da Njemačka nije ispunila zahtjeve iz članka 108. stavka 3. UFEU-a ([37]).

([36]) Vidjeti Odluku Komisije u predmetu državne potpore N 604/2005 – Usluge javnog autobusnog prijevoza u Wittenbergu, uvodne izjave od 72. do 77.

([37]) Presuda od 14. siječnja 2004. u predmetu *Fleuren Compost protiv Komisije*, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

7.3. *SPOJIVOST POTPORE*

(168) S obzirom na to da prijenos dionica društva RWE iz 1998. predstavlja državnu potporu te da nije moguće isključiti da financiranje Centra za mobilnost i autobusa na poziv predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija stoga mora utvrditi može li se predmetna potpora smatrati spojivom na temelju odstupanja predviđenih Ugovorom. Smatra se da su sve mjere koje su predmet istražnog postupka naknada za ispunjavanje određenih obveza svojstvenih konceptu pružanja javne usluge kojom se podupiru potrebe koordinacije prometa.

(169) Člankom 93. UFEU-a predviđeno je da su „potpore u skladu s odredbama Ugovorâ ako odgovaraju potrebama koordinacije prometa ili ako predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu pružanja javnih usluga". Ovaj je članak *lex specialis* u odnosu na članke 106. i 107. UFEU-a. Prema sudskoj praksi Suda ([38]) potpora cestovnom prijevozu može se proglasiti spojivom na temelju članka 93. Ugovora samo u dobro definiranim slučajevima koji ne ugrožavaju opće interese Unije.

(170) Njemačka nije iznijela osnove za spojivost jer smatra da nijedna mjera ne predstavlja državnu potporu. U odluci o pokretanju postupka izražava se sumnja u pogledu spojivosti na temelju Uredbe (EEZ) br. 1107/70, Uredbe (EEZ) br. 1191/69 te na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a. S obzirom na to da se predmetne mjere odnose na naknadu za ispunjavanje određenih obveza svojstvenih konceptu pružanja javne usluge kojom se podupiru potrebe koordinacije prometa, obuhvaćene su Uredbom (EEZ) br. 1107/70. Člankom 3. stavkom 2. Uredbe dopuštena je ocjena naknade za ispunjavanje obveza svojstvenih konceptu pružanja javne usluge u korist prijevoznika ili djelatnosti koji nisu obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EEZ) br. 1191/69. Uredbe (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 stavljene su izvan snage Uredbom (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ([39]). Potpora koja je bila obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EEZ) br. 1191/69 sad se ispituje na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007, dok se spojivost potpore za određene obveze svojstvene konceptu pružanja javne usluge kojom se podupiru potrebe koordinacije prometa sad se mogu ispitivati izravno na temelju članka 93. UFEU-a.

(171) Radi cjelovitosti, spojivost predmetnih mjera ocjenjivat će se u skladu s pravilima važećima u trenutku donošenja odluke i pravilima važećima u trenutku isplate mjera. Zbog toga se spojivost ocjenjuje na temelju članka 93. UFEU-a i na temelju članka 3. stavka 2. Uredbe (EEZ) br. 1107/70 kako se navodi u uvodnoj izjavi 172. i sljed. i uvodnoj izjavi 212. i sljed.

7.3.1. OCJENA SPOJIVOST NA TEMELJU ČLANKA 93. UFEU-A

(172) Sud je presudio da se člankom 93. „priznaje da je potpora prijevozu spojiva s Ugovorom samo u dobro definiranim slučajevima koji ne ugrožavaju opće interese Unije". Važnost koncepta „koordinacije prometa" iz članka 93. UFEU-a nadilazi jednostavnu činjenicu olakšavanja razvoja gospodarske djelatnosti. Podrazumijeva intervenciju javnih tijela u cilju usmjeravanja razvoja sektora prijevoza prema zajedničkom interesu.

(173) U sektoru prijevoza može doći do poteškoća pri koordinaciji u gospodarskom smislu, primjerice u vezama među različitim prometnim mrežama. Komisija je na tom temelju već odobrila državnu potporu u skladu s člankom 93. UFEU-a ([40]).

(174) U ovom su predmetu dionice društva RWE prenesene EEB-u kako bi on mogao ispunjavati javne zadaće u području planiranja i koordinacije lokalnog javnog prijevoza putnika. Te zadaće navedene su u stavku 3. EEB-ova društvenog ugovora (vidjeti i uvodnu izjavu 14.) te uključuju izradu plana lokalnog prijevoza za javnu upravu regije Emsland, upravljanje Centrom za mobilnost i organizaciju prijevoza učenika. Sve su te usluge doprinos koordinaciji prometa.

([38]) Presuda od 12. listopada 1978. u predmetu *Komisija protiv Belgije*, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, točka 10.

([39]) Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.).

([40]) Primjerice vidjeti Odluku Komisije od 20. siječnja 2010. u predmetu N 490/2010, Vlaamse regeling voor publiek -private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties, SL C 122, 20.4.2011., str. 2.; u tom smislu vidjeti i Odluku Komisije od 20. srpnja 2010. u predmetu C 17/2010, Firmin srl (SL C 278, 15.10.2010., str. 28.).

(175) U mjeri u kojoj se financiranje Centra za mobilnost smatra državnom potporom Komisija smatra da je cilj mjere koordinacija informacija o javnom prijevozu.

(176) Kad je riječ o autobusima na poziv Komisija napominje da se predmetna mjera odnosi na nabavu voznog parka radi stavljanja na raspolaganje prijevoznicima koji doista pružaju usluge prijevoza. EEB je uspostavio i koordinirao uslugu javnog prijevoza, umjesto da ju je sam obavljao.

(177) Komisija potvrđuje da je cilj svih tih mjera bio omogućiti EEB-u ispunjavanje određenih zadaća u području javnog prijevoza koje je ranije obavljala javna uprava regije Emsland. Iako cilj mjere nije relevantan za analizu postojanja državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. (pri čemu je presudan učinak mjere), cilj je potrebno uzeti u obzir pri ocjeni spojivosti tih mjera s unutarnjim tržištem.

(178) U skladu sa stalnom praksom pri donošenju odluka potpora za koordinaciju prometa smatrat će se spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 93. UFEU-a ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

— potporom se pridonosi jasno utvrđenom cilju od zajedničkog interesa,

— potpora mora biti neophodna i imati učinak poticaja,

— potpora mora biti proporcionalna,

— pristup predmetnoj infrastrukturi mora biti otvoren svim korisnicima na nediskriminirajućoj osnovi,

— posljedice potpore ne smiju biti narušavanja tržišnog natjecanja suprotna zajedničkom interesu.

7.3.1.1. ***Jasno definirani cilj od zajedničkog interesa***

7.3.1.1.1. **Dionice iz 1998.**

(179) Kako je prethodno navedeno, dionice društva RWE prenesene su EEB-u u kontekstu odluke javne uprave da osnuje subjekt EE koji je ranije obavljao javne zadaće u području planiranja i koordinacije lokalnog javnog prijevoza putnika na području javne uprave regije Emsland. Kako bi EEB mogao poslovati, javna uprava morala mu je u bilancu unijeti početna sredstva. U skladu s člankom 3. EEB-ova društvenog ugovora njegove zadaće uključuju izradu plana lokalnog prijevoza za javnu upravu regije Emsland, upravljanje Centrom za mobilnost i organizaciju prijevoza učenika. Sve se one mogu smatrati doprinosom razvoju javnog prijevoza u regiji Emsland, a stoga i potrebnima za koordinaciju prometa.

(180) Ipak, Komisija podsjeća na svoj zaključak da prijenos dionica iz 1998. i vlasništvo nad njima nisu u pravnom smislu povezani ni s jednom od tih djelatnosti. Njemačka je dosad dokazala da dionice *de facto* nisu upotrijebljene ni za jednu drugu djelatnost.

(181) Međutim, postoji rizik da EEB može prodati te dionice i prihodom od prodaje financirati gospodarske djelatnosti u ostalim područjima ili ih upotrijebiti kao jamstvo.

(182) EEB je i dalje vlasnik dionica pa se stoga može isključiti da je prihod od prodaje upotrijebljen u svrhu gospodarskih djelatnosti tijekom razdoblja obuhvaćenog istražnim postupkom.

(183) Kad bi EEB u budućnosti upotrijebio dionice iz 1998. u tu svrhu, moglo bi se tvrditi da prijenos dionica iz 1998. više ne pridonosi isključivo cilju koordiniranja prometa. Prvi kriterij spojivosti potpore na temelju članka 93. UFEU-a stoga je ispunjen samo ako EEB ne upotrijebi dionice iz 1998. za financiranje gospodarskih djelatnosti izvan svojih javnih zadaća. Komisija stoga mora odrediti uvjete za upotrebu dionica iz 1998. kao uvjet za spojivost prijenosa dionica iz 1998. s unutarnjim tržištem kako je navedeno u nastavku.

7.3.1.1.2. **Centar za mobilnost regije Emsland**

(184) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 47., javna uprava odlučila je pokrenuti centar za mobilnost 31. srpnja 1995. kako bi građanima mogla pružati informacije o javnom prijevozu. Javna uprava regije Emsland povjerila je tu zadaću EEB-u nakon njegova osnivanja 1. siječnja 1997. Upravljanje Centrom za mobilnost jedna je od zadaća povezana s planiranjem i koordinacijom lokalnog javnog prijevoza putnika koja je njegovim društvenim ugovorom izričito povjerena EEB-u.

(185) Člankom 2. stavkom 2. i člankom 6. NNVG-a predviđeno je da je pružanje usluga javnog prijevoza zadaća u nadležnosti javne politike. Način izvršavanja te zadaće potrebno je definirati planom lokalnog prijevoza. U planu lokalnog prijevoza regije Emsland smatra se da je dostupnost sveobuhvatnih i ažuriranih informacija o uslugama javnog prijevoza koju omogućava Centar za mobilnost ključan i sastavni dio te javne zadaće.

(186) Djelovanje Centra za mobilnost pridonosi učinkovitom i nesmetanom pružanju usluga javnog prijevoza i time pridonosi cilju od zajedničkog interesa.

7.3.1.1.3. **Autobusi na poziv**

(187) Javna uprava regije Emsland odlučila je proširiti sustav autobusa na poziv u regiji zbog dva razloga ([41]):

— kako bi poboljšala povezanost gradova i sela u regiji sa željezničkim postajama,

— kako bi optimizirala međusobnu povezanost različitih dijelova gradova i sela.

(188) Autobusi na poziv upotrebljavaju se na linijama javnog prijevoza u manje prometnim razdobljima radi poboljšanja ponude javnog prijevoza u tim razdobljima. Autobusi na poziv prilagođeni su za invalidska kolica i kolica za djecu.

(189) Komisija tijekom posljednjih godina u nizu dokumenata o politikama naglašava važnost bolje intermodalne povezanosti. Smjernicama Unije iz 2013. za razvoj transeuropske prometne mreže utvrđenima Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ([42]) definirane su optimalna integracija i međusobna povezanost svih načina prijevoza kao jedan od ključnih ciljeva. Isto tako, intermodalno povezivanje različitih dijelova gradova i sela pridonosi učinkovitijem sustav prijevoza. Učestalije potencijalno dostupne, uključive mogućnosti javnog prijevoza u interesu su stanovnika regije Emsland, posebno jer je riječ o jednom od slabije naseljenih područja Njemačke. Stoga se koordinacija proširenja sustava autobusa na poziv može smatrati doprinosom cilju od zajedničkog interesa.

(190) Slično kao i u slučaju dionica iz 1998., u mjeri u kojoj se vlasništvom nad autobusima na poziv može osigurati prednost u korist gospodarskih djelatnosti EEB-a, financiranje autobusa na poziv više ne bi bio isključiv doprinos cilju koordinacije prometa. Prvi kriterij spojivosti potpore na temelju članka 93. UFEU-a stoga je ispunjen samo ako EEB ne upotrebljava autobuse na poziv za svoje gospodarske djelatnosti. Njemačka je u podnesku od 5. studenoga 2012. potvrdila da su se tijekom razdoblja obuhvaćenog istražnim postupkom autobusi na poziv u načelu upotrebljavali u svrhu prijevoza na poziv te da je EEB nakon prodaje jednog od njih izvršio povrat sredstava u korist javne uprave regije Emsland. Njemačka nadležna tijela potvrdila su da će se isto načelo primjenjivati i u budućnosti. Na temelju obveze koju su preuzela njemačka nadležna tijela Komisija prihvaća da se financiranjem autobusa na poziv pridonosi isključivo cilju koordinacije prometa.

7.3.1.2. ***Nužnost potpore i učinak poticaja***

7.3.1.2.1. **Dionice iz 1998.**

(191) Prijenosom dionica iz 1998., uz ostale mjere, poput unosa početnog kapitala koji nije predmet ove odluke, omogućeno je samo postojanje EEB-a. Bez te mjere EEB ne bi mogao ispunjavati javne zadaće u području planiranja i koordinacije lokalnog javnog prijevoza putnika. Stoga je potpora u obliku prijenosa dionica iz 1998. nužna za postizanje cilja od zajedničkog interesa kako je prethodno navedeno te ima učinak poticaja.

([41]) Odluka tijela za donošenja odluka (njem. *Kreistag*) javne uprave regije Emsland od 20. veljače 2006.

([42]) Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i o stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

7.3.1.2.2. **Centar za mobilnost regije Emsland**

(192) Tijelo za donošenje odluka javne uprave regije Emsland (njem. *Kreisausschuß*) utvrdilo je pri osnivanju Centra za mobilnost u srpnju 1995. da je nedostatak lako dostupnih informacija o mogućnostima prijevoza jedan od glavnih nedostataka javnog prijevoza u regiji Emsland. Na tržištu regije Emsland nije postojala takva sveobuhvatna usluga. Centar za mobilnost građanima je pružao besplatne informacije pa EEB od te djelatnosti nije ostvarivao prihod kojim bi mogao podmirivati pripadajuće troškove poslovanja. Komisija stoga prihvaća da je potpora bila nužna za djelovanje Centra za mobilnost te da je imala učinak poticaja.

7.3.1.2.3. **Autobusi na poziv**

(193) Pri ocjenjivanju nužnosti i učinka poticaja potpore Komisija je uzela u obzir činjenicu da projekt ne bi bio financijski održiv bez stavljanja na raspolaganje autobusa na poziv. Na sjednici *Kreistaga* od 8. veljače 2006. izričito je spomenuto da proširenje sustava autobusa na poziv neće utjecati na postojeće sustave autobusa na poziv. Sustav autobusa na poziv uveo bi se samo na područjima na kojima druga rješenja ne bi bila ekonomski održiva.

(194) EEB je nabavio autobuse u ime javne uprave regije Emsland i stavio ih na raspolaganje trećim stranama na temelju sporazuma i uz transparentne uvjete koje je odredila javna uprava regije Emsland. Treće strane dobile su autobuse bez naknade, a EEB nije ostvario nikakav prihod od najma ili drugi prihod od stavljanja autobusa na raspolaganje kojim bi mogao financirati njihovu nabavu. Autobusima su se koristili podizvođači i treće strane, a ne EEB pa on ponovno nije ostvario nikakav prihod od ekonomske eksploatacije autobusa na poziv. EEB je djelovao kao administrativni posrednik za uslugu javnog prijevoza. Koordinirao je uslugu autobusa na poziv kao dio svojih obveza u pogledu javnog prijevoza predviđenih njegovim društvenim ugovorom (vidjeti uvodnu izjavu 14.). Komisija stoga smatra da je potpora EEB-u bila nužna za razvoj sustava autobusa na poziv te da je imala učinak poticaja.

7.3.1.3. ***Proporcionalnost potpore***

7.3.1.3.1. **Dionice iz 1998.**

(195) Komisija podsjeća da EEB nije zadržao dividende od vlasništva na dionicama iz 1998. Dividende su iskorištene za plaćanje prijevoza učenika, čime su zamijenile sredstva javne uprave, ili su vraćene javnoj upravi regije Emsland. Stoga se tvrdi da sve dok je na snazi obveza vraćanja dividendi javnoj upravi, tržišna je vrijednost dionica iz 1998. manja jer je zbog te obveze smanjena njihova ekonomska vrijednost.

(196) Komisija stoga smatra da je potpora u obliku prijenosa dionica iz 1998. ograničena na najmanju moguću mjeru potrebnu za EEB-ovo ispunjavanje javnih zadaća u području koordinacije prometa te da je stoga proporcionalna cilju koji se mjerom nastoji postići.

7.3.1.3.2. **Centar za mobilnost regije Emsland**

(197) Kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 77., javna uprava podmirila je stvarne troškove EEB-a od upravljanja Centrom za mobilnost te nije predviđena profitna marža. Komisija stoga smatra da je potpora dodijeljena kao posljedica prijavljene mjere proporcionalna.

7.3.1.3.3. **Autobusi na poziv**

(198) Pri ocjenjivanju proporcionalnosti potpore Komisija je uzela u obzir sljedeće činjenice:

— EEB je nabavio autobuse u ime javne uprave regije Emsland i primio je naknadu za stvarne troškove.

— EEB ne ostvaruje nikakav prihod od stavljanja na raspolaganje autobusa na poziv trećim stranama.

— U slučaju da EEB ne može pronaći treću stranu koja bi bila zainteresirana za prometovanje autobusima na poziv, oni se vraćaju javnoj upravi.

— U slučaju prestanka prometovanja autobusa na poziv, oni se prodaju, a prihod od prodaje vraća se javnoj upravi regije.

(199) Na temelju tih činjenica Komisija smatra da je potpora za financiranje autobusa na poziv proporcionalna.

7.3.1.4. ***Potpora/aktivnost za koju se potpora dodjeljuje otvorena je svim korisnicima na nediskriminirajućoj osnovi***

7.3.1.4.1. **Dionice iz 1998.**

(200) EEB-ove usluge u području koordinacije prometa javne su zadaće i prema definiciji riječ je o aktivnostima koje su otvorene svima na nediskriminirajućoj osnovi.

7.3.1.4.2. **Centar za mobilnost regije Emsland**

(201) Centar za mobilnost svim zainteresiranim građanima pruža besplatne informacije. Prikuplja informacije od svih pružatelja usluga javnog prijevoza zainteresiranih za njihovo dijeljenje. Centar za mobilnost ne naplaćuje pružateljima usluga javnog prijevoza objavu informacija o njihovim uslugama.

(202) Stoga se može zaključiti da je pristup predmetnoj usluzi otvoren svim korisnicima na nediskriminirajućoj osnovi.

7.3.1.4.3. **Autobusi na poziv**

(203) EEB je ponudio autobuse na poziv svim autobusnim prijevoznicima u regiji Emsland koji pružaju usluge javnog prijevoza uz jednake uvjete koje je odredila javna uprava. Javna uprava uputila je dopis autobusnim prijevoznicima u kojem je navela detaljne uvjete za upotrebu autobusa na poziv i zatražila da iskažu interes.

(204) Autobusi su dani u najam na temelju standardnog sporazuma (vidjeti i uvodnu izjavu 80.) kojim je predviđeno da prijevoznici snose troškove upotrebe i održavanja, ali bez plaćanja najamnine. Autobusima su se koristili podizvođači na EEB-ovim linijama i ostali prijevoznici na vlastitim linijama.

(205) Nakon savjetovanja s javnom upravom autobusi su se djelomično upotrebljavali i za prijevoz učenika. To se odnosi na svih pet autobusa na poziv.

(206) Stoga se može zaključiti da je pristup predmetnoj infrastrukturi bio otvoren svim korisnicima na nediskriminirajućoj osnovi.

7.3.1.5. ***Posljedice potpore nisu narušavanja tržišnog natjecanja suprotna zajedničkom interesu***

7.3.1.5.1. **Dionice iz 1998.**

(207) Prijenosom dionica iz 1998. s financijskog stajališta omogućeno je isključivo osnivanje gospodarskog subjekta EEB koji prije svega izvršava javne zadaće u području koordinacije prometa. Prema tome, posljedica te mjere nije narušavanje tržišnog natjecanja suprotno zajedničkom interesu.

7.3.1.5.2. **Centar za mobilnost regije Emsland**

(208) Kako je prethodno navedeno, Centar za mobilnost prikuplja informacije od svih prijevoznika u regiji Emsland uz jednake uvjete i stavlja ih na raspolaganje građanima bez naknade. Stoga nije riječ o narušavanju tržišnog natjecanja suprotnom zajedničkom interesu.

7.3.1.5.3. **Autobusi na poziv**

(209) Kako je prethodno navedeno, javna uprava regije Emsland naložila je proširenje sustava autobusa na poziv pod uvjetom da to ne utječe na postojeće sustave i na linijama koje ne bi bile financijski održive. Autobusi su stavljeni na raspolaganje svim zainteresiranim stranama uz jednake uvjete pa se, stoga, ne očekuje da će zbog uvođenja dodatnih linija doći do narušavanja tržišnog natjecanja suprotnog zajedničkom interesu.

7.3.1.6. ***Zaključak i uvjet***

(210) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da je potpora u obliku dionica iz 1998., autobusa na poziv i Centra za mobilnost doprinos cilju od zajedničkog interesa, da je nužna i proporcionalna za taj cilj te da neće utjecati na trgovinu među državama članicama na način suprotan zajedničkom interesu.

(211) Kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 178. i sljed., prijenos dionica iz 1998. ne može se smatrati doprinosom isključivo cilju koordinacije prometa jer su vlasništvo nad i slobodno raspolaganje njima moguća prednost u korist gospodarskih djelatnosti EEB-a koje ne služe nužno svrsi koordinacije prometa. Da bi ta mjera bila spojiva s prvim uvjetom spojivosti, EEB ne smije zadržati dividende, prihod od moguće prodaje dionica iz 1998. ili ih upotrebljavati kao jamstvo za dobivanje sredstava od trećih strana za financiranje njegovih gospodarskih djelatnosti. Komisija će time uvjetovati spojivost prijenosa dionica iz 1998. s unutarnjim tržištem.

(212) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da su te mjere spojive u skladu s člankom 93. UFEU-a uz uvjet za upotrebu dionica iz 1998.

7.3.2. OCJENA SPOJIVOSTI NA TEMELJU UREDBE (EEZ) BR. 1107/70

(213) Člankom 3. stavkom 2. Uredbe (EEZ) br. 1107/70 predviđena je ocjena naknade za ispunjavanje obveza svojstvenih konceptu javne usluge u korist prijevoznika ili djelatnosti koji nisu obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EEZ) br. 1191/69.

(214) Kao i u prethodnim predmetima, lokalni i regionalni autobusni prijevoz smatraju se izuzetima od primjene Uredbe (EEZ) br. 1191/69 ([43]) te se primjenjuje članak 3. stavak 2. Uredbe (EEZ) br. 1107/70. U skladu s tom Uredbom uplate javne uprave regije Emsland mogu se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem ako se njima podmiruju isključivo troškovi posebne javne zadaće koju obavlja EEB. Stoga će se ocijeniti je li EEB primio odgovarajuću naknadu za te zadaće.

7.3.2.1. ***Dionice iz 1998.***

(215) Kako je prethodno navedeno, dionice društva RWE prenesene su EEB-u u kontekstu odluke javne uprave regije Emsland o osnivanju subjekta EE koji je ranije obavljao javne zadaće u području planiranja lokalnog javnog prijevoza putnika u regiji Emsland. Kako bi EEB mogao poslovati, javna uprava morala mu je u bilancu unijeti početna sredstva. U skladu s člankom 3. EEB-ova društvenog ugovora njegove zadaće uključuju izradu plana lokalnog prijevoza za javnu upravu regije Emsland, upravljanje Centrom za mobilnost i organizaciju prijevoza učenika. Sve se te zadaće smatraju doprinosom razvoju javnog prijevoza u regiji Emsland.

(216) Bez prihoda od dividendi tržišna vrijednost dionica iz 1998. svedena je na njihovu ekonomsku vrijednost u EEB-ovoj bilanci. Komisija stoga smatra da je potpora u obliku prijenosa dionica iz 1998. ograničena na najmanju moguću mjeru potrebnu za EEB-ovo ispunjavanje javnih zadaća u području koordinacije prometa te da nije riječ o prekomjernoj nadoknadi.

7.3.2.2. ***Centar za mobilnost regije Emsland***

(217) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 47., javna uprava odlučila je pokrenuti centar za mobilnost 31. srpnja 1995. kako bi građanima mogla pružati informacije o javnom prijevozu. Javna uprava regije Emsland povjerila je tu zadaću EEB-u nakon njegova osnivanja 1. siječnja 1997. Upravljanje Centrom za mobilnost jedna je od zadaća koja je društvenim ugovorom izričito povjerena EEB-u.

(218) Kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 77., javna uprava podmirila je stvarne troškove EEB-a od upravljanja Centrom za mobilnost te nije predviđena profitna marža. Komisija stoga smatra da u slučaju potpore dodijeljene kao posljedica prijavljene mjere nije riječ o prekomjernoj nadoknadi u korist EEB-a.

([43]) Vidjeti bilješku 36.

7.3.2.3. ***Autobusi na poziv***

(219) Kako je prethodno navedeno, javna uprava regije Emsland odlučila je proširiti sustav autobusa na poziv zbog dva razloga ([44]):

— kako bi poboljšala povezanost gradova i sela u regiji sa željezničkim postajama,

— kako bi optimizirala međusobnu povezanost različitih dijelova gradova i sela.

(220) Autobusi na poziv upotrebljavaju se na linijama javnog prijevoza u manje prometnim razdobljima radi poboljšanja ponude javnog prijevoza u tim razdobljima. Autobusi na poziv prilagođeni su za invalidska kolica i kolica za djecu.

(221) Njemačka je potvrdila da se ti autobusi mogu u načelu upotrebljavati samo za uslugu autobusa na poziv te da je, ako ih proda, EEB dužan je vratiti sredstva od njihove prodaje javnoj upravi, što se već jednom dogodilo.

(222) Komisija smatra da u tom slučaju nije riječ o prekomjernoj nadoknadi zbog sljedećeg:

— EEB je nabavio autobuse u ime javne uprave regije Emsland i primio je naknadu za stvarne troškove.

— EEB ne ostvaruje nikakav prihod od stavljanja na raspolaganje autobusa na poziv trećim stranama.

— U slučaju da EEB ne može pronaći treću stranu koja bi bila zainteresirana za prometovanje autobusima na poziv, oni se vraćaju javnoj upravi.

— U slučaju prestanka prometovanja autobusa na poziv, autobusi se prodaju, a prihod od prodaje vraća se javnoj upravi regije Emsland.

7.3.2.4. ***Zaključak i uvjet***

(223) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da potpora dodijeljena u obliku dionica iz 1998., autobusa na poziv i Centra za mobilnost nije prekomjerna nadoknada EEB-u za obavljanje javnih zadaća za javnu upravu regije Emsland.

(224) Kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 117. i sljed., prijenos dionica iz 1998. ne može se smatrati doprinosom isključivo EEB-ovim negospodarskim djelatnostima jer su vlasništvo nad i slobodno raspolaganje njima moguća prednost u korist gospodarskih djelatnosti EEB-a. Da bi ta mjera bila spojiva s prvim uvjetom spojivosti, EEB ne smije zadržati dividende, prihod od moguće prodaje dionica iz 1998. ili ih upotrebljavati kao jamstvo za dobivanje sredstava od trećih strana za financiranje njegovih gospodarskih djelatnosti. Komisija će time uvjetovati spojivost prijenosa dionica iz 1998. s unutarnjim tržištem.

(225) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da su te mjere spojive u skladu s člankom 3. stavkom 2. Uredbe (EEZ) br. 1107/70 uz uvjet za upotrebu dionica iz 1998.,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Dotacija početnog kapitala i 280 310 dionica društva RWE za energiju predstavljaju postojeću potporu u skladu s člankom 108. stavkom 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i člankom 1. točkom (b) podtočkom iv. Uredbe Vijeća (EZ) 659/1999 ([45]).

Članak 2.

Dividende koje je društvo *Emsländische Eisenbahn GmbH* ostvarilo od tih dionica, nadoknada za koordinaciju prijevoza učenika i za izradu plana lokalnog prijevoza ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

([44]) Vidjeti bilješku 41.
([45]) Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

Članak 3.

U mjeri u kojoj se nadoknada društvu *Emsländische Eisenbahn GmbH* za upravljanje Centrom za mobilnost regije Emsland smatra državnom potporom, potpora je spojiva s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i članka 3. stavka 2. Uredbe (EEZ) br. 1107/70.

Članak 4.

1. U mjeri u kojoj autobusi preneseni društvu *Emsländische Eisenbahnen GmbH* predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, potpora je spojiva s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i članka 3. stavka 2. Uredbe (EEZ) br. 1107/70 uz uvjet da Njemačka preuzme obvezu utvrđenu stavkom 2.

2. Autobusi na poziv upotrebljavaju se za pružanje usluge autobusa na poziv. Ako želi prodati neki od tih autobusa, EEB je dužan vratiti sredstva javnoj upravi regije Emsland.

Članak 5.

Potpora koju je Njemačka dodijelila prijenosom 37 630 dionica društva RWE u korist društva *Emsländische Eisenbahn GmbH* u 1998. spojiva je s unutarnjim tržištem uz uvjete utvrđene člankom 6.

Članak 6.

1. Dionice se ne smiju upotrebljavati kao jamstvo ili prodavati, osim ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni stavkom 2.

2. U roku od dva mjeseca od donošenja ove Odluke društvo *Emsländische Eisenbahn GmbH* potpisuje sporazum s javnom upravom regije Emsland o dionicama društva RWE. Sporazumom se potvrđuje:

— da se dionice društva RWE ne smiju upotrijebiti kao jamstvo ili u bilo koju drugu svrhu u korist gospodarskih djelatnosti EEB-a,

— da će EEB izvršiti povrat dividendi od dionica društva RWE u korist javne uprave regije Emsland,

— da će EEB izvršiti povrat prihoda od prodaje dionica društva RWE u korist javne uprave regije Emsland.

Članak 7.

U roku od dva mjeseca od objave ove Odluke Njemačka obavješćuje Komisiju o mjerama poduzetima za postupanje u skladu s Odlukom.

Članak 8.

Ova Odluka upućena je Saveznoj Republici Njemačkoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 30. rujna 2016.

Za Komisiju

Margrethe VESTAGER

Članica Komisije