II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 23 päivänä helmikuuta 2011,

valtiontuesta C 58/06 (ex NN 98/05), jonka Saksa on myöntänyt Verkehrsverbund Rhein Ruhr -yhdistykseen kuuluville yrityksille Bahnen der Stadt Monheim (BSM) ja Rheinische Bahngesellschaft (RBM)

(tiedoksiannettu numerolla K(2011) 632)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2011/501/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ([1]),

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut kaikkia asianomaisia esittämään huomautuksensa ([2]) ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Komissio ilmoitti Saksalle 21 päivänä joulukuuta 2006 päivätyllä kirjeellä päätöksestään katsoa Verkehrsverbund Rhein-Ruhrin, jäljempänä 'VRR', vanha rahoitusjärjestelmä olemassa olevaksi tueksi ja aloittaa VRR:n uutta rahoitusjärjestelmää ([3]), jonka nojalla Rheinische Bahngesellschaft AG (jäljempänä 'RBG') ja Bahnen der Stadt Monheim GmbH, jäljempänä 'BSM', saavat korvauksia julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen vuoksi, koskevan SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn. Samanaikaisesti se kehotti Saksaa esittämään huomautuksensa. Saksan pyynnöstä järjestettiin tapaaminen 1 päivänä helmikuuta 2007. Saksa toimitti huomautuksensa 18 päivänä huhtikuuta 2007 ja 4 päivänä toukokuuta 2007.

(2) Komission päätös muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 31 päivänä maaliskuuta 2007 ([4]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään toimenpiteitä koskevat huomautuksensa kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.

(3) Komissio on vastaanottanut huomautuksia yhdeltä asianomaiselta. Se toimitti nämä huomautukset Saksalle 29 päivänä toukokuuta 2007 päivätyllä kirjeellä. Saksa sai tilaisuuden esittää omat huomautuksensa kuukauden kuluessa. Saksan huomautukset saapuivat komissioon 29 päivänä kesäkuuta 2007 päivätyssä kirjeessä.

(4) Saksan pyynnöstä järjestettiin toinen tapaaminen 31 päivänä tammikuuta 2008. Tämän tapaamisen jälkeen Saksa toimitti komission pyytämät lisätiedot 5 päivänä toukokuuta 2008 ja 3 päivänä heinäkuuta 2008.

(5) Asianomainen täsmensi alkuperäisiä huomautuksiaan 2 päivänä lokakuuta 2007, 30 päivänä tammikuuta 2008 ja 4 päivänä huhtikuuta 2008 päivätyissä kirjeissä.

([1]) Joulukuun 1 päivänä 2009 EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklasta on tullut SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artikla. EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artikla sekä SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artikla vastaavat olennaisilta osiltaan toisiaan. Tässä päätöksessä viittaukset SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan on tarvittaessa syytä tulkita viittauksiksi EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan.

([2]) EUVL C 74, 31.3.2007, s. 18.

([3]) Ks. 4.2 kohta.

([4]) Ks. alaviite 2.

(6) Komissio pyysi Saksalta sen esittämiä tietoja koskevia lisäselvityksiä 10 päivänä heinäkuuta 2008 päivätyllä kirjeellä. Lisäksi Saksa sai tilaisuuden vastata asianomaisen esittämiin lisäselvityksiin kuukauden kuluessa. Saksa toimitti vastauskirjelmänsä 5 päivänä elokuuta 2008 ja 30 päivänä syyskuuta 2008 päivätyillä kirjeillä.

(7) Komissio kehotti 16. joulukuuta 2009 päivätyllä kirjeellä Saksaa ja asianomaisia esittämään 10. tammikuuta 2010 mennessä huomautuksensa kyseessä olevien toimenpiteiden yhteensopivuudesta rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 kanssa ([5]). Saksa ja asianomainen pyysivät määräajan pidentämistä. Komissio pidensi molempien osapuolten määräaikaa 12 päivänä tammikuuta 2010 asti. Saksa toimitti huomautuksensa komissiolle 12 päivänä tammikuuta 2010 päivätyllä kirjeellä. Asianomainen ei toimittanut huomautuksia määräajassa. Asianomainen ilmoitti komissiolle 13 päivänä tammikuuta 2010 päivätyllä kirjeellä, ettei ole enää kiinnostunut osallistumaan menettelyyn.

(8) Saksa ilmoitti lisäksi komissiolle 12 päivänä tammikuuta 2010 päivätyllä kirjeellä, että RBG:n ja BSM:n toimeksiantoasiakirjoja ja VRR:n uutta rahoitusjärjestelmää on muutettu, jotta ne olisivat asetuksen (EY) N:o 1370/2007 mukaisia.

2. **ASIANOMAISET**

(9) Rein-Ruhrin alueen useat kaupungit ja piirit perustivat VRR:n täyttämään alueen kaupunkien ja piirien julkisen henkilöliikenteen suunnitteluun ja organisointiin liittyvän tehtävän ja maksamaan korvauksia julkisten henkilölähiliikennepalvelujen tuottamisesta. VRR koostuu kahdesta oikeudellisesti erotetusta julkisoikeudellisesta laitoksesta, Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, jäljempänä 'ZV VRR', ([6]) ja Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, jäljempänä 'VRR AöR' ([7]).

(10) ZV VRR on oikeutettu perimään siihen kuuluvilta kaupungeilta ja piireiltä maksun julkisen palvelun velvoitteiden korvausten rahoittamiseksi. Maksujen oikeusperustan muodostavat 21 päivänä kesäkuuta 2006 annettujen sääntöjen "Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr" 19 ja 20 §, sellaisena kuin ne ovat muutettuina 10 päivänä joulukuuta 2008 annetuilla säännöillä, jäljempänä 'ZV VRR:n säännöt' ([8]).

(11) Kyseessä olevien toimenpiteiden avulla väitetyn edun saavat yritykset RBG ([9]) ja BSM ([10]) hoitavat julkista paikallisliikennettä (linja-autot, raitiovaunut ja junat) Düsseldorfin alueella. Niiden reitit ovat osa VRR:n julkista liikenneverkkoa.

(12) RBG ja BSM liikennöivät julkisen henkilölähiliikenteen reittejä Düsseldorfin aluehallituksen niille matkustajaliikennelain (Personenbeförderungsgesetz, jäljempänä 'PBefG'), erityisesti PBefG:n 13 §:n, mukaisesti myöntämien lupien nojalla. Luvan myötä hakija saa yksinoikeuden kyseisen reitin liikennöintiin. Vastineeksi luvan saavan yrityksen on tuotettava julkisen paikallisliikenteen liikennepalveluja luvassa vahvistettujen ehtojen mukaisesti, joista on määritetty erityisesti vuorotiheys, liikennöitävät kilometrit ja muut laatuparametrit.

3. **TOIMENPITEEN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS**

3.1 *NIMI, BUDJETTI JA KESTO*

(13) Nimi: Taloudellinen tuki BSM:lle ja RBG:lle.

(14) BSM:n vuosibudjetti on […] (*) ja […] miljoonan euron välillä ja BRG:n […] ja […] miljoonan euron välillä. Rahoituksen suuntaviivojen ja määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevan sopimuksen mukaisten korvausten budjetti rahoitetaan julkisista varoista. Rahoitusperiaatteet ja määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskeva sopimus ovat voimassa toistaiseksi.

([5]) EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.

([6]) Kyseiset kaupungit ja piirit perustivat ZV VRR:n Nordrhein-Westfalenin kunnallista yhteistyötä koskevan lain säännösten mukaisesti.

([7]) ZV VRR perusti VRR AöR:n syyskuussa 2004. VRR AöR on kesäkuusta 2007 lähtien ollut kaupunkien julkisen henkilölähiliikenteen tehtäviä hoitava yhteinen julkisoikeudellinen laitos ZV VRR:n alueella sekä Nahverkehrs-Zweckverband Niederrheinin siihen liittyvillä alueilla. Koska ZV VRR on siirtänyt VRR AöR:lle hallintonsa ja tehtävänsä, julkisen palvelun velvoitteiden rahoitus mukaan luettuna, jäljempänä ei eroteta ZV VRR:ää ja VRR AöR:ää, vaan niitä kutsutaan jäljempänä yhdessä lyhenteellä 'VRR'.

([8]) ZV VRR:n sääntöjen uusin versio löytyy seuraavalta WWW-sivustolta: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) Huhtikuun 29 päivänä 2005 Rheinbahn AG:ksi uudelleen nimetyn RBG:n omistavat Düsseldorfin kaupunki (5 prosenttia) ja Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH (95 prosenttia), joka puolestaan on kokonaan Düsseldorfin kaupungin omistuksessa ja oli 18. kesäkuuta 2007 asti nimeltään Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH. Düsseldorfin kaupungin WWW-sivuston (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf) tietojen mukaan Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH omistaa 25,05 prosentin osuuden Stadtwerke Düsseldorf AG:sta, 100 prosenttia Bädergesellschaft Düsseldorf mbH:sta ja 50 prosentin osuuden Flughafen Düsseldorf GmbH:sta (kaikki luvut 31 päivältä joulukuuta 2006).

([10]) BSM on kokonaan Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n omistuksessa, joka puolestaan on kokonaan Monheimin kaupungin omistuksessa. BSM:n lisäksi Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH omistaa 49,9 prosentin osuuden MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH:sta, 99 prosentin osuuden Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH:sta ja 100 prosenttia Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH:sta.

(*) Kuuluu salassapitovelvollisuuden piiriin.

3.2 *EDUNSAAJAT JA TAVOITE*

(15) Kyseessä olevien korvausten edunsaajat ovat yritykset RBG ja BSM.

(16) Toimenpiteen tavoitteena on asianmukaisten julkisen henkilölähiliikenteen palvelujen tarjoaminen kansalaisille. ZV VRR:n sääntöjen 4 §:n mukaan Nordrhein-Westfalenin osavaltion, VRR:n ja liikenteenharjoittajan välisen yhteistyön tavoitteena on lisätä julkisen henkilölähiliikenteen vetovoimaa koordinoidulla palvelutarjonnan suunnittelulla ja kehittämisellä, yhdenmukaisilla ja käyttäjäystävällisillä tariffeilla ja koordinoidulla matkustajatiedotuksella, jonka yhteydessä otetaan samalla huomioon liikuntaesteisten tarpeet, sekä yhdenmukaisilla laatuvaatimuksilla.

4. MENETTELYN ALOITTAMISEN SYYT

4.1 *MENETTELYN KOHDE*

(17) Menettelyn aloittamista koskeva päätös koskee ainoastaan niitä RBG:lle ja BSM:lle maksettuja korvauksia, jotka perustuvat VRR:n 28 päivänä kesäkuuta 2005 tekemällä päätöksellä luotuun uuteen rahoitusjärjestelmään ja liittyvät linja-auto- ja raitiotiepalveluja koskeviin julkisen palvelun velvoitteisiin. Sen vuoksi tämä lopullinen päätöskin koskee ainoastaan mainittuja RBG:lle ja BSM:lle maksettuja korvauksia.

4.2 *UUSI RAHOITUSJÄRJESTELMÄ*

(18) Komissio on todennut muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että on olemassa kaksi RBG:n ja BSM:n rahoitustoimenpidepakettia:

— VRR:n liikenteenharjoittajille, kuten RBG:lle ja BSM:lle, tarjoama rahoitus Rein-Ruhrin alueella ja

— Düsseldorfin ja Monheimin kaupunkien holdingyhtiöiden sisäinen subventio RBG:lle ja BSM:lle.

(19) Molempien toimenpidepakettien oikeusperustan muodostavat 28 päivänä kesäkuuta 2005 julkaistut periaatteet julkisen paikallisliikenteen rahoituksesta Rein-Ruhrin liikenneyhtymän alueella (Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, jäljempänä 'rahoitusperiaatteet') ja niiden liitteet ([11]).

(20) Toisen rahoitustoimenpidepaketin oikeusperustan muodostavat lisäksi RBG:n ja BSM:n ja Düsseldorfin ja Monheimin kaupunkien holdingyhtiöiden kahdenkeskiset sopimukset.

4.2.1 VRR:N RBG:LLE JA BSM:LLE MYÖNTÄMÄ RAHOITUS

(21) VRR maksaa korvauksia yrityksille, jotka tuottavat julkisia liikennepalveluja sen alueella, korvatakseen näin osan niille syntyvistä kustannuksista. Vuodesta 1990 alkaen voimassa ollut rahoitusjärjestelmä (vanha rahoitusjärjestelmä) korvattiin uudella, olennaisesti muutetulla järjestelmällä (uusi rahoitusjärjestelmä) 28 päivänä kesäkuuta 2005 tehdyllä päätöksellä.

(22) Uutta rahoitusjärjestelmää muutettiin viimeksi 10 päivänä syyskuuta 2009, jotta se olisi 3 päivänä joulukuuta 2009 voimaan tulleen asetuksen (EY) N:o 1370/2007 mukainen.

(23) Kesäkuun 28 päivänä 2005 tehdyn uudistuksen jälkeen VRR:n rahoitusjärjestelmän pitäisi olla asiassa Altmark ([12]) annetun tuomion mukainen. Rahoitusperiaatteiden 5.4.3–5.4.5 kohdassa esitetään, miten on toimittava asiassa Altmark annetun tuomion, erityisesti sen neljännen kriteerin mukaisesti. Periaatteiden 5.4.3 kohdan mukaan subventioiden taso määritetään sellaisen hyvin johdetun keskivertoyrityksen, jolla on riittävästi kuljetusvälineitä, jotta se pystyy täyttämään asetetut julkisen palvelun velvoitteet, kustannusanalyysin perusteella. Periaatteiden 5.4.4 kohdan mukaan VRR määrittää vuosittain näiden analyysien perusteella parametrit neljän jäljempänä kuvattavan luokan korvaussummien laskemiseksi. Menetelmä näiden parametrien päivittämiseen (tai indeksointiin) on määritetty rahoitusperiaatteiden liitteessä 9. Periaatteiden 5.4.5 kohdan mukaan yksittäisten yritysten korvaussummien on rajoituttava kullekin yritykselle julkisen palvelun velvoitteita täyttäessä todistettavasti syntyneisiin kustannuksiin, ja korvauksen laskentaparametrit on tarkistutettava säännöllisesti asiantuntijoilla.

(24) Uusi rahoitusjärjestelmä kuvataan yksityiskohtaisesti rahoitusperiaatteissa ja niiden liitteissä.

(25) Rahoitusperiaatteiden 2.1 kohdan mukaan VRR rahoittaa julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä alueellaan. Rahoitusperiaatteiden 2.2.1–2.2.4 kohdassa on määritetty neljä kustannusluokkaa, joita VRR voi rahoittaa. Luokkia valaistaan lähemmin rahoitusperiaatteiden liitteessä 1. Mainitut neljä luokkaa ovat seuraavat (käytetyt lyhenteet vastaavat rahoitusperiaatteiden kustannusluokkien numerointia):

([11]) Rahoitusperiaatteiden uusin versio löytyy VRR:n WWW-sivustolta: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf.

([12]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003 asiassa C-280/00, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Kok. 2003, s. I-7747, jäljempänä 'Altmark-tuomio').

(26) a) Infrastruktuurin ylläpito, jäljempänä 'kustannusluokka 1': Tämä luokka sisältää kiinteiden laitteistojen ja niihin liittyvien turva- ja navigointijärjestelmien rakentamisesta ja kunnossapidosta syntyvät kustannukset. Käsite 'infrastruktuuri' sisältää raitiotiekiskot, erilliset linja-autokaistat, liityntäpysäköintipaikat, linja-autopysäkit, asemat, autohallit ja korjaamot sekä turva- ja navigointijärjestelmät. Tähän luokkaan sisältyy myös näiden tehtävien täyttämiseen tarvittava henkilökunta.

(27) b) Yhtymästä tai viranomaisista johtuvat hallinnolliset tehtävät ja myyntitehtävät, jäljempänä 'kustannusluokka 2': Tämä luokka sisältää kaikki lisäkustannukset, joita liikenteenharjoittajille syntyy VRR:n jäseninä. Näitä lisäkustannuksia syntyy keskitetystä suunnittelusta ja koordinoinnista, markkinoinnista ja taloushallinnosta, myynnistä sekä tuotettujen palvelujen valvonnasta.

(28) c) Yhtymän tai viranomaisten edellyttämät ajoneuvojen laatuvaatimukset, jäljempänä 'kustannusluokka 3': Tämä luokka sisältää kaikki lisäkustannukset, jotka syntyvät ajoneuvojen laatuvaatimusten johdosta. Liikenteenharjoittajat voivat hakea korvausta ilmastoitujen ajoneuvojen, videovalvonnan, matalalattiatekniikan, kaasukäyttöisten linja-autojen, invahissien tai ympäristöystävällisten moottorien hankinnan aiheuttamista lisäkustannuksista.

(29) d) Yhtymän tai viranomaisten edellyttämät liikenteen lisäpalvelut tai muut palvelut toimialueella. Tämä luokka jaetaan kolmeen alaluokkaan:

I. lisäkustannukset, jotka johtuvat viranomaisten tai VRR:n suoraan asettamasta velvoitteesta olla tuottamatta kannattamattomia palveluja hiljaisen liikenteen aikoina, jäljempänä 'kustannusluokka 4a',

II. Sosiaalipoliittiset velvoitteet, jotka liittyvät osakkaan vaatimuksiin toimialueella ([13]), jäljempänä 'kustannusluokka 4b', sekä

III. Toimialuetta koskevat tai järjestelmästä johtuvat yksilöllisen selvityksen mukaiset vaatimukset – viranomaisten tai yhtymän vaatimukset, jotka aiheuttavat taloudellisia tappioita (jäljempänä 'kustannusluokka 4c').

([13]) Tämä koskee velvoitetta noudattaa Nordrhein-Westfalenin kunnallisen työnantajajärjestön kanssa neuvoteltua tariffisopimusta (vrt. 52 kohta).

(30) Rahoitusperiaatteiden mukaan julkiset liikenteenharjoittajat voivat hakea korvausta julkisten liikennepalvelujen tuottamisesta. Hakemuksen on sisällettävä rahoitusperiaatteiden 5, 7 ja 8 kohdassa mainitut asiakirjat, kuten laskelma julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä johtuvista kustannuksista ja tiedot mahdollisesta muilta tahoilta saadusta rahoituksesta. Liikenteenharjoittajien on tehtävä korvauksia koskevat hakemuksensa viimeistään julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä edeltävän vuoden lokakuun 31 päivänä.

(31) VRR laskee liikenteenharjoittajien rahoitusperiaatteiden 5.4.2 kohdan ja liitteen 2 mukaisesti antamien tietojen perusteella korvaukset, joiden on vastattava kustannuksia, joita hyvin hoidetulle keskivertoyritykselle syntyisi näiden velvoitteiden täyttämisestä. Sen jälkeen VRR antaa rahoituspäätöksen. Tällä sitovalla päätöksellä vahvistetaan toimeksianto ja määritetään kaikkien neljän kustannusluokan korvaukset. Julkisen liikenteenharjoittajan on todistettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä syntyneet tulonsa ja menonsa kirjallisesti kunkin vuoden lopussa. VRR tarkistaa tiedot. Lopuksi annetaan toinen sitova hallinnollinen päätös, jossa on vahvistettu täsmällisesti summa, jonka yritys saa korvauksena.

4.2.2 RBG:n JA BSM:n RAHOITUS SISÄISEN SUBVENTION AVULLA

(32) ZV VRR:n säännöissä kaupungeille ja piireille, jotka omistavat liikenteenharjoittajan, annetaan mahdollisuus maksaa sille suora korvaus ja vähentää vastaava summa niiden maksusta ZV VRR:lle.

(33) ZV VRR:n sääntöjen 19 §:ssä säädetään tällaisten suorien korvausten viidestä erilaisesta muodosta:

— kaupungin tai piirin vapaaehtoiset suorat ja epäsuorat suoritukset mukaan luettuina kaupungin tai piirin liikenteenharjoittajaan tehdyistä arvopaperisijoituksista saadut tuotot;

— kolmansien osapuolten vapaaehtoiset suoritukset;

— sisäiset subventiot tulonjakosopimusten muodossa, kun liikenteenharjoittaja on osa holdingyhtiötä ja sen tappiot voidaan kattaa muiden yritysten, esimerkiksi julkisia palveluja tuottavien yritysten, voitoilla;

— voiton jakaminen yrityksistä, joiden osuuksia tai osakkeita liikenteenharjoittaja omistaa;

— maksun ja liikenteenharjoittajan kokonaistappion välinen erotus.

(34) ZV VRR:n sääntöjen 19 §:n mukaisesti maksetut summat otetaan huomioon VRR:n liikenteenharjoittajalle maksaman korvauksen laskennassa. Rahoitusperiaatteiden 8 kohdan mukaan yrityksen VRR:n rahoitusta koskeva hakemus on hylättävä, jos (kunnallinen) osakas on käyttänyt yhtä tai useita ZV VRR:n sääntöjen 19 §:ssä mainituista vaihtoehdoista. Tämä summa vähennetään maksuista, joihin liikenteenharjoittajalla on rahoitusperiaatteiden mukaan oikeus.

(35) Sekä Düsseldorfin kaupunki että Monheimin kaupunki ovat käyttäneet ZV VRR:n sääntöjen 19 §:n mukaisia mahdollisuuksia ja ovat tehneet sopimuksia RBG:n ja BSM:n kanssa. Näitä sopimuksia kuvataan seuraavissa kappaleissa.

(36) *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH:n väitetty sisäinen subventio RBG:lle:* Alkuperäisen kantelun tekijän esittämien tietojen mukaan Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH siirtää voitollisten holdingyhtiöiden – Stadtwerke Düsseldorf AG ja Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH – voitot alijäämäisiin tytäryhtiöihin RBG ja Bädergesellschaft Düsseldorf ilmeisesti määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevien sopimusten nojalla.

(37) *Düsseldorfin kaupungin väitetty sisäinen subventio RBG:lle:* Komissio viittasi lisäksi, alkuperäisen valittajan esittämiin tietoihin perustuen, suoriin subventioihin, joita RBG on saanut Düsseldorfin kaupungilta. Nämä subventiot perustuvat ilmeisesti osinkoihin, joita Düsseldorfin kaupunki saa 1,1 prosentin omistusosuudestaan RWE AG:stä.

(38) *Düsseldorfin vuosittaiset maksut RBG:lle:* Menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen antamassaan vastauksessa Saksa totesi, että Stadtwerke Düsseldorf AG ja Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH (18.6.2007 lähtien: Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, jäljempänä 'holdingyhtiö') eivät missään vaiheessa solmineet määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevaa sopimusta. Holdingyhtiö maksoi kuitenkin RBG:lle vuosittain julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä. Nämä maksut otetaan huomioon VRR:n julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä maksaman korvauksen laskennassa. Saksa toteaa lisäksi, että RWE-osakkeista saatavat osingot maksetaan kaupungille eikä RBG:lle.

(39) *BSM:n sisäinen subventio:* Alkuperäisen kantelun tekijän esittämien tietojen mukaan viimeksi mainitun yrityksen voitot käytetään BSM:n vuosittaisten tappioiden rahoittamiseen Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n ja Elektrizitätswerken der Stadt Monheim GmbH:n välisen sopimuksen nojalla. BSM on Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n sataprosenttisesti omistama tytäryhtiö ([14]).

(40) Saksa totesi menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen antamassaan vastauksessa, että BSM:n ja Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n välille solmittiin 27 päivänä lokakuuta 1987 määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskeva sopimus, joka tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1988. Tämän sopimuksen 4 §:n 1 momentin mukaan kaikki BSM:n voitot maksetaan Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:lle, joka puolestaan korvaa kaikki BSM:n tappiot.

4.3 *KOMISSION EPÄILEVÄ SUHTAUTUMINEN RBG:LLE JA BSM:LLE UUDEN RAHOITUSJÄRJESTELMÄN PERUSTEELLA MAKSETTUIHIN KORVAUKSIIN*

4.3.1 TUEN OLEMASSAOLO

(41) Komissio päätyi muodollisen tutkintamenettelyn aloittaessaan tuen olemassaolon osalta siihen päätelmään, että molempiin kyseessä oleviin toimenpiteisiin sisältyi valtion varoja ja että valtion voidaan katsoa myöntäneen ne.

(42) Komissio totesi muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että Saksan käsityksen mukaan kyseessä olevilla rahoitustoimenpiteillä ei myönnetä valikoivaa taloudellista etua, koska kaikki neljä Altmark-kriteeriä täyttyvät ja rahoitustoimenpiteet eivät ole omiaan vääristämään kilpailua tai vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Komissio esitti kuitenkin Saksan alustavan arvioinnin yhteydessä esittämien tietojen perusteella suhtautuvansa epäillen seuraaviin seikkoihin:

(43) Ensimmäisen Altmark-kriteerin osalta komissio päätyi siihen alustavaan päätelmään, että VRR:ssä toimiville yrityksille asetettiin toimivaltaisten alueellisten viranomaisten niille myöntämien linja-auto- ja raitiotielinjojen liikennöintilupien myötä julkisen palvelun velvoite.

([14]) Saksa mainitsi seuraavat yksityiskohdat Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n (joka on sataprosenttisesti Monheimin kaupungin omistuksessa) osakkuuksista:
— 100 % Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM)
— 100 % Allwetterbad der Stadt Monheim GmbH
— 100 % Stadtentwicklungs GmbH
— 50,1 % MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gas GmbH
— 36 % Wasser GmbH.

(44) Toisen Altmark-kriteerin osalta komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, liittyvätkö kaikki neljä kustannusluokkaa todella julkisen palvelun velvoitteeseen, ja onko julkisen palvelun velvoite määritetty selvästi. Jäi myös epäselväksi, vastaavatko kyseessä olevat yritykset oman kaupallisen etunsa mukaisesti ainakin osasta kyseisten toimenpiteiden kustannuksia, minkä vuoksi ne olisi katettava yksinomaan matkalippujen myynnistä saatavilla tuloilla. Komissio totesi lisäksi, ettei Saksa ole toimittanut yksityiskohtaista tietoa maksujen laskemiseen liittyvistä parametreista ja laskentamenetelmästä.

(45) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio ei voinut sulkea pois sitä, että maksu ylittää sen, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien kustannuksien kattamiseksi kokonaan tai osittain (kolmas Altmark-kriteeri).

(46) Koska liikenteenharjoittajien luvat jaettiin VRR:ssä suoraan ilman julkista tarjouskilpailua, komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, täyttyikö neljäs Altmark-kriteeri. Komissiolla ei ollut riittävästi tietoa sen arvioimiseksi, vastaako kaikkien VRR:n rahoittamien yritysten keskimääräisten kustannusten perusteella laskettu korvaus kustannuksia, joista hyvin johdetun yrityksen, joka tarjoaa käyttöön liikennevälineet, on vastattava.

(47) Komissio oli menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään sitä mieltä, että kyseessä olevien toimenpiteiden rahoitus saattoi vaikuttaa valtioiden väliseen kauppaan ja vääristää tai uhata vääristää sisämarkkinoiden kilpailua.

4.3.2 TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE

(48) Koska komissio ei voinut sulkea pois valtiontuen olemassaoloa, se tutki tuen mahdollista soveltuvuutta sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 93 artiklan nojalla.

(49) Asiassa Altmark annetun tuomion mukaan SEUT-sopimuksen 93 artiklaa ei voida soveltaa suoraan, vaan ainoastaan kolmen sen perusteella annetun neuvoston direktiivin nojalla ([15]). Sen vuoksi oletettiin, että julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69 ([16]) ja tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1107/70 ([17]) muodostavat julkisen palvelun velvoitteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille arvioitaessa sovellettavan lainsäädännön.

(50) Komission lähtökohtana menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä oli se, että Saksa oli jättänyt kyseessä olevat liikennepalvelut asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisalan ulkopuolelle, minkä vuoksi oli sovellettava ainoastaan asetusta (ETY) N:o 1107/70.

(51) Sen osalta, onko tuki yhteensopivaa asetuksen (ETY) N:o 1107/70 3 artiklan 2 kohdan kanssa, komissio ilmaisi epäilyksensä, ovatko velvoitteet, joista BSM ja RBG saavat korvausta, julkisen palvelun velvoitteita, ja vastaavatko maksetut summat näistä velvoitteista aiheutuneita kustannuksia.

5. SAKSAN HUOMAUTUKSET ([18])

5.1 *MENETTELYN LAAJUUS*

(52) Saksa on toimittanut lähinnä taustatietoja uuden rahoitusjärjestelmän toteutuksesta. Se totesi erityisesti, että vanha rahoitusjärjestelmä oli voimassa vuoden 2005 loppuun (31.12.2005) asti. Uusi rahoitusjärjestelmä, josta päätettiin 28 päivänä kesäkuuta 2005, tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2006.

(53) Saksa korostaa, että käynnissä olevan menettelyn alussa saapunut Langenfeldin kaupungin kantelu oli tehty 27 päivänä tammikuuta 1999 päivätyllä kirjeellä ja uudistettu 21 päivänä tammikuuta 2004. Sen vuoksi komission menettelyn pitäisi Saksan mielestä koskea ainoastaan vanhaa rahoitusjärjestelmää, joka oli voimassa vuoden 2005 loppuun. Saksa suhtautuu epäillen komission päätökseen aloittaa uutta rahoitusjärjestelmää koskeva muodollinen tutkintamenettely. Saksa toteaa, että koska komissio ei ole saanut erityisesti vuodesta 2006 lähtien voimassa ollutta uutta rahoitusjärjestelmää koskevaa kantelua, se ei ole tehnyt riittävän yksityiskohtaista alustavaa arviointia eikä Saksa ole saanut tilaisuutta selvittää vielä avoimena olevia kysymyksiä.

5.2 *VUODESTA 2006 LÄHTIEN VOIMASSA OLLUT UUSI RAHOITUSJÄRJESTELMÄ*

(54) Saksa katsoo, että uusi rahoitusjärjestelmä on sellainen, että neljän Altmark-kriteerin noudattaminen on varmistettu. Sen takaamiseksi kaikki rahavirrat – suorat maksut ja sisäiset subventiot – otetaan huomioon niiden korvausten laskennassa, joita VRR maksaa liikenteenharjoittajille julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä.

([15]) Ks. edellä mainittu asia C-280/00, Altmark, tuomion 101 ja 105–107 kohta.
([16]) EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1.
([17]) EYVL L 130, 15.6.1970, s. 1.
([18]) Saksa on toimittanut VRR:n, RBG:n ja BSM:n huomautukset ja on omissa huomautuksissaan ottanut perusteellisesti kantaa niihin.

5.3 *JULKISEN PALVELUN VELVOITTEIDEN MÄÄRITTELY (ENSIMMÄINEN ALTMARK-KRITEERI)*

(55) Saksa on esittänyt huomautuksensa, jotka koskevat komission julkisen palvelun velvoitteiden määrittelyyn ja toimeksiantoasiakirjaan liittyviä epäilyksiä (menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 61 kappale) sekä kustannusluokkiin 1, 2, 3 ja 4 liittyviä epäilyksiä (menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 62–71 kappale).

5.3.1 TOIMEKSIANTOASIAKIRJA

(56) Sen kysymyksen osalta, onko VRR:n liikenteenharjoittajien todella täytettävä selvästi määritetyt julkisen palvelut velvoitteet, Saksa täsmentää, että PBefG:n mukaisesti myönnetyt luvat ([19]) linja-auto- ja raitiotielinjojen liikennöintiin eivät ole ainoa huomioon otettava oikeusperusta. Näitä julkisen palvelun velvoitteita täsmennetään lisäksi lähiliikennesuunnitelmassa ([20]) tai uuden rahoitusjärjestelmän ([21]) voimaantuloa seuraavan siirtymäajan kuluessa tehdyissä kyseisten kaupungin- ja aluevaltuustojen päätöksissä sekä VRR:n sen omiin rahoitusperiaatteisiin perustuvissa rahoituspäätöksissä. Julkisen palvelun velvoitteiden toimeksianto tapahtuu näin ollen kolmella toimeksiantoasiakirjalla (eli luvilla, lähiliikennesuunnitelmilla ja VRR:n omiin rahoitusperiaatteisiin perustuvilla rahoituspäätöksillä).

(57) Düsseldorfin kaupunginvaltuusto hyväksyi VRR:n RBG:tä koskevan uuden rahoitusjärjestelmän 15 päivänä joulukuuta 2005 tekemällään päätöksellä. Tämän päätöksen mukaan Düsseldorfin kaupungin lähiliikennesuunnitelma perustuu myös rahoitusperiaatteisiin, jotka muodostavat osan uudesta rahoitusjärjestelmästä. Düsseldorfin kaupunginvaltuusto hyväksyi vuosien 2002–2007 lähiliikennesuunnitelman 20 päivänä maaliskuuta 2003. RBG liikennöi myös naapurikaupunkien ja -piirien (Rhein-Kreis Neuss, Neussin kaupunki, Mettmannin piiri) lähiliikennesuunnitelmien mukaan. Kaikki nämä lähiliikennesuunnitelmat sisältävät RBG:n tarjoamaa verkkoa (palveluja ja infrastruktuuria) koskevia säännöksiä. RBG:llä on PBefG:n mukaiset luvat liikennöimiinsä linja-autolinjoihin ja (maanpäällisiin ja maanalaisiin) raitiotielinjoihin.

(58) Monheimin kaupunginvaltuusto ja Mettmannin piirivaltuusto hyväksyivät VRR:n uuden rahoitusjärjestelmän BSM:n osalta 10 päivänä marraskuuta 2005 ja 19 päivänä joulukuuta 2005 tekemillään päätöksillä. Viimeksi mainitussa päätöksessä todetaan lisäksi, että Mettmannin piirin lähiliikennesuunnitelma ([22]) on muutettava uuden rahoitusjärjestelmän mukaiseksi. Mettmannin piirin vuoden 2004 lähiliikennesuunnitelma sisältää BSM:n tarjoamaa liikenneverkkoa (palveluja ja infrastruktuuria) koskevia säännöksiä. BSM:llä on PBefG:n mukaiset luvat liikennöimiinsä linja-autolinjoihin.

5.3.2 KUSTANNUSLUOKKA 1: INFRASTRUKTUURIN YLLÄPITO

(59) Saksa täsmentää, että yrityksellä pitää olla ajoneuvoja julkisten liikennepalvelujen tuottamiseen. Saksassa ja kaikissa muissa jäsenvaltioissa julkisten liikennepalvelujen tuottamisessa käytettävän infrastruktuurin tarjoaa yleensä valtio. Sen vuoksi Saksa katsoo, että tarjoamalla infrastruktuuri ei myönnetä kyseisille liikenteenharjoittajille taloudellista etua. Saksa korostaa lisäksi, että VRR rahoittaa ainoastaan infrastruktuurin ylläpitoa, muttei sen rakentamista. VRR ei myöskään kata kaikkia ylläpitokustannuksia, vaan ainoastaan kiinteät kustannukset (infrastruktuurin käytöstä johtuvia muuttuvia kustannuksia ei korvata). Saksa esittää julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä johtuvia lisäkustannuksia koskevan analyysin, jossa otetaan huomioon useita kriteerejä, erityisesti infrastruktuurikapasiteetin käyttö. Infrastruktuurin käytöstä saatavat tulot (esimerkiksi mainonta) on vähennetty lisäkustannuksista.

(60) PBefG:n ja sen täytäntöönpanosäännösten ([23]) mukaan RBG ja BSM ovat velvollisia pitämään niiden liikennepalvelujen hoitamisessa, joiden luvat niillä on, tarvittavan infrastruktuurin käyttövalmiina tiettyjen laatuvaatimusten mukaisesti (ennen kaikkea pysäkkien varusteiden osalta). Molempia yrityksiä koskevat näiden säännösten lisäksi vaatimukset, jotka sisältyvät VRR:n pysäkkien varusteita koskeviin periaatteisiin (Richtlinie Haltestellenausstattung

([19]) Matkustajaliikennelain mukaisesti myönnetty lupa tuo tullessaan velvoitteen hoitaa kyseinen liikennepalvelu, kuljettaa matkustajia voimassa olevien tariffisääntöjen mukaisesti ja noudattaa hyväksyttyä aikataulua.

([20]) Lähiliikennesuunnitelmassa on määritetty kyseisen ajanjakson aikana liikennöitävät lähiliikennelinjat. Se sisältää liikennepalvelujen vuorotiheydet, ajosuoritteen avaintiedot, liikennepalvelujen ja liikenneinfrastruktuurin laadun (kuten palvelun saatavuuden laadun, yhteyksien tason, liikennöinnin tason matkustajatiedotus mukaan lukien, palvelun, turvallisuuden ja puhtauden) vähimmäisvaatimukset sekä toimenpidesuunnitelman (esimerkiksi investoinnit / infrastruktuurin ja ajoneuvojen huollon). Sen vuoksi lähiliikennesuunnitelma muodostaa tarvittavan lähtökohdan tulevan tarjonnan vaatimusten ja laatuparametrien määrittelylle. Palvelutarjonnan kaikenlainen rajoittaminen tai linjojen lakkautus edellyttää alueellisten viranomaisten virallista suostumusta.

([21]) Saksan arvion mukaan lähiliikennesuunnitelman hyväksyminen kestää tarvittavien neuvottelujen vuoksi vähintään vuoden, niin että siirtymäväline oli tarpeen.

([22]) Mettmannin piirin lähiliikennesuunnitelma on voimassa myös Monheimin kaupungin alueella, jolla ei ole omaa lähiliikennesuunnitelmaa.

([23]) Ennen kaikkea asetus moottoriajoneuvoliikenteen harjoittajien käytöstä henkilöliikenteessä (Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, jäljempänä 'BOKraft') ja asetus maanteiden rakentamisesta ja käytöstä (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen, jäljempänä 'BOStrab').

im VRR 08/1991) ja kulloinkin voimassa oleviin lähiliikennesuunnitelmiin. RBG:n osalta tämä koskee esimerkiksi 192 pysäkin dynaamista matkustajatietojärjestelmää ja tietokoneavusteista käytönvalvontajärjestelmää. BSM:ää koskevat lisävaatimukset liittyvät turvallisuuteen, tiedottamiseen pysäkeillä, mukavuuteen ja puhtauteen.

5.3.3 KUSTANNUSLUOKKA 2: YHTYMÄSTÄ TAI VIRANOMAISISTA JOHTUVAT HALLINNOLLISET JA MYYNNIN LISÄKUSTANNUKSET

(61) Saksa antaa lisäselvityksiä, jotka koskevat tätä kustannusluokkaa, joka sisältää erityisesti hallintoon ja myyntiin (esimerkiksi kausilippujen tukemiseen, liityntäpysäköintipaikkojen tarjoamiseen sukkuloijille ja niitä koskevaan mainontaan, suurtapahtumien järjestäjien tukemiseen, puhelinpalvelukeskuksiin) sekä tulojen jakamiseen ja muihin koordinointitehtäviin liittyviä kustannuksia. Tästä kustannusluokasta vähennetään laskelmiin sisällytettävät tulot, jotta voidaan laskea viranomaisten määräyksistä johtuvat lisäkustannukset.

(62) Tähän luokkaan ei kohdistu oikeudellisia vaatimuksia. RBG:n ja BSM:n on hoidettava nämä tehtävät noudattaen VRR:n kanssa tehtyä yhteistyösopimusta ja tulonjakosopimusta, jotka ovat edellytyksenä niiden osallistumiselle VRR:n rahoitusjärjestelmään. Yhteistyösopimusta koskevat periaatteet sisältävät näihin tehtäviin liittyviä yksityiskohtia. Mettmannin piirin lähiliikennesuunnitelman mukaan sekä RBG:n että BSM:n on täytettävä muita tämän luokan tehtäviä. VRR:n kulloinenkin rahoituspäätös muodostaa toimeksiannon viimeisen vaiheen.

5.3.4 KUSTANNUSLUOKKA 3: YHTYMÄSTÄ TAI VIRANOMAISISTA JOHTUVAT AJONEUVOJEN LAATUVAATIMUKSET

(63) Saksan täsmennysten mukaan ajoneuvojen laatuvaatimuksiin liittyvät lisäkustannukset johtuvat vaatimuksista, joita asettavat VRR ja/tai viranomaiset. Tällöin on kyse esimerkiksi laissa vaadittua ympäristöystävällisemmistä ajoneuvoista ja ilmastoitujen ajoneuvojen tai matalalattia-ajoneuvojen käytöstä. Nämä vaatimukset voivat koskea koko VRR:n aluetta, tai kyseiset kaupungit tai piirit voivat asettaa niitä paikallisella tasolla. Julkisen lähiliikenteen harjoittajille koituvat lisäkustannukset voidaan laskea samojen periaatteiden mukaisesti kuin edellä mainituissa luokissa.

(64) Düsseldorfin kaupungin lähiliikennesuunnitelma velvoittaa RBG:n investoimaan matalalattia-ajoneuvoihin ja erityisen ympäristöystävällisiin ajoneuvoihin. Lisäksi Düsseldorfin kaupunginvaltuusto on velvoittanut RBG:n asentamaan dieselmoottorisiin ajoneuvoihinsa hiukkassuodattimen. Mettmannin piirin lähiliikennesuunnitelman mukaan BSM:n on investoitava matalalattia-ajoneuvoihin.

5.3.5 KUSTANNUSLUOKKA 4: YHTYMÄN TAI VIRANOMAISTEN EDELLYTTÄMÄT LIIKENTEEN LISÄPALVELUT TAI MUUT PALVELUT TOIMIALUEELLA

(65) Saksa toteaa, että tämä luokka koostuu kolmesta selvästi määritetystä alaluokasta:

(66) i) Kustannusluokka 4a: Hiljaisen liikenteen aikoina ajettavien kannattamattomien matkojen aiheuttamat lisäkustannukset – viranomaisten tai yhtymän vaatimukset: Kuten Saksa toteaa, viranomaisten vaatimusten mukaisesti hiljaisen liikenteen aikoina ([24]) tarjottavat palvelut eivät ole kannattavia. Viranomaiset (VRR tai kyseiset kaupungit tai piirit) ovat kuitenkin sitovasti edellyttäneet näitä palveluja liikennepalvelujen saatavuuteen liittyvistä syistä. RBG:n velvoitteet liikennepalvelujen tuottamiseen hiljaisen liikenteen aikoina on kirjattu Düsseldorfin kaupungin, Rhein-Kreis Neussin ja Mettmannin piirin lähiliikennesuunnitelmiin. BSM on sille myönnettyjen lupien ja Mettmannin piirin lähiliikennesuunnitelman mukaan velvollinen tuottamaan liikennepalveluja hiljaisen liikenteen aikoina. VRR:n kulloinenkin rahoituspäätös muodostaa toimeksiannon viimeisen vaiheen.

(67) ii) Kustannusluokka 4b: Sosiaalipoliittiset velvoitteet toimialueella – osakkaan vaatimukset: Tämän luokan osalta Saksa täsmentää, että RBG ja BSM ovat velvollisia noudattamaan Nordrhein-Westfalenin kunnallisen työnantajajärjestön kanssa neuvoteltua tariffisopimusta, mikä johtaa korkeampiin keskimääräisiin taulukkopalkkoihin. Kaupungin yritykset ovat lisäksi tariffisopimusten, joita alan yksityiset yritykset eivät yleensä solmi, mukaan velvollisia tarjoamaan yrityksen vanhuuseläkettä tai suorittamaan eläkemaksuja. Koska RBG on (julkisen) lisäeläkekassan jäsen, sen pitää maksaa työntekijöidensä maksut tähän kassaan. Myös BSM on erityisen tariffisopimuksen johdosta velvollinen tarjoamaan yrityksen vanhuuseläkettä. Nämä kustannukset lasketaan erotuksena viitepalkkataulukon (tariffisopimukseen sisältyvän, yksityisten yritysten normaalisti käyttämän palkkataulukon TV-N, ryhmä V taso 2) ja tosiasiallisen palkan välillä, mukaan luettuina yrityksen vanhuuseläkkeestä johtuvat tosiasialliset lisäkustannukset.

([24]) Taloudellisesti epäedulliset hiljaisen liikenteen ajat (ruuhka-aikojen ulkopuolelle jäävät ajat) ovat:

Päivä	Julkinen yöliikenne kaupunkialueilla	Julkinen yöliikenne kaupunkialueiden ulkopuolella
Maanantai-perjantai	0.00–6.00 ja 19.00–0.00	0.00–6.00 ja 18.00–0.00
Lauantai	0.00–6.00 ja 16.00–0.00	koko päivän
Sunnuntai	koko päivän	koko päivän

(68) iii) Kustannusluokka 4c: Muut toimialuetta koskevat tai järjestelmästä johtuvat yksilöllisen selvityksen mukaiset vaatimukset – viranomaisten tai yhtymän vaatimukset, jotka aiheuttavat taloudellisia tappioita: Saksa selittää, että tässä on kyse avoimesta luokasta, jossa voidaan yksilöllisten selvitysten perusteella myöntää korvausta taloudellisista tappioista, jotka johtuvat julkisen lähiliikenteen yrityksille aiheuttamista vaatimuksista (esimerkiksi erityiset ympäristönsuojeluvaatimukset ja lisäpalvelujen tarjoaminen julkisten suurtapahtumien johdosta). Saksa täsmentää, että tällaisia RBG:tä ja BSM:ää koskevia vaatimuksia ei ole.

5.4 *PARAMETRIT, JOIDEN PERUSTEELLA KORVAUS LASKETAAN (TOINEN ALTMARK-KRITEERI)*

(69) Saksa selitti huomautustensa alussa menettelyä, jonka mukaan määritetään korvauksen laskemiseen käytettävät parametrit, ja esitti vastaavia tietoja.

(70) Saksa erottaa korvauksen laskentaparametrit kustannusluokkien mukaan.

(71) Infrastruktuurin ylläpidon (kustannusluokka 1) osalta Saksa täsmentää, että VRR asettaa korvauksia laskettaessa parametriksi liikennöintialueen ja toimialan mukaan tietyn summan kisko- tai tiekilometriä kohti.

(72) Yhtymästä tai viranomaisista johtuvien hallinnollisten tehtävien ja myyntitehtävien (kustannusluokka 2) osalta VRR asettaa Saksan tietojen mukaan korvauslaskennan perustaksi liikennöintialueen ja toimialan mukaan kassateknisten tulojen tietyn tuloutetun summan.

(73) Yhtymästä tai viranomaisista johtuvien ajoneuvojen laatuvaatimusten (kustannusluokka 3) osalta Saksa täsmentää, että korvauslaskennan parametri on liikennöintialueen ja toimialan mukaan tietty, vakioajoneuvon vähimmäislaatuun perustuva summa.

(74) Yhtymän tai viranomaisten edellyttämissä liikenteen lisäpalveluissa tai toimialueen muissa palveluissa (kustannusluokka 4) Saksa erottaa kolme alaluokkaa.

(75) Ensimmäisessä alaluokassa ”Hiljaisen liikenteen aikoina ajettavien kannattamattomien matkojen aiheuttamat lisäkustannukset – viranomaisten tai yhtymän vaatimukset” (kustannusluokka 4a) VRR asettaa korvauslaskennan perustaksi parametrin, joka perustuu rajatulojen ja rajakustannusten väliseen erotukseen kilometriä kohti. Se määräytyy liikennöintialueen ja toimialan mukaan.

(76) Toisen alaluokan parametrina käytetään summaa, joka saadaan vertaamalla korkeampia palkkoja säännöksiin tietyssä tariffisopimuksessa (TV-N, ryhmä V, taso 2) (kustannusluokka 4b), joka sisältää lähes samat palkkataulukot. Sen jälkeen määritetään tämän parametrin avulla liikennöintialueen ja toimialan mukaan summa kuljettajaa kohti.

(77) Saksan esittämien tietojen mukaan muut toimintaan tai toimivaltaisten viranomaisten tai VRR:n luomaan järjestelmään liittyvät vaatimukset, jotka on aina perusteltava yksilöllisesti ja jotka aiheuttavat taloudellisia tappioita (kustannusluokka 4c), lasketaan aina erikseen, jos ne on dokumentoitu asianmukaisesti.

5.5 *EI YLIKOMPENSAATIOTA (KOLMAS ALTMARK-KRITEERI)*

(78) Saksa toteaa, että kaikkien VR:ään kuuluvien liikenteenharjoittajien on esitettävä vuosittain korvausten käyttöä koskevat todisteet, jotka todistavat, että julkisen palvelun velvoitteisiin ei liity ylikompensaatiota.

(79) Näistä käyttöä koskevista todisteista on käytävä ilmi julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä syntyneet tosiasialliset kustannukset (menot miinus tulot), joiden oikeellisuuden ja täydellisyyden tarkistavat tilintarkastaja ja VRR. Jos VRR toteaa näiden käyttöä koskevien todisteiden perusteella, että on tapahtunut ylikompensaatio, liikaa maksetut korvaukset peritään Saksan mukaan takaisin.

(80) Takaisinperinnän yhteydessä on erotettava liikenteenharjoittajalle VRR:n hallintotoimen perusteella maksetut korvaukset ja ZV VRR:n sääntöjen 19 §:n perusteella maksetut suorat korvaukset.

(81) Ensin mainittuun tapaukseen liittyvää hallintotoimea kutsutaan rahoitusperiaatteissa myönteiseksi rahoituspäätökseksi. Rahoitusperiaatteiden 7.4.1 kohdan mukaan VRR määrää itse liikaa maksettujen varojen takaisinperinnästä.

(82) Toisessa tapauksessa VRR antaa aluksi rahoitusperiaatteiden 7.4. kohdan mukaisen hylkäävän rahoituspäätöksen tai sitovan tiedonannon sallittujen korvaussummien tasosta. Rahoitusperiaatteiden 8.3. kohdan mukaan VRR tiedottaa tällöin kaupungille tai piirille, joka on liikenteenharjoittajan osakas, siitä, että tämä on velvollinen perimään takaisin liikaa maksetut korvaukset.

5.6 *HYVIN JOHDETTU KESKIVERTOYRITYS, JOLLA ON RIITTÄVÄSTI KULJETUSVÄLINEITÄ (NELJÄS ALTMARK-KRITEERI)*

(83) Saksa täsmentää, että – toisin kuin komission päätöksessä muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta väitetään – julkisten palvelujen tuottamisesta maksettavan korvauksen laskemisessa käytettävien parametrien määrityksessä otetaan huomioon kaikki käytettävissä olevat tiedot VRR:n alueen sisä- ja ulkopuolella toimivista julkisista ja yksityisistä liikenteenharjoittajista. VRR on oman asiantuntijansa/tilintarkastajansa avustamana määrittänyt Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH:lle, jäljempänä 'IVT', kustannukset (eli tavoitetiedot), joita hyvin johdetulle keskivertoyritykselle syntyy julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseen liittyvistä toiminnoista kolmessa ensimmäisessä luokassa. IVT:llä on vertailuanalyysiin perustuvia vertailutietoja useista Saksassa ja Itävallassa toimivista liikenteenharjoittajista. VRR mukautti tavoitetietoja ottaen huomioon tietyt (esimerkiksi alueelliset) erityispiirteet. Neljännen luokan tavoitetiedot määritetään ottaen huomioon tietyt alueelliset markkinatiedot.

(84) Lopuksi VRR määrittää marginaalin yksittäisten kustannusluokkien keskimääräisille markkinahinnoille. Tavoitetietoina määritettiin vuoden 2003 tiedot, ja ne päivitettiin rahoitusperiaatteiden liitteen 9 mukaisen indeksin avulla (kustannusten päivittämistä koskevat säännökset) ja volyymien lisäysten/vähennysten ja rakennemuutosten mukaisesti.

(85) Saksa korostaa erityisesti sitä, että sen käsityksen mukaan se tosiseikka, että yritys täyttää julkisen palvelun velvoitteen (esimerkiksi maksaa työntekijöilleen korkeampaa palkkaa sosiaalipoliittisten päätösten vuoksi) ei anna aihetta päätellä, että yritystä ei johdeta hyvin.

5.7 *KILPAILUN VÄÄRISTYMINEN JA VAIKUTUKSET JÄSENVALTIOIDEN VÄLISEEN KAUPPAAN*

(86) Saksa katsoo, että infrastruktuurin ylläpitokustannusten julkinen rahoittaminen ei vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska infrastruktuuria käyttävät ainoastaan rahoituksen vastaanottajat. Ylläpitokustannusten rahoitus ei vaikuta myöskään erityisiin, kilpailulle avattuihin markkinoihin eli paikallisiin alueellisiin liikennemarkkinoihin, sillä VRR:n rahoitusjärjestelmä estää sen, että liikenteenharjoittajat käyttävät infrastruktuurin ylläpitokustannuksiin (kilpailulta suljetuilla markkinoilla) tarkoitettuja varoja kilpailulle avatuilla markkinoilla. Julkisten liikenteenharjoittajien on sitä paitsi pidettävä erillistä kirjanpitoa eri kustannusluokkia varten.

5.8 *TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE*

(87) Koska Saksa katsoo, ettei ole kysymys RBG:lle tai BSM:lle annetusta valtiontuesta, se esittää huomautuksia, jotka koskevat väitetyn tuen yhteensopivuutta ainoastaan neljännen luokan toisen alaluokan osalta, eli osakkaan vaatimuksiin perustuvien toimialuetta koskevien sosiaalipoliittisten velvoitteiden osalta ([25]). Saksa toteaa, että suuremmista palkkakuluista maksettu korvaus soveltuu joka tapauksessa sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella.

5.9 *TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE ASETUKSEN (EY) N:o 1370/2007 PERUSTEELLA*

(88) Koska asetus (EY) N:o 1370/2007 tuli voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009, komissio vaati Saksaa esittämään huomautuksensa uuden rahoitusjärjestelmän soveltuvuudesta sisämarkkinoille asetuksen (EY) N:o 1370/2007 perusteella.

(89) Saksa katsoo, että komission pitäisi lähtökohtaisesti tutkia uuden rahoitusjärjestelmän soveltuvuutta sisämarkkinoille asetuksen (EY) N:o 1370/2007 perusteella vasta 3 päivästä joulukuuta 2009 alkaen.

(90) Lisäksi Saksa toteaa, että uusi rahoitusjärjestelmä on – siltä osin kuin se on tukea – yhteensopiva myös asetuksen (EY) N:o 1370/2007 kanssa.

(91) Saksa ilmoitti komissiolle myös seuraavista uuden rahoitusjärjestelmän mukautuksista, joilla vastataan asetuksen (EY) N:o 1370/2007 vaatimuksiin:

([25]) Lisäksi ne esittävät huomautuksia, jotka koskevat ammatilliseen koulutukseen myönnettyjen tukien, jotka niiden mielestä kuuluvat neljännen luokan kolmanteen alaluokkaan, yhteensopivuutta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan kanssa. Koska RBG:lle ja BSM:lle ei ole asetettu velvoitteita tässä luokassa, näiden huomautusten yksityiskohtia ei esitetä.

(92) a) Julkisen palvelun velvoitteiden toimeksianto: Julkisen palvelun velvoitteet, joiden täyttäminen RBG:lle (toimivaltaisen viranomaisen 25 päivänä kesäkuuta 2009 tekemällä päätöksellä) ja BSM:lle (toimivaltaisen viranomaisen 26 päivänä marraskuuta 2009 tekemällä päätöksellä) annettiin tehtäväksi, yhdistettiin yhteen, 10 vuotta voimassa olevaan julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen.

(93) *b) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 liitteen soveltaminen:* Taloudellinen nettovaikutus lasketaan asetuksen (EY) N:o 1370/2007 liitteen säännösten mukaisesti.

6. ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

(94) Komissio on saanut huomautuksia ainoastaan yhdeltä asianomaiselta, joka pyysi luottamuksellista käsittelyä. Alkuperäinen kantelun tekijä, Langenfeldin kaupunki, ei ole esittänyt huomautuksia.

(95) Asianomainen suhtautuu epäillen komission käsitykseen, jonka mukaan vanha rahoitusjärjestelmä on olemassa olevaa tukea.

(96) Sisäisestä subventiosta asianomainen toteaa, että siinä on kysymys yleensä julkisten palvelujen yhteenliittymäksi kutsutusta käytännöstä, joka on yhteinen useille kaupunkien holdingyhtiöille Saksassa, mutta joka asianomaisen esittämien tietojen mukaan asetetaan kyseenalaiseksi Bundesfinanzhofin eräässä tuomiossa ([26]). Asianomaisen käsityksen mukaan ylikompensaatiota ei voida automaattisen siirtämisen vuoksi sulkea pois, jos tällainen sisäinen subventio tapahtuu määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevan sopimuksen nojalla. Asianomainen kiistää, että VRR ottaisi sisäisen subvention tosiasiallisesti huomioon ja mukauttaisi rahoitussummiaan vastaavasti rahoitusjärjestelmäänsä käytännössä soveltaessaan.

(97) VRR:n myöntämästä rahoituksesta asianomainen toteaa, että VRR:n uutta rahoitusjärjestelmää ei jäljempänä esitetyistä syistä sovelleta käytännössä rahoitusperiaatteiden mukaisesti.

(98) Asianomaisen esittämien tietojen mukaan julkisen palvelun velvoitteet määritetään läpinäkymättömästi yhdessä liikenteenharjoittajien kanssa. Kolmen toimeksiantoasiakirjan on täytettävä selkeyden vaatimus aivan samoin kuin yhdenkin toimeksiantoasiakirjan. Asianomaisen käsityksen mukaan PBefG.n mukaisesti myönnettyjä lupia ei voida katsoa julkisen palvelun velvoitteen asettamiseksi, sillä aloitteen niiden myöntämiseksi tekevät kyseiset liikenteenharjoittajat, jotka näin ollen määrittävät myös ehdot, joilla ne tuottavat palvelujaan. Lisäksi liikenteenharjoittaja voi itse pyytää luvan myöhempää muuttamista. Asianomainen katsoo lisäksi, että lähiliikennesuunnitelmat eivät ole sopiva toimeksiantoasiakirja, sillä niillä ei aseteta julkisen palvelun velvoitteita vaan määritetään ainoastaan hyvin yleiset poliittiset tavoitteet.

(99) *Infrastruktuurin ylläpidosta* asianomainen toteaa, että velvoitteita ei ole määritetty täsmällisesti ja että ne muodostavat ainoastaan kehyksen toimenpiteille, joita voidaan rahoittaa hyvin yleisesti. Asianomainen katsoo myös, että liikenteenharjoittajat tekisivät normaalisti suuren osan tähän luokkaan kuuluvista investoinneista oman taloudellisen etunsa vuoksi.

(100) *Yhtymästä tai viranomaisista johtuvista hallinnollisista tehtävistä ja myyntitehtävistä* asianomainen toteaa, että VRR.n kaltaiseen liikenneyhtymään osallistumiseen liittyvät hallinnolliset tehtävät ja myyntitehtävät ovat yksi puoli tämän alan yleisistä taloudellisista edellytyksistä. Käytännöllisesti katsoen yksikään liikenteenharjoittaja ei toimi liikenneyhtymien ulkopuolella. Sen vuoksi asianomainen katsoo, että yhtymästä johtuvien hallinnollisten tehtävien ja myyntitehtävien täyttäminen on välttämätön edellytys, jota ilman toimivaltaiset viranomaiset eivät myöntäisi lupaa. Liikenneyhtymään osallistuminen tarjoaa myös tiettyjä taloudellisia etuja, esimerkiksi sen suuruuteen liittyviä säästöjä.

(101) *Yhtymästä tai viranomaisista johtuvista ajoneuvojen laatuvaatimuksista* asianomainen toteaa, että VRR:n uudessa rahoitusjärjestelmässä ei ole määritetty täsmällisesti, minkä ajoneuvotyypin liikenteenharjoittajat ostaisivat yksinomaan oman taloudellisen etunsa vuoksi.

(102) *Hiljaisen liikenteen aikoina ajettavien kannattamattomien matkojen aiheuttamista lisäkustannuksista – viranomaisten tai yhtymän vaatimukset* –asianomainen toteaa, että tällaiset palvelut voidaan hyvän suunnittelun avulla tuottaa rajakustannuksilla, sillä asianomainen katsoo, että liikenteenharjoittajan on laskettava ajoneuvo- ja henkilöstötarpeensa ruuhka-aikojen tarpeen perusteella.

(103) *Osakkaan vaatimuksiin perustuvista toimialuetta koskevista sosiaalipoliittisista velvoitteista* asianomainen toteaa, että suurempien henkilöstökustannusten syntymisen ei voida katsoa johtuvan julkisen palvelun velvoitteesta tai yleistä taloudellista etua koskevasta palvelusta, sillä se ei riipu liikennepalvelujen tuottamisesta.

([26]) Bundesfinanzhofin tuomio, 14.6.2004 – I R 9/03 –, BFHE 207, 142.

(104) Muista toimialuetta koskevista tai järjestelmästä johtuvista – yksilöllisen selvityksen mukaisista – vaatimuksista eli viranomaisten tai yhtymän vaatimuksista, jotka aiheuttavat taloudellisia tappioita, asianomainen väittää, että niitä ei voida katsoa julkisen palvelun velvoitteeksi ja että ne eivät ole liikenteenharjoittajaan kohdistuvia vaatimuksia.

(105) Toisen Altmark-kriteerin osalta asianomainen korostaa, että VRR:n uudessa rahoitusjärjestelmässä ei ole yhteistä järjestelmää julkisen palvelun velvoitteiden neljännen luokan toisen ja kolmannen alaluokan parametrien määritykseen. Asianomaisen esittämien tietojen mukaan kilpailijat eivät voi tarkistaa parametrien määrityksen oikeellisuutta missään luokassa, sillä määrityksen perusteita ei julkaista. VRR:n vuoden 2006 budjetista äänestettiin lisäksi vasta helmi-/maaliskuussa 2006. Tämä viittaa siihen, että vuoden 2006 parametreja ei määritetty etukäteen.

(106) Kolmannesta Altmark-kriteeristä asianomainen toteaa, että julkisen palvelun velvoitteita ei voida tarkastella täysin irrallaan liikenteenharjoittajien elinkeinotoiminnasta. Lisäksi ylikompensaatio on tutkittava erikseen jokaisen luokan osalta. Asianomainen katsoo, että uusi rahoitusjärjestelmä ei takaa sitä, että kyseiset tulot tai muut julkisen palvelun velvoitteeseen liittyvät taloudelliset edut otetaan huomioon eri luokissa. Koska sisäinen subventio tapahtuu automaattisesti, VRR:n rahoitusjärjestelmän avulla on mahdotonta estää ylikompensaatiota.

(107) Neljännestä Altmark-kriteeristä asianomainen toteaa, ettei se voi arvioida VRR:n soveltaman vertailumenetelmän asianmukaisuutta saamiensa tietojen perusteella. Niiden yritysten kokonaismäärä, joiden tietoja käytetään, ei ole ratkaisevaa sen kannalta, vastaavatko nämä vertailutiedot hyvin johdetun keskivertoyrityksen kustannuksia. Se riippuu pikemminkin yritysten oikeasta valinnasta ja erilaisten yritysten tietojen painotuksesta.

(108) Tuen vaikutuksista kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan asianomainen on yhtä mieltä kuin komissio alustavassa arvioinnissaan, jonka mukaan toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaista valtiontukea.

(109) Asianomainen katsoo, että nyt käsiteltävänä olevassa asiassa voidaan soveltaa asetusta (ETY) N:o 1191/69. Saksa ei ole käyttänyt mahdollisuutta jättää kyseisiä palveluja asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. BVerwG:n vastakkaisen päätöksen perustelut ovat virheellisiä. Asianomainen katsoo, että kyseessä olevat toimenpiteet eivät vastaa asetuksen (ETY) N:o 1191/69 säännöksiä eivätkä sen vuoksi sovellu sisämarkkinoille.

(110) Asianomainen toteaa yleisesti, että VRR:llä ei ole käytettävissään tarvittavia välineitä uuden rahoitusjärjestelmän säännösten noudattamisen valvomiseksi. Sen vuoksi VRR ei voi taata neljännen *Altmark*-kriteerin täyttymistä.

(111) Asianomainen käsittelee lopuksi erityisesti myöhemmissä huomautuksissaan perusteellisesti tapaa, jolla VRR:n jäsenkaupungit ja -piirit rahoittavat sen toimintaa.

7. ASIANOMAISEN HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT SAKSAN HUOMAUTUKSET

(112) Saksa totesi aluksi, että se oli toimittanut komissiolle kaikki tarvittavat tiedot ja ettei asianomaisen lausuntoja koskevia huomautuksia sen vuoksi tarvitse esittää. Myöhemmin se kuitenkin esitti eräitä asianomaisen lausuntoja koskevia huomautuksia.

(113) Saksa toteaa, että VRR:n budjetti ei vaikuta varsinaiseen julkisen palvelun velvoitteiden toimeksiantamiseen ja parametrien määritykseen. Tällä hetkellä ei ole olemassa velvollisuutta parametrien määritykseen ja korvauksen laskentaan käytettävien tietojen julkaisemiseen.

(114) Saksa vastustaa asianomaisen sitä lausuntoa, että hiljaisen liikenteen aikoina tarjottavat palvelut voidaan tuottaa rajakustannuksilla. Lisäksi se kiistää, että osallistuminen liikenneyhtymään olisi yleinen edellytys julkisten liikennepalvelujen tuottamiselle.

(115) Saksa korostaa, että tulot, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen yhteydessä syntyy eri luokissa, todella kohdistetaan oikein eri luokkiin ja että VRR joka tapauksessa tutkisi kohtuuttoman suuret voitot.

(116) Saksa täsmentää, että ajoneuvojen korkeampien laatuvaatimusten noudattamisvelvoitteen soveltaminen perustuu julkisiin lähiliikennesuunnitelmiin, toimivaltaisten kaupungin- tai piirivaltuustojen päätöksiin ja VRR:n rahoitusperiaatteisiin.

(117) Sisäisen subvention osalta Saksa korostaa, että voittojen ja tappioiden siirto tapahtuu automaattisesti ainoastaan kirjanpidossa, mutta itse maksamista automaattisuus ei koske.

8. MENETELMÄN JA LOPULLISEN PÄÄTÖKSEN LAAJUUS

(118) Saksa on väittänyt nyt esillä olevassa asiassa, ettei komissiolla ole oikeutta antaa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan ([27]) [nykyisin SEUT-sopimuksen 108 artikla] soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 6 artiklan 1 kohdan mukaista päätöstä, sillä Langenfeldin kaupungin kantelu koski alun perin vanhaa rahoitusjärjestelmää, jota kyseessä oleva muodollinen tutkintamenettely ei koske.

(119) Komissio toteaa, että se on toiminut noudattaen asetuksen (EY) N:o 659/1999 10 artiklan 1 kohdan säännöksiä, joiden mukaan sen on tutkittava miltä tahansa taholta saamansa tiedot siltä varalta, että on kysymys sääntöjenvastaisesta valtiontuesta. Lisäksi se on tehnyt asetuksen (EY) N:o 659/1999 6 artiklan 1 kohdassa sille asetetun velvoitteen mukaisen alustavan arvioinnin.

(120) Sen vuoksi komissio voi tehdä nyt käsiteltävänä olevassa asiassa päätöksen uutta rahoitusjärjestelmää koskevan muodollisen tutkintamenettelyn päättämisestä. Komissio viittaa myös siihen, että nykyinen tutkimus ei koske vanhaa rahoitusjärjestelmää.

(121) Komission lähtökohtana julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseen liittyvää rahoitusta koskevan menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä oli se, että uusi rahoitusjärjestelmä tuli voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2005 eli päivänä, jona tehtiin päätös sen toteuttamisesta.

(122) Kuten Saksa kuitenkin totesi muodollisen tutkintamenettelyn aikana, uusi rahoitusjärjestelmä ei tullut voimaan päätöksenteon myötä, 28 päivänä kesäkuuta 2005, vaan vasta 1 päivänä tammikuuta 2006.

(123) Komissio voi näin ollen päätellä, että vanha rahoitusjärjestelmä oli voimassa 31 päivänä joulukuuta 2005 asti. Kuten komissio totesi jo 20 päivänä joulukuuta 2006 tekemässään päätöksessä, vanha rahoitusjärjestelmä on olemassa olevaa tukea. Sen vuoksi komission arviointi rajoittuu 1 päivänä tammikuuta 2006 alkavaan ajanjaksoon.

(124) Saksa on ilmoittanut komissiolle, että uutta rahoitusjärjestelmää muutettiin syyskuussa 2009 asetuksen (EY) N:o 1370/2007 voimaantulon vuoksi. Erityisesti muutettiin toimeksiantoasiakirjoja ja rahoitusperiaatteiden korvaussäännöksiä.

(125) Komissio katsoo, ettei se voi muodostaa lopullista kantaa valtiontuen olemassaolosta ja muutetun uuden rahoitusjärjestelmän mahdollisesta yhteensopivuudesta asetuksen (EY) N:o 1370/2007 kanssa antamatta Saksalle ensin mahdollisuutta esittää huomautuksia komission mahdollisista muutoksiin kohdistuvista epäilyistä.

(126) Sen vuoksi komissio käsittelee tässä lopullisessa päätöksessä yksinomaan RBG:lle ja BSM:lle maksettuja korvauksia, jotka perustuivat uuteen rahoitusjärjestelmään ja vuosien 2006–2009 tulonjakosopimuksiin, esittämättä huomautuksia vuonna 2009 asetuksen (EY) N:o 1370/2007 voimaantulon vuoksi muutetuista rahoitusperiaatteista ja vuonna 2009 asetuksen (EY) N:o 1370/2007 voimaantulon vuoksi muutetusta toimeksiantoasiakirjasta. Komissio pidättää itsellään oikeuden tutkia vuonna 2009 asetuksen (EY) N:o 1370/2007 voimaantulon vuoksi muutettuja rahoitusperiaatteita ja vuonna 2009 asetuksen (EY) N:o 1370/2007 voimaantulon vuoksi muutettua toimeksiantoasiakirjaa, jos syntyy epäilyksiä niiden yhteensopivuudesta EU:n valtiontukilainsäädännön kanssa.

9. VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

(127) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan *"jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan"*.

9.1 *VALTION VARAT JA VALTION TOIMENPIDE*

(128) Valtion varojen käytön ja valtion toimenpiteen olemassaolon tutkimiseksi on erotettava VRR:n liikenteenharjoittajille rahoitusperiaatteiden perusteella maksamat korvaukset ja liikenteenharjoittajille ZV VRR:n sääntöjen 19 §:n mukaisesti maksetut suorat korvaukset.

([27]) EUVL L 83, 27.3.1999, s. 1.

Rahoitusperiaatteiden perusteella maksetut korvaukset

(129) VRR:n liikenteenharjoittajille rahoitusperiaatteiden perusteella maksamista korvauksista komissio toteaa, että VRR on julkisoikeudellinen laitos, jota rahoitetaan rahoitusosuuksilla, joita maksavat VRR:ään kuuluvat kaupungit ja piirit. Sen vuoksi komissio päättelee, että nämä osuudet maksetaan valtion varoista. VRR on osa aluehallintoa. Sen vuoksi sen rahoituspäätökset on katsottava myös valtion toimenpiteiksi.

Määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevan sopimuksen perusteella maksetut maksut

(130) Liikenteenharjoittajille ZV VRR:n sääntöjen 19 §:n mukaisesti tulonjakosopimusten yhteydessä maksetuista suorista korvauksista komissio toteaa, että kaikki viisi näiden sääntöjen mukaista vaihtoehtoa on katsottava julkisten yritysten tai elinten toimenpiteiksi.

(131) Komissio toteaa, että myös RBG:lle ja BSM:lle maksetut korvaukset, jotka maksetaan tulonjakosopimusten tai osakassopimusten perusteella, ovat peräisin julkisilta yrityksiltä. Düsseldorfin kaupunki omistaa 100 prosenttia Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH:n osakkeista ja Monheimin kaupunki 100 prosenttia Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n osakkeista. Tästä syystä ja riippumatta niiden asemasta laitoksena tai muusta oikeudellisesta asemasta molemmat ovat jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan avoimuudesta 16 päivänä marraskuuta 2006 annetun komission asetuksen 2006/111/EY 2 artiklan b kohdassa tarkoitettuja julkisia yrityksiä ([28]).

(132) Sen vuoksi komissio päättelee, että Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH:n tai Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n maksut RBG:lle tai BSM:lle rahoitetaan valtion varoista.

(133) Yhteisöjen tuomioistuin on myös päättänyt, että kun valtio voi valvoa julkista yritystä ja käyttää määräysvaltaa sen toiminnan suhteen, ei voida ilman muuta olettaa, että tätä valvontaa käytännössä tosiasiallisesti harjoitetaan. Julkinen yritys voi toimia enemmän tai vähemmän riippumattomasti, siinä määrin itsenäisesti kuin valtio sallii. Pelkkä se tosiseikka, että julkinen yritys on valtion valvonnassa, ei sen vuoksi riitä siihen, että tämän yrityksen toimenpiteet, kuten kyseessä olevat taloudelliset tukitoimenpiteet, katsotaan valtion toimenpiteiksi. Lisäksi on tutkittava, voidaanko olettaa, että viranomaiset osallistuivat jollain tavalla näistä toimenpiteistä päättämiseen. Yhteisöjen tuomioistuin on viitannut tältä osin siihen, että julkisen yrityksen toteuttaman tukitoimenpiteen voidaan päätellä johtuvan valtiosta kaikkien käsiteltävänä olevaa asiaa koskevien seikkojen ja kyseisen toimenpiteen toteuttamishetkellä vallinneiden olosuhteiden perusteella ([29]).

(134) Tällaisia seikkoja voivat olla muun muassa julkisen yrityksen integroituminen julkishallinnon rakenteeseen, yrityksen toiminnan luonne, toiminnan harjoittaminen markkinoilla yksityisten toimijoiden kanssa tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa, yrityksen oikeudellinen asema (se, sovelletaanko yritykseen julkisoikeutta vai yksityisoikeudellisia yhtiöoikeutta koskevia säännöksiä), viranomaisten harjoittaman yrityksen hallinnointia koskevan ohjauksen määrä tai muu seikka, joka osoittaa konkreettisessa tilanteessa, että viranomaiset ovat osallistuneet toimenpiteestä päättämiseen tai että on epätodennäköistä, että tästä ei ollut kyse, kun otetaan huomioon myös toimenpiteen laajuus, sen sisältö tai sen edellytykset ([30]).

(135) Komissio toteaa julkisten liikennepalvelujen tuottamisesta ensinnäkin, että tällaiset toiminnot ovat yleensä erittäin tärkeitä liikennepolitiikan, alueellisen taloudellisen kehityksen tai kaupunki- ja aluesuunnittelun kaltaisten politiikan alojen yhteydessä. Viranomaiset ovat yleensä olleet mukana, kun on tehty päätöksiä julkisen palvelun velvoitteen korvauksista.

(136) Toiseksi komissio toteaa kaupungin suorittamasta Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH:n ja Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n toiminnan ohjauksesta, että uusimpien käytettävissä olevien tietojen mukaan seitsemän kymmenestä Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH:n hallintoneuvoston jäsenestä on Düsseldorfin kaupunginvaltuuston jäseniä ([31]) ja että kaikki seitsemän Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n hallintoneuvoston jäsentä ovat Monheimin kaupunginvaltuuston jäseniä ([32]). Pormestari on molemmissa tapauksissa hallintoneuvoston jäsen.

([28]) EUVL L 318, 17.11.2006, s. 17.

([29]) Asia C-482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002, Kok. 2002, s. I-4397, 52 ja 57 kohta, jäljempänä 'Stardust Marine -tuomio'.

([30]) Stardust-Marine-tuomio, 55 ja 56 kohta.

([31]) Landeshauptstadt Düsseldorf, Beteiligungsbericht 2006, merkintä "Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH" (haettavissa: http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf), s. 22.

([32]) Bericht über die Beteiligungen der Stadt Monheim am Rhein an Unternehmen und Einrichtungen in der Rechtsform des privaten Rechts (GO NW:n 117 §:n mukainen kertomus osakkuuksista) 2007 (haettavissa: http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf), s. 1.

(137) Komissio toteaa kolmanneksi, että määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevan sopimuksen mukaisesti maksetut korvaukset edellyttivät Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n hallintoneuvoston hyväksymistä. Myös Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH:n pääomansiirtoihin vaaditaan hallintoneuvoston suostumus.

(138) Sen vuoksi komissio päätyy siihen tulokseen, että Düsseldorfin ja Monheimin kaupunkien holdingyhtiöiden päätökset maksujen suorittamisesta RBG:lle ja BSM:lle voidaan myös katsoa valtion toimenpiteiksi.

(139) Sen vuoksi komissio päättelee, että nämä osuudet maksetaan valtion varoista ja ne on katsottava Saksan toimenpiteiksi.

9.2 *VALIKOIVA TALOUDELLINEN ETU*

(140) Seuraavaksi on todettava, myönnetäänkö RBG:lle ja BSM:lle toimenpiteiden avulla valikoivaa taloudellista etua.

(141) Altmark-tuomiosta seuraa, ”että siltä osin kuin valtion toimenpidettä on pidettävä korvauksena, joka on vastike edunsaajayritysten suorittamista sellaisista palveluista, jotka johtuvat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, siten, että kyseiset yritykset eivät todellisuudessa saa taloudellista etua ja että kyseinen toimenpide ei näin ollen aseta kyseisiä yrityksiä edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa niiden kilpailijayrityksiin, tällaiseen toimenpiteeseen ei sovelleta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa [nykyisin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohta]. Jotta tällaista korvausta ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa luokiteltaisi valtiontueksi, tiettyjen edellytysten on kuitenkin täytyttävä” ([33]).

(142) Saksa ilmoittaa, että RBG:n ja BSM:n rahoitus mainittujen toimenpiteiden avulla – sekä kulloisenkin yrityksen rahoitus sisäisen subvention tai julkisten osakkeenomistajien suoran rahoituksen avulla että VRR:n antama suora rahoitus – vastaa Altmark-tuomion neljää kriteeriä eikä sitä sen vuoksi voida katsoa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi tueksi.

([33]) Asia C-280/00, Altmark-tuomio, 87 ja 88 kohta.

9.2.1 EDUNSAAJAYRITYKSEN TEHTÄVÄKSI ON TOSIASIASSA ANNETTU SELVÄSTI MÄÄRITELTYJEN JULKISEN PALVELUN VELVOITTEIDEN TÄYTTÄMINEN

(143) Ensinnäkin on mainitun tuomion mukaisesti todettava, onko edunsaajayrityksen tehtäväksi tosiasiassa annettu julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja onko nämä velvoitteet määritelty selvästi.

(144) Nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa RBG:n ja BSM:n tehtäväksi on annettu julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen kolmen toimeksiantoasiakirjan nojalla, joilla tarkoitetaan:

— Düsseldorfin aluehallituksen lupia,

— Düsseldorfin kaupungin, Neussin kaupungin, Rhein-Kreis Neussin ja Mettmannin piirin lähiliikennesuunnitelmia,

— kulloisiakin sallittujen korvaussummien tasoa koskevia myönteisiä ja kielteisiä rahoituspäätöksiä, joita VRR tekee rahoitusperiaatteiden 7.2 kohdan perusteella.

(145) Saksa on esittänyt komissiolle näiden asiakirjojen kopiot.

(146) Komissio toteaa vastauksena asianomaisen huomautuksiin, että ensimmäisen Altmark-kriteerin täyttämiseksi ei ole välttämätöntä, että julkisen palvelun velvoite siirretään yhdellä ainoalla asiakirjalla, vaikka se lisäisikin läpinäkyvyyttä.

(147) Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio katsoi, että julkisen palvelun velvoite sisältää nyt esillä olevassa tapauksessa julkisen henkilöliikenteen palvelujen tuottamisen linja-autoilla, raitiovaunuilla ja junilla RBG:lle ja BSM:lle PBefG:n 8 ja 13 §:n mukaisesti myönnettyjen lupien perusteella (ks. muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen 61 kappale).

(148) Lisäksi komissio toteaa, että RBG:n ja BSM:n julkisen palvelun velvoite henkilökuljetuksiin johtuu myönnetyistä luvista sekä velvoitteesta noudattaa lähiliikennesuunnitelmia vuorovälien, reittien ja muiden vaatimusten osalta. Muut ehdot käyvät ilmi VRR:n rahoitusperiaatteisiin perustuvasta rahoituspäätöksestä.

(149) Sen vuoksi komissio päättelee, että julkisen palvelun velvoite sisältää nyt esillä olevassa tapauksessa kaikkien julkisen henkilöliikenteen palvelujen tuottamisen linja-autoilla, raitiovaunuilla ja junilla RBG:lle ja BSM:lle PBefG:n 8 ja 13 §:n mukaisesti myönnettyjen lupien perusteella (ks. muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen 61 kohta).

(150) Tämä merkitsee sitä, että julkisen palvelun velvoite ei koske pelkästään niitä neljää kustannusluokkaa, joista liikenteenharjoittajat voivat vaatia korvausta, vaan se ulottuu myös liikennepalvelujen tuottamiseen ruuhka-aikoina. Niiden neljän kustannusluokan, joista liikenteenharjoittajat voivat vaatia korvausta, määrittely vaikuttaa ainoastaan, kun tutkitaan niiden yhteensopivuutta toisen Altmark-kriteerin kanssa.

(151) Sen vuoksi komissio päättelee, että julkisen palvelun velvoite, joka RBG:n ja BSM:n on täytettävä – eli kaikki luvissa ja henkilöliikenteen lähiliikennesuunnitelmissa määritetyt liikennepalvelut – on määritelty kolmessa toimeksiantoasiakirjassa selvästi ja yksiselitteisesti.

9.2.2 PARAMETRIT, JOIDEN NOJALLA KORVAUS LASKETAAN, ON VAHVISTETTU ETUKÄTEEN OBJEKTIIVISESTI JA LÄPINÄKYVÄSTI

(152) Toiseksi komission on todettava, onko parametrit, joiden nojalla korvaus lasketaan, vahvistettu etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi.

(153) Komissio viittaa siihen, että toisen Altmark-kriteerin täyttämiseksi ei tarvitse määrittää etukäteen täsmällisesti korvaussummaa, kunhan menetelmä ja tämän summan laskemisessa tarvittavat asiaankuuluvat parametrit määritetään etukäteen tavalla, joka ei jätä varaa myöhemmille harkinnanvaraisille poikkeuksille.

(154) Komissio ilmaisi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä suhtautuvansa epäillen siihen, koskevatko kaikki neljä kustannusluokkaa, joista rahoitusperiaatteiden mukaan maksetaan korvausta, tosiasiassa julkisen palvelun velvoitetta, onko se määritelty selvästi ja eikö yritysten pitäisi oman taloudellisen etunsa vuoksi kantaa ainakin osa näihin kustannusluokkiin kuuluvista kustannuksista (ks. muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen 61–75 kappale). Saksa ja asianomainen ovat toimittaneet tätä kohtaa koskevia lisätietoja.

(155) Komissio toteaa ensinnäkin, että mainitut neljä kustannusluokkaa eivät rahoitusperiaatteiden sanamuodon vastaisesti itse muodosta julkisen palvelun velvoitetta (ks. myös edellä olevaa ensimmäisen Altmark-kriteerin täyttämistä koskevaa kohtaa) ([34]), vaan määrittävät kustannusluokat, joista liikenteenharjoittajat voivat pyytää korvausta. Ne eivät sisällä liikenteenharjoittajan kaikkia kustannusluokkia. Erityisesti niihin eivät sisälly ajoneuvojen ylläpito (vaan ainoastaan lisälaatuvaatimukset) eivätkä kilpailukykyiset palkat, joita maksetaan kannattavilla reiteillä ruuhka-aikoina. Tätä asiaa käsitellään myös kolmannen ja neljännen Altmark-kriteerin tutkimista koskevassa kohdassa.

(156) Lisäksi komission on tutkittava kaikki ne seikat, joihin se on ilmoittanut suhtautuvansa epäillen, ja tutkittava ne esitettyjen huomautusten valossa. Komission epäilykset kohdistuivat seuraaviin seikkoihin:

— Vastaavatko kustannusluokat kustannuksia, jotka syntyvät julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä?

— Onko mahdollista ottaa mukaan avoin kustannusluokka, kuten rahoitusperiaatteissa on tehty?

— Onko parametrit, joiden nojalla korvaus lasketaan, vahvistettu etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi?

Kustannusluokat vastaavat kustannuksia, jotka syntyvät julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä

(157) Kustannusluokka 1: Infrastruktuurin ylläpito.

(158) Saksan toimittamista lisätiedoista komissio voi päätellä, että tästä kustannusluokasta maksettu korvaus rajoittuu infrastruktuuriin, jota tarvitaan julkisten liikennepalvelujen tuottamiseen linja-autoilla, raitiovaunuilla ja junilla RBG:lle ja BSM:lle PBefG:n 8 ja 13 §:n mukaisesti myönnettyjen lupien perusteella. Infrastruktuurin täsmällisestä määrittelystä komissio toteaa, että kolmessa toimeksiantoasiakirjassa määritellään selvästi liikenteenharjoittajille tarjottava infrastruktuuri.

([34]) Tästä syystä komissio sisällytti menettelyn aloittamista koskevien päätöstensä siihen kohtaan, jossa käsitellään ensimmäistä Altmark-kriteeriä, osan toisen Altmark-kriteerin arvioinnista.

(159) Komissio ei ole esittänyt *kustannusluokkaa 2* koskevia epäilyksiä.

(160) Kustannusluokka 3: Yhtymästä tai viranomaisista johtuvat ajoneuvojen laatuvaatimukset

(161) Tästä seikasta komissio toteaa, että Saksa on todistanut, etteivät liikenteenharjoittajat ostaisi vaadittujen laatuvaatimusten mukaisia ajoneuvoja, sillä mahdolliset lisätulot, joita palvelun laadun parantamisella voitaisiin saada, eivät olisi riittäviä kattamaan lisäkustannukset.

(162) Kustannusluokka 4: Yhtymän tai viranomaisten edellyttämät liikenteen lisäpalvelut tai muut palvelut toimialueella

(163) Tästä seikasta komissio toteaa, että Saksa on todistanut hiljaisen liikenteen palvelujen osalta, että liikenteenharjoittajat eivät tuottaisi niitä oman taloudellisen etunsa vuoksi.

Ei avoimen kustannusluokan kustannusten kompensointia

(164) Toisena epäilyksen kohteena oli se tosiseikka, että kustannusluokan 4 kolmas alaluokka oli avoin kustannusluokka, jonka avulla liikenteenharjoittajat voivat hakea korvauksia muiden toimialuetta koskevien tai järjestelmästä johtuvien, yksilöllisen selvityksen mukaisten (viranomaisten ja/tai yhtymän) vaatimusten vuoksi, jotka aiheuttavat taloudellisia tappioita.

(165) Komissio toteaa, että Saksa on ilmoittanut, että RBG ja BSM eivät ole saaneet tähän alaluokkaan liittyviä korvauksia.

Etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi vahvistetut parametrit

(166) Rahoitusperiaatteiden liitteissä 2 ja 8 on määritetty menetelmä sen korvauksen laskemiseen, johon liikenteenharjoittajilla on oikeus.

(167) Liite 2 sisältää neljän kustannusluokan yksityiskohtaisen kuvauksen sekä kyselylomakkeet, joiden avulla tiedot on välitettävä VRR:lle ja joiden perusteella se laskee kaikkien neljän kustannusluokan korvauksen kaikille liikennöidyille toimialoille (linja-auto, raitiotie, juna). Tämä sisältää kuvauksen tiedoista, joita tarvitaan niiden kustannusten laskentaan, jotka aiheutuvat tarjotusta infrastruktuurista (kustannusluokka 1), hallinnollisista tehtävistä ja myyntitehtävistä (kustannusluokka 2), ajoneuvojen ylimääräisistä laatuvaatimuksista (kustannusluokka 3), hiljaisen liikenteen aikoina ajettavista vuoroista (kustannusluokka 4a) ja tariffisopimuksiin liittyvistä sosiaalipoliittisista velvoitteista (kustannusluokka 4b).

(168) Kustannukset, joita liikenteenharjoittajille syntyy kaikista mahdollisista toimenpiteistä, jotka kuuluvat mainittuun neljään kustannusluokkaan, on kohdistettava. Liite 2 sisältää sovellettavien kustannusluokkien määrittelyn tilinpäätösperiaatteiden mukaisesti sekä kyselylomakkeet, joita liikenteenharjoittajien on käytettävä ilmoittaessaan juoksevia kustannuksiaan. Liitteessä 2 ei ole kuitenkaan esitetty täsmällisiä parametreja euroina. Siinä jopa korostetaan, että kunkin liikennöintialueen ja toimialan parametrit on määritettävä erikseen.

(169) Kustannusluokkiin 1, 2 ja 3 kuuluvien kustannusten laskemisen on tapahduttava tilinpäätösten kustannusluokkien mukaan ja ottaen huomioon materiaali- ja energiakustannukset, vuokra- tai liisauskustannukset, yleiskustannukset sekä poistot ja korot. Kustannusluokan 4 ensimmäisessä alaluokassa VRR käyttää korvauksen laskennassa parametria, joka perustuu rajatulojen ja rajakustannusten väliseen erotukseen per hyötyajoneuvokilometri ja muuttuu toimialan ja liikennöintialueen mukaan. Kustannusluokan 4 toisessa alaluokassa – sosiaalipoliittiset velvoitteet toimialueella (osakkaan vaatimusten mukaisesti) – parametri on kustannusprosentti, joka määritetään vertaamalla suurempia palkkoja tietyn tariffisopimuksen määräyksiin (TV-N, ryhmä V, taso 2). Tämä summa määritetään kuljettajaa kohti (oikaistuna kolmansilla osapuolilla ja kuljettajilla, jotka on otettu palvelukseen 1.1.2006 jälkeen tai TV-N:n ensimmäisen soveltamisen jälkeen) ja se vaihtelee liikennöintialueen ja toimialan mukaan, sillä eri liikenteenharjoittajat ovat tehneet erilaisia tariffisopimuksia ja sopineet erilaisista ylimääräisistä sosiaalipalveluista.

(170) Alkutiedot ovat vuodelta 2003, ja ne päivitettiin rahoitusperiaatteiden liitteen 9 mukaisen indeksin avulla (kustannusten päivittämistä koskevat säännökset). Liite 9 sisältää joukon indeksejä, jotka on kohdistettu tiettyyn kustannuslajiin ja valittu siten, että ne kuvaavat mahdollisimman tarkasti tietyn kustannuslajin keskimääräistä hintakehitystä.

(171) Saksa on toimittanut komissiolle kielteiset rahoituspäätökset, jotka VRR toimitti RBG:lle ja BSM:lle rahoitusperiaatteiden 7.4.2 kohdan mukaisesti. Rahoituspäätökset sisältävät jokaisen kustannusluokan seuraavat tiedot: parametri euroina per palveluyksikkö, palveluyksikköjen lukumäärä, korvaussumma, joka on määritetty tekijöiden parametri per palveluyksikkö ja palveluyksikköjen lukumäärä tulona.

(172) Selvennyksen vuoksi seuraavaksi on esitetty parametrit RBG:n paikallisjunan toiminnalle vuonna 2007 ([35]):

Bedienungsgebiet	Baustein	Parameter in EUR je Leistungs-einheit	Leistungs-einheit	Ausgleichs-betrag in EUR
Rheinbahn	BS 1	[…]	[…]	[…]
	BS 2	[…]	[…]	[…]
	BS 3	[…]	[…]	[…]
	BS 4a	[…]	[…]	[…]
	BS 4b	[…]	[…]	[…]
	BS 4c	[…]	[…]	[…]
	Summe	[…]	[…]	[…]

[Bedienungsgebiet = Toimialue Baustein = Osatekijä Parameter in EUR je Leistungseinheit = Parametri euroina palveluyksikköä kohti Leistungseinheit = Palveluyksikkö Ausgleichsbetrag in EUR = Korvaussumma euroina Summe = Summa]

(173) Lyhenteet BS 1–4c liittyvät yksittäisiin kustannusluokkiin. Jokaisessa neljässä kustannusluokassa määritetään jokaiselle BSM:n ja RBG.n liikennöimälle toimialalle (tässä esimerkissä paikallisjuna) parametri euroina. Sen jälkeen tämä parametri kerrotaan odotetulla palveluyksikköjen lukumäärällä. Saatu tulo määritetään alustavaksi korvaussummaksi.

(174) Sen vuoksi komissio päättelee, että menetelmä, jota VRR:n RBG:lle ja BSM:lle toimittamissa rahoituspäätöksissä käytetään korvausten laskemiseen, perustuu etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi vahvistettuihin parametreihin.

(175) Sen vuoksi komissio päättelee, että toinen Altmark-kriteeri täyttyy.

9.2.3 EI YLIKOMPENSAATIOTA

(176) Kolmas Altmark-tuomiossa mainittu edellytys kuuluu niin, että korvaus ei saa ylittää sitä, ”mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto”.

(177) Komissio katsoo, että tämän kriteerin täyttymistä tutkittaessa on tutkittava aluksi sitä, voidaanko ylikompensaatio sulkea pois pelkkien VRR:n RBG:lle ja BSM:lle laatimien kielteisten rahoituspäätösten avulla. Jos se ei onnistu, komissio tutkii toisessa vaiheessa, onko Saksa todistanut, että edellytyksen konkreettinen soveltaminen vuosina 2006–2009 yhdessä yritysten ja kuntien, joiden omistuksessa ne ovat, välillä olemassa olevien sopimusten kanssa riittää sulkemaan pois RBG:n ja BSM:n ylikompensaation.

Rahoitusperiaatteet

(178) Komissio toteaa, että rahoitusperiaatteiden 5, 7 ja 8 kohdassa on esitetty perusteellisesti korvauksen myöntämisessä käytettävä menetelmä. Liikenteenharjoittajien on tehtävä korvauksia koskevat hakemuksensa viimeistään julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä edeltävän vuoden lokakuun 31 päivänä. Rahoitusperiaatteiden 5.4 kohdassa on määritetty sen korvauksen maksimitaso, johon yrityksellä on oikeus. Tästä syystä on määritetty kolme erilaista ylärajaa, korvaussummalle, rahoitussummalle ja käytettävissä oleville varoille.

(179) Jokaisen neljän kustannusluokan korvaussumma lasketaan rahoitusperiaatteiden liitteessä 2 määriteltyjen tietojen perusteella. VRR laskee liikenteenharjoittajien liitteen 2 mukaisesti antamien tietojen perusteella parametrit, joiden on vastattava kustannuksia, joita hyvin hoidetulle keskivertoyritykselle syntyisi näiden velvoitteiden täyttämisestä ja jotka on osoitettu todeksi rahoituspäätöksissä.

(180) Rahoitussumman muodostaa rahoitus, joka on tietyn kunnan käytettävissä. Niihin lisätään kaikki mahdolliset ylimäärät, joita liikenteenharjoittaja tuottaa toiminnoilla, jotka eivät kuulu mainittuihin neljään kustannusluokkaan.

(181) Käytettävissä oleva rahoitus on määritelty korvaussumman ja rahoitussumman erotukseksi.

(182) VRR tekee alustavan päätöksen korvauksesta, johon liikenteenharjoittajalla on oikeus, ja maksaa korvauksen neljässä erässä 15 päivänä helmikuuta, 15 päivänä toukokuuta, 15 päivänä elokuuta ja 15 päivänä marraskuuta. Helmikuun 15 päivänä maksettava korvaus perustuu edeltävän vuoden päätökseen. Muutokset otetaan huomioon 15 päivänä toukokuuta maksettavassa maksuerässä (ks. rahoitusperiaatteiden 7.3 kohta).

([35]) Kuuluu salassapitovelvollisuuden piiriin.

(183) RBG:n ja BSM:n kaltaisille yrityksille, jotka saavat korvauksensa määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevan sopimuksen tai holdingyhtiön kanssa tehdyn sopimuksen nojalla, on erityissäännöt. Tällaisissa tapauksissa VRR antaa kielteisen päätöksen. Päätökseen on kirjattu korvaus, johon yrityksellä on oikeus. Rahoitusperiaatteiden mukaan tällaiset yritykset voivat vaihtoehtoisesti pyytää sitovaa ilmoitusta sallittujen korvaussummien tasosta (ks. rahoitusperiaatteiden 7.2 kohta).

(184) Rahoitusperiaatteiden mukaan edunsaajayrityksen on lisäksi tuen piiriin kuuluessaan tehtävä viimeksi mainitussa tapauksessa kunnan, joka on sen omistaja, kanssa etukäteen järjestelyjä ylikompensaation välttämiseksi. Koska Saksa katsoo, että käsiteltävänä oleva toimenpide ei ole valtion tukea, vastaaviin toimenpiteisiin ei ole tähän mennessä ryhdytty.

(185) Liikenteenharjoittajien on ilmoitettava joka vuosi todelliset kustannukset, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen niille on aiheuttanut. VRR tarkistaa tiedot, ja jos etukäteen laskettu korvaus on suurempi kuin todelliset kustannukset, se määrää ylimäärät maksettavaksi takaisin.

(186) Komissio katsoo, että rahoitusperiaatteiden nykyinen sanamuoto ei riitä seuraavista syistä sulkemaan pois RBG:n ja BSM:n ylikompensaatiota:

a) Ruuhka-aikojen kannattavista liikennepalveluista saatuja tuloja ei oteta huomioon: Rahoitusperiaatteiden nykyisen sanamuodon mukaan julkisen palvelun velvoitteiksi katsotaan ainoastaan ne yritykselle asetetut velvoitteet, jotka kuuluvat niihin neljään kustannusluokkaan, joista rahoitusperiaatteiden mukaan myönnetään korvaus. Korvaussumman laskemisessa otetaan huomioon mainittuihin neljään kustannusluokkaan kuuluvista palveluista saadut tulot, eli erityisesti hiljaisen liikenteen aikoina ja syrjäseuduilla tuotetut palvelut. Kannattavista liikennepalveluista ruuhka-aikoina saadut tulot jätetään kuitenkin huomiotta.

b) Ei määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevien sopimusten nojalla saatujen ylikompensaatioiden takaisinperintämekanismia: Rahoitusperiaatteiden nykymuodossa yrityksiä, jotka saavat korvauksia VRR:ltä, ja yrityksiä, jotka saavat korvausta määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevien sopimusten nojalla, kohdellaan eri tavalla. Ensin mainitut saavat ainoastaan korvaussumman, joka on laskettu rahoitusperiaatteiden mukaisesti, kun taas viimeksi mainittujen kustannukset katetaan täydellisesti. Niillä on oikeus pidättää todellisten tappioiden ja sen summan välinen erotus, joka niille rahoitusperiaatteiden mukaisesti kuuluu, sillä ei ole olemassa oikeudellisesti sitovaa menettelyä, jonka nojalla VRR voisi periä tämän erotuksen takaisin.

RBG:n ja BSM:n arviointi

(187) Julkisen palvelun velvoitteista voidaan nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa maksaa korvausta kyseisen yrityksen julkisten osakkeenomistajien suoran rahoituksen muodossa, määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevan sopimuksen nojalla ja/tai VRR:n kautta. Komissio toteaa, että kolmannessa Altmark-kriteerissä ei tarkoiteta, että organisoivan liikennelaitoksen – tässä VRR:n – on maksettava maksut. On kuitenkin varmistettava, ettei vuosittainen korvaus ylitä sitä, mikä on tarpeen kaikkien julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseen tosiasiassa liittyvien kustannuksien kattamiseen.

(188) Rahoitusperiaatteissa on määritetty, että niissä määritetty summa on tosiasiassa syntyneistä kustannuksista maksettava enimmäissumma, jollei jälkitarkastuksessa muuta käy ilmi. Maksimirahoitussumman muodostaa rahoitus, joka on tietyn kunnan käytettävissä.

(189) Liikenteenharjoittajien on ilmoitettava joka vuosi todelliset kustannukset, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen niille on aiheuttanut. Jälkitarkastus heijastaa todellisia kustannuksia, jotka eri toimialoilla ovat syntyneet kaikissa neljässä luokassa. Jälkeenpäin määritettyjen kustannusten summaa verrataan alustavasti ilmoitettujen kustannusten summaan. Jälkilaskenta kirjataan rahoituspäätöksiin, joiden rakenne vastaa vertailun mahdollistamiseksi alustavien rahoituspäätösten rakennetta. Saksan esittämien tietojen mukaan nämä alustavat rahoituspäätökset ja jälkikäteen tehtävät rahoituspäätökset tehdään RBG:lle ja BSM:lle jokaisena tarkastettavana vuonna. VRR tarkistaa tiedot, ja jos alustava korvaus on suurempi kuin todelliset kustannukset, se määrää ylimäärät maksettavaksi takaisin. Rahoitusperiaatteissa ei kuitenkaan esitetä yksityiskohtaisia ylikompensaatiota tai liikaa maksettujen varojen takaisinperintämenetelmää koskevia sääntöjä.

(190) Sen vuoksi komission on tutkittava 1 päivänä tammikuuta 2006 ja 31 päivänä joulukuuta 2009 väliseltä ajalta, ovatko BSM ja RBG saaneet ylikompensaatiota. Saksa on toimittanut komissiolle tietoja tosiasiallisista maksuista BSM:lle ja RBG:lle. Saksa on toimittanut komissiolle sitä varten RBG:n ja BSM:n vuosittaiset tuloslaskelmat. Tilintarkastajat tarkastavat joka vuosi kummankin yrityksen tulot ja kustannukset, ja he ovat myös vahvistaneet tilinpäätökset.

Rahoitusperiaatteiden ja määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevan sopimuksen mukaiset maksut

(191) Vuonna 2006 RBG tuotti tappiota 65 miljoonaa euroa ([36]). Nordrhein-Westfalenin osavaltio ja VRR kattoivat 64,1 miljoonan euron tappiot. Tämä summa on 7 miljoonaa euroa pienempi kuin summa, johon RBG:llä olisi ollut oikeus VRR:n rahoituspäätöksen mukaan. Vuonna 2007 Nordrhein-Westfalenin osavaltion ja VRR:n RBG:lle maksamat korvaukset olivat yhteensä 52,2 miljoonaa euroa. Tämä summa on 17,5 miljoonaa euroa pienempi kuin summa, johon RBG:llä olisi ollut oikeus VRR:n rahoituspäätöksen mukaan. RBG:n tilikauden voitto vuonna 2007 oli nolla. Vuonna 2008 RBG sai julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä korvauksia 41,9 miljoonaa euroa, jotka kattoivat sen tappiot, minkä ansiosta RBG saavutti nollatuloksen. Tämä summa on 14,1 miljoonaa euroa pienempi kuin summa, johon RBG:llä olisi ollut oikeus VRR:n rahoituspäätöksen mukaan. Vuonna 2009 RBG sai julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä korvauksia 45,3 miljoonaa euroa, jotka kattoivat sen tappiot, minkä ansiosta RBG saavutti nollatuloksen. Tämä summa on 11,4 miljoonaa euroa pienempi kuin summa, johon RBG:llä olisi ollut oikeus VRR:n rahoituspäätöksen mukaan.

(192) BSM:n julkisen henkilöliikenteen tappiot vuosina 2006–2009 olivat seuraavat […] euroa (2006), […] euroa (2007), […] ([37]) euroa (2008) ja […] euroa (2009). Verratessaan näitä tappioita rahoituspäätöksissä määritettyihin summiin komissio toteaa, että BSM:n tappiot julkisessa henkilöliikenteessä ylittävät rahoituspäätöksissä määritetyt summat. Kokonaistappiot – eli rahoituspäätöksissä myönnettyjen summien ja lisätappioiden summa – katettiin Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:n kanssa solmitun määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevan sopimuksen avulla, niin että BSM:n vuosiylijäämä/-alijäämä oli nolla.

(193) Komissio toteaa, että lisätappioiden kattaminen ei perustu esimerkiksi uuteen rahoitusjärjestelmään vaan yksinomaan määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskevaan sopimukseen. Tämä määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskeva sopimus tehtiin ennen kuin linja-autoliikennepalvelujen markkinat avattiin eräissä jäsenvaltioissa vuonna 1995. Koska tämä markkinoiden avaaminen oli jäsenvaltioiden oma päätös, määräysvallan ja voittojen siirtämistä koskeva sopimus – siltä osin kuin se on tukea ([38]) – on menettelyasetuksen 1 artiklan b kohdan v alakohdan mukaisesti olemassa olevaa tukea.

([36]) Ks. Beteiligungsbericht der Stadt Düsseldorf für das Jahr 2006 (seuraavilta vuosilta vastaava linkki): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf.

([37]) Kuuluu salassapitovelvollisuuden piiriin.

([38]) Ks. 215 kappale.

(194) Komissio toteaa, että henkilöliikennepalvelujen markkinat avattiin unionin oikeuden säännöksillä 3 päivänä joulukuuta 2009, kun asetus (EY) N:o 1370/2007 tuli voimaan. Asetuksen (EY) N:o 659/1999 1 artiklan b kohdan v alakohdassa säädetään, että kun tietty toiminta on unionin lainsäädännössä vapautettu kilpailulle, kaikkia henkilöliikennepalveluja koskevia olemassa olevia tukia pidetään vahvistetun ajankohdan jälkeen uusina tukina. Kappaleissa 114–124 esitetyistä syistä tämä päätös koskee ainoastaan ajanjaksoa asetuksen (EY) N:o 1370/2007 voimaantuloon asti.

(195) Näin ollen komissio voi todeta vuosien 2006 ja 2009 välisestä ajasta, että BSM ja RBG eivät ole saaneet ylikompensaatiota uuden rahoitusjärjestelmän perusteella ja että kolmas Altmark-kriteeri täyttyy näin ollen uuden rahoitusjärjestelmän perusteella maksettujen maksujen osalta.

9.2.4 HYVIN JOHDETTU KESKIVERTOYRITYS, JOLLA ON RIITTÄVÄSTI KULJETUSVÄLINEITÄ

(196) Altmark-tuomiossa todetaan vielä, että ”silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei valita julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuu kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto”.

(197) Mainittujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä ei annettu RBG:n ja BSM:n tehtäväksi avoimen, läpinäkyvän ja syrjimättömän tarjouskilpailun kautta. Näin ollen komission on sen kysymyksen ratkaisemiseksi, onko neljäs Altmark-tuomiossa mainittu edellytys täyttynyt, tutkittava mainitussa tuomiossa esitetty toinen vaihtoehto, jonka mukaan tarvittavan korvaussumman taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita aiheutuu hyvin johdetulle ja riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle.

(198) Saksa toteaa, että korvauksen laskennassa käytettävät parametrit määritetään kaikkien VRR:n rahoitusjärjestelmään kuuluvien yritysten keskimääräisten kustannusten perusteella.

(199) Saksa ilmoitti muodollisen tutkintamenettelyn aikana, että VRR on asiantuntijansa esittämien tilastotietojen perusteella määrittänyt kustannukset, joita hyvin johdetulle ja riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle syntyisi mainittuihin neljään kustannusluokkaan kuuluvan julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä. VRR mukautti tietoja ottaen huomioon tietyt (esimerkiksi alueelliset) erityispiirteet. VRR määrittää analyysin perusteella marginaalin yksittäisten kustannusluokkien keskimääräisille markkinahinnoille.

(200) Tässä yhteydessä komissio toteaa ensinnäkin, että tilastotietoja käyttämällä varmistetaan, että korvaussumma määritetään keskivertoyrityksen kustannusten perusteella.

(201) Toiseksi kaikilla julkisia liikennepalveluja tuottavilla tarjoajilla on lupa tai julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja niiden on täytettävä tietyt luvissa tai sopimuksissa asetetut velvoitteet (niillä on esim. oltava riittävästi kuljetusvälineitä vaadittujen laatuvaatimusten täyttämiseksi).

(202) Kuten menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä todetaan, tilastollisesti määritettyjen kuljetuskustannusten käyttäminen perustana ei saa itsestään johtaa siihen päätelmään, että tarjoajat, jotka ovat ilmoittaneet olevansa valmiita tuottamaan palvelut mainittujen parametrien mukaisesti, olisi katsottava hyvin johdetuiksi yrityksiksi. Tilastotiedot, joita käytettiin summan määrittämisen perustana, koskevat ainoastaan liikennepalvelujen todellisia kustannuksia eri alueilla (Saksassa ja Itävallassa) vuonna 2003. Näin ollen ei missään tapauksessa voida ottaa lähtökohdaksi sitä, että kustannusten keskiarvo vastaa kannattavasti toimivan yrityksen kustannuksia. Komissio päätyi samaan tulokseen asiaa C 3/08 – *Southern Moravia Bus Companies* ([39]) ja asiaa C 16/07 – *Postbus AG* ([40]) koskevissa lopullisissa päätöksissään. Viimeksi mainitun päätöksen 85 ja 86 kappaleessa esitetyt perusteet pätevät myös tässä päätöksessä.

(203) Komissio toteaa lisäksi, että tilastotiedot määritettiin vuodelle 2003 ja päivitettiin sitten vuosittain rahoitusperiaatteiden liitteen 9 mukaisen indeksin sekä volyymien lisäysten/vähennysten ja rakennemuutosten mukaisesti. Tilastollisten kustannushintaindeksien päivitykseen käytetään pääasiassa niitä menetelmiä, joita myös Verband Deutscher Verkehrsunternehmen käyttää ÖPNV:n tavarakorissa, sekä Saksan tilastokeskuksen (statistisches Bundesamt) tietoja. Tällainen päivitysmenetelmä ei voi kuitenkaan heijastaa kattavasti alalla tällä välin saavutettuja tuottavuuden lisäyksiä.

(204) Komissio toteaa lopuksi, että siitä tosiseikasta, että rahoitusperiaatteissa on kustannusluokka 4b (korvaus lisäkustannuksista, joita syntyy poliittisesti ohjatusta henkilöstön sellaisten palkkataulukoiden käytöstä, joista aiheutuu tavallisia korvausmalleja suuremmat kustannukset), voidaan päätellä, että VRR:n liikenteenharjoittajien maksamat palkat ovat paremmat kuin markkinoilla maksettavat palkat. Saksa on vahvistanut, että RBG ja BSM maksavat tällaisia palkkoja ja saavat korvauksia kustannusluokassa 4b.

(205) Kaiken kaikkiaan komissiolle toimitetuista todisteista ei käy ilmi, että korvausten taso oltaisiin laskettu vertaamalla RBG:lle ja BSM:lle syntyneitä kustannuksia hyvin johdetun yrityksen kustannuksiin. Sen vuoksi korvauksen tasoa ei ole laskettu tarkastelemalla hyvin johdetun yrityksen kustannuksia.

(206) Sen vuoksi komissio päättelee, että neljäs Altmark-kriteeri ei täyttynyt niiden maksujen osalta, joita RBG:lle ja BSM:lle maksetaan korvauksena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä.

9.2.5 PÄÄTELMÄ

(207) Koska neljäs Altmark-kriteeri ei täyttynyt, rahoitusjärjestelmä on komission näkemyksen mukaan aiheuttanut nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa RBG:n ja BSM:n saaman taloudellisen edun.

9.3 *KILPAILUN VÄÄRISTYMINEN*

(208) Rahoitusjärjestelmä saattaa aiheuttaa kilpailun vääristymisen, sillä julkinen rahoitus vahvistaa julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseen valittujen yritysten asemaa ja antaa niille mahdollisuuden käyttää näitä etuja hyväkseen toimeksiannon jatkamiseksi, kun taas kilpailijat eivät voi käyttää näitä etuja, jos ne ilmaisevat kiinnostuksensa toimeksiantoa kohtaan. Se tosiseikka, että yritykset luokitellaan mahdollisesti sisäisiksi yrityksiksi, ei estä mahdollisia vaikutuksia kilpailuun, sillä nämä yritykset toimivat markkinoilla yhdessä muiden julkisten ja yksityisten yritysten kanssa.

([39]) Päätös 26.11.2008 (EUVL L 97, 16.4.2009, s. 14).
([40]) Päätös 26.11.2008 (EUVL L 306, 20.11.2009, s. 26).

(209) Lisäksi rahoitusta saavat yritykset voivat käyttää näitä etuja hyväkseen kilpaillessaan muiden yritysten kanssa muilla markkinoilla.

9.4 *VAIKUTUKSET JÄSENVALTIOIDEN VÄLISEEN KAUPPAAN*

(210) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan valtiontuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, kun tuki vahvistaa yrityksen asemaa jäsenvaltioiden välisessä kaupassa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna ([41]). Tukea saavan yrityksen aseman vahvistuminen jäsenvaltioiden välisessä kaupassa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna vääristää (tai uhkaa vääristää) sen vuoksi kilpailua ja vaikuttaa lisäksi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ([42]).

(211) Edellä esitetyn vuoksi on tutkittava, muodostaako VRR:n liikenteenharjoittajille RBG ja BSM myöntämä rahoitus taloudellisen edun, joka vahvistaa niiden asemaa jäsenvaltioiden välisessä kaupassa kilpaileviin yrityksiin verrattuna.

(212) Komissio viittaa aluksi siihen, että henkilöliikenteen lähiliikennepalvelujen markkinat Saksassa, joilla nämä yritykset toimivat, on avattu muista jäsenvaltioista olevien yritysten harjoittamalle kilpailulle ([43]).

(213) Yhteisöjen tuomioistuin toteaa Altmark-tuomiossaan lisäksi seuraavaa:

> ”77. Tältä osin on aluksi todettava, ettei ole mitenkään poissuljettua, että sellaiselle yritykselle myönnetty julkinen tuki, joka tuottaa ainoastaan paikallisia tai alueellisia liikennepalveluja eikä tuota liikennepalveluja kotivaltionsa ulkopuolella, voi kuitenkin vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
>
> 78. Kun jäsenvaltio myöntää julkisen tuen yritykselle, kyseisen yrityksen liikennepalvelujen tarjonta voi pysyä ennallaan tai lisääntyä, minkä seurauksena muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten mahdollisuudet tarjota liikennepalveluja kyseisen valtion markkinoilla ovat vähäisemmät – –” ([44]).

(214) Komissio toteaa myös, että VRR:n liikenteenharjoittajille RBG ja BSM myöntämä julkinen rahoitus, joka tarjoaa taloudellisen edun, parantaa niiden taloudellista tilannetta. Vahvistuneen taloudellisen tilanteen ansiosta ne voivat edelleen tuottaa liikennepalveluja. Tämä johtaa myös siihen, että Saksasta ja muista jäsenvaltioista tulevien muiden yritysten mahdollisuudet tarjota liikennepalvelujaan näiden liikenteenharjoittajien liikennöimillä markkinoilla (Düsseldorfin alueella) heikkenevät, vaikka se on oikeudellisesti mahdollista.

(215) Edellä esitetyn perusteella komissio päätyy siihen tulokseen, että RBG:n ja BSM:n julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä maksettavana korvauksena saama rahoitus vahvistaa niiden asemaa jäsenvaltioiden välisessä kaupassa kilpaileviin yrityksiin verrattuna ja vaikuttaa sen vuoksi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

9.5 *PÄÄTELMÄ*

(216) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että RBG:lle ja BSM:lle julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi myönnetty rahoitus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

10. **TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE**

(217) SEUT-sopimuksen 93 artiklassa määrätään sellaisten tukien soveltuvuuden edellytyksistä, joita myönnetään, kun koordinoidaan liikennettä tai otetaan hoidettavaksi julkisen palvelun velvoitteita liikenteen alalla.

(218) Komissio toteaa, että 106 artiklan 2 kohtaa ei voida nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa soveltaa julkisen liikenteen alalla toimiviin yrityksiin, sillä 93 artikla muodostaa yhteisön erityismääräyksen (lex specialis) suhteessa 106 artiklan 2 kohtaan ([45]).

(219) Altmark-tuomion ([46]) mukaan SEUT-sopimuksen 93 artiklaa ei voitu soveltaa suoraan, vaan ainoastaan neuvoston asetusten, erityisesti asetuksen (ETY) N:o 1191/69 tai asetuksen (ETY) N:o 1107/70 nojalla.

(220) Asetus (EY) N:o 1370/2007 tuli voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Tällä asetuksella kumottiin samalla asetus (ETY) N:o 1191/69 ja neuvoston asetus (ETY) N:o 1107/70.

([41]) Asia C-730/79, Philip Morris v. komissio, tuomio 17.9.1980, Kok. 1980, s. 2671, 11 kohta, asia T-214/95, Het Vlaams Gewest v. komissio, Kok. 1998, s. II-717, 50 kohta.
([42]) Asia C-730/79, Philip Morris v. komissio, 12 kohta.
([43]) Asia C-280/00, Altmark-tuomio, 79 kohta.
([44]) Asia C-280/00, Altmark-tuomio, 77–78 kohta.
([45]) SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen 28.11.2005 tehdyn komission päätöksen 2005/842/EY johdanto-osan 17 perustelukappale, EUVL L 312, 29.11.2005, s. 67.
([46]) Asia C-280/00, Altmark-tuomio, 107 kohta. Ks. myös yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.3.2004 asiassa T-157/01, Danske Busvognmænd v. komissio, Kok. 2004, s. II-917, 100 kohta.

(221) Asetus (EY) N:o 1370/2007 koskee korvauksia julkisen palvelun velvoitteista, jotka koskevat julkista henkilölähiliikennettä rautateillä ja muussa raideliikenteessä sekä kadulla. Sen vuoksi komission on tutkittava käsiteltävänä olevien toimenpiteiden soveltuvuus sisämarkkinoille asetuksen (EY) N:o 1370/2007 perusteella, joka muodostaa komission päätöksen ajankohtana voimassa olleen säädöksen.

(222) Asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 on määritetty edellytykset, joiden vallitessa toimivaltaiset viranomaiset voivat maksaa korvauksen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen nojalla toteutettavien henkilöliikennepalvelujen muodostamien julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä. Julkisen palvelun velvoitteiden toimeksianto tapahtui nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa kolmella toimeksiantoasiakirjalla (eli luvilla, lähiliikennesuunnitelmilla ja VRR:n omiin rahoitusperiaatteisiin perustuvalla rahoituspäätöksellä).

(223) Komissio toteaa lisäksi, ettei asianomainen ole kiistänyt asetuksen (EY) N:o 1370/2007 soveltamista käsiteltävänä olevaan asiaan. Komissio toteaa myös, että Saksa katsoo, että asetusta (EY) N:o 1370/2007 voidaan soveltaa lähtökohtaisesti ainoastaan korvauksiin, jotka on myönnetty 3 päivän joulukuuta 2009 jälkeen.

(224) Tutkittuaan Saksan esittämiä argumentteja komissio on kuitenkin päätynyt siihen tulokseen, etteivät ne aseta kyseenalaiseksi sen valtiontukea koskevan EU-lainsäädännön soveltamista ratione temporis, jonka mukaan komission on perustettava päätöksensä sen tekohetkellä voimassa olevaan lainsäädäntöön. Komissio katsoo, että julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset on tutkittava asetuksen (EY) N:o 1370/2007 nojalla seuraavista syistä:

(225) Komissio toteaa ensinnäkin, että asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 säädetään itsessään sen voimaantulotavoista ja soveltamisesta ratione temporis. Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 12 artiklan mukaan asetus tuli voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Asetuksen 10 artiklan 1 kohdan mukaan asetus (ETY) N:o 1191/69 kumottiin samana päivänä. Näin ollen komissio ei voi enää perustaa arviotaan asetukseen (ETY) N:o 1191/69, joka ei ollut enää voimassa päätöksentekohetkellä, vaan sen on perustuttava asetukseen (EY) N:o 1370/2007.

(226) Toiseksi komissio toteaa, että asetus (EY) N:o 1370/2007 ei sisällä viitteitä siitä, että tätä asetusta ei voitaisi soveltaa sellaisia julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, jotka on tehty ennen sen voimaantuloa. Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohta sisältää siirtymäkausia, jotka koskevat ennen asetuksen voimaantuloa tehtyjä sopimuksia. Tämä säännös muodostaa periaatteessa poikkeuksen asetuksen 8 artiklan 2 kohdan soveltamisesta, joka koskee 5 artiklan sisältämien säännösten noudattamista sopimusten tekemisessä. Näin ollen on todettava, että siirtymäkauden aikana tehtyjä sopimuksia koskevat poikkeussäännökset eivät olisi olleet tarpeen, jos asetuksen soveltamisalaan eivät kuuluisi julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset, jotka on tehty ennen asetuksen voimaantuloa. Asetuksen 8 artikla päinvastoin vahvistaa, että tällaisiin sopimuksiin sovelletaan asetuksen muita säännöksiä.

(227) Kolmanneksi komissio toteaa, että valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä annettua komission ilmoitusta ([47]) ei voida soveltaa nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa. Mainitussa ilmoituksessa on nimenomaisesti vahvistettu, että se ei koske valtiontukia koskevien neuvoston ja komission asetusten tulkintaa. Asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 säädetään kuitenkin sen ajallisesta soveltamisesta.

(228) Neljänneksi komissio korostaa, että yhteisöjen tuomioistuinkin on vahvistanut sen periaatteen, että uutta oikeussääntöä sovelletaan välittömästi aikaisemman oikeussäännön soveltamisaikana syntyneen tilanteen tuleviin vaikutuksiin. Se on myös todennut, että luottamuksensuojan periaatetta ei voi laajentaa niin pitkälle, että uuden oikeussäännön soveltaminen aikaisemman oikeussäännön soveltamisaikana syntyneen tilanteen tuleviin vaikutuksiin on poissuljettua ([48]).

(229) Viidenneksi yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että yhteisön aineellisia oikeussääntöjä on tulkittava siten, että niitä sovelletaan ennen voimaantuloa lopullisiksi tulleisiin tilanteisiin ainoastaan siinä tapauksessa, että niiden sanamuodosta, tarkoituksesta tai systematiikasta käy selvästi ilmi, että niille on annettava tällainen vaikutus ([49]). Kuten 228 kappaleessa todetaan, tämä viimeinen edellytys täyttyy yksiselitteisesti asetuksessa (EY) N:o 1370/2007.

(230) Kuudenneksi komissio toteaa, että yhteisöjen tuomioistuin päätteli samassa tuomiossa, että kun oikeudellinen järjestelmä, jonka voimassa ollessa jäsenvaltio ilmoittaa suunnitellusta tuesta, muuttuu ennen kuin komissio tekee ratkaisunsa, komission on ratkaistava asia uusien sääntöjen perusteella ([50]). Yhteisöjen tuomioistuin totesi edelleen, että jäsenvaltion suunnitellusta tuesta tai tukijärjestelmästä tekemällä ilmoituksella ei luoda sellaista lopullisesti muotoutunutta oikeudellista tilannetta ja luottamuksensuojaa, joka merkitsisi sitä, että komission on ratkaistava kyseisten tukien tai tukijärjestelmien soveltuvuus yhteismarkkinoille soveltamalla kyseisen ilmoituksen tekohetkellä voimassa olleita sääntöjä. Näin ollen olisi ristiriitaista sallia jäsenvaltion, joka ei ole noudattanut ilmoitusvelvollisuuttaan, luoda lopullisesti muotoutuneen oikeudellisen tilanteen myöntämällä sääntöjenvastaisia tukia.

([47]) EUVL C 119, 22.5.2002, s. 22.
([48]) Ks. asia C-334/07 P, komissio v. Freistaat Sachsen, tuomio 11.12.2008, Kok. 2008, s. I-9465, 43 kohta.
([49]) Asia C-334/07 P, komissio v. Freistaat Sachsen, 44 kohta.
([50]) Asia C-334/07 P, komissio v. Freistaat Sachsen, 53 kohta.

(231) Nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa sovelletaan näin ollen asetusta (EY) N:o 1370/2007 ([51]).

10.1 *TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE ASETUKSEN (EY) N:o 1370/2007 PERUSTEELLA*

(232) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 9 artiklan 1 kohdan mukaan ”Julkisen henkilöliikenteen harjoittamista [– –] koskevien julkisista palveluista tämän asetuksen mukaisesti maksettavien korvausten on sovelluttava yhteismarkkinoille”. Seuraavaksi komissio tutkii, ovatko rahoitusperiaatteet ja sen perusteella RBG:lle ja BSM:lle maksetut korvaukset asetuksen (EY) N:o 1370/2007 säännösten mukaisia.

(233) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa: ”Kun toimivaltainen viranomainen päättää myöntää valitsemalleen liikenteenharjoittajalle minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja/tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, tämän viranomaisen on myönnettävä se julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa.”

(234) Julkisen palvelun velvoitteiden toimeksianto tapahtui nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa kolmella toimeksiantoasiakirjalla (eli luvilla, lähiliikennesuunnitelmilla ja VRR:n omiin rahoitusperiaatteisiin perustuvalla rahoituspäätöksellä). Sen vuoksi komissio päättelee, että se tapahtui asetuksen (EY) N:o 1370/2007 3 artiklan mukaisesti.

(235) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 4 artiklassa säädetään julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten seuraavasta pakollisesta sisällöstä:

(236) Asetuksen 4 artiklan 1 kohdan a alakohta – selkeästi määritellyt julkisen palvelun velvoitteet: Kuten 8.2.1 kohdassa todettiin, RBG:n ja BSM:n tehtäväksi annettiin selvästi määriteltyjen julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen.

(237) Asetuksen 4 artiklan 1 kohdan b alakohta – parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on vahvistettava etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi, niin että vältetään liialliset korvaukset: Kuten 9.2.2 kohdassa todetaan, korvausten parametrit vahvistetaan hylkäävässä rahoituspäätöksessä objektiivisesti ja läpinäkyvästi ilmoittamalla kutakin toimialaa koskevien kustannusluokkien enimmäissummat, ennen kuin julkisen palvelun velvoite täytetään.

(238) Asetuksen 4 artiklan 1 kohdan c alakohta ja kustannusten ja tulojen jakamista koskevien täytäntöönpanosäännösten 4 artiklan 2 kohta: Edellä mainittuihin parametreihin perustuvat selkeät kustannusten ja tulojen jakamista koskevat täytäntöönpanosäännökset, jotka koskevat neljää kustannusluokkaa, joissa korvausta maksetaan. Jokaiseen neljään julkisen palvelun velvoitteen luokkaan kohdistetaan erillisten tilien kustannukset ja tulot, jolloin sovelletaan Saksan lainsäädännön mukaisia tilinpäätösperiaatteita ja tilit tarkastaa vuosittain puolueeton tilintarkastaja ja VRR.

(239) Asetuksen 4 artiklan 3 kohta – määräaikojen asettaminen julkisia palveluhankintoja koskeville sopimuksille, jolloin niiden voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, kun on kyse linja-autoliikenteen palveluista, ja enintään 15 vuotta, kun on kyse rautateiden henkilöliikenteen ja muiden raideliikennemuotojen palveluista: Julkisen palvelun velvoitteiden toimeksianto tapahtui alun perin kolmella toimeksiantoasiakirjalla (eli luvilla, lähiliikennesuunnitelmilla ja VRR:n omiin rahoitusperiaatteisiin perustuvalla rahoituspäätöksellä). Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 tultua voimaan liikenteenharjoittajille asetetut julkisen palvelun velvoitteet koottiin yhteen asiakirjaan, jonka voimassaoloajaksi asetettiin 10 vuotta. Julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, jotka olivat voimassa jo ennen asetuksen (EY) N:o 1370/2007 voimaantuloa, sovelletaan siirtymäkausia. Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan d alakohdan mukaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimuksien, jotka on tehty 26 päivän heinäkuuta 2000 lukien ja ennen 3 päivää joulukuuta 2009 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen, soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, edellyttäen kuitenkin, että ne ovat voimassa määrätyn ajan, joka vastaa 4 artiklassa säädettyjä aikoja. Nyt käsiteltävänä olevassa asiassa sopimus tehtiin 8 artiklan 3 kohdan d alakohdassa mainitun ajanjakson aikana noudattamatta tarjouskilpailumenettelyä. Sen vuoksi sovelletaan 4 artiklan mukaista määräaikaisuutta. Sopimuksen voimassaoloaika on enintään 10 vuotta. Sen vuoksi se on 4 artiklan 3 kohdan säännösten mukainen.

(240) Asetuksen 4 artiklan 5 kohta – vaatimus tiettyjen työehtoihin liittyvien vaatimusten noudattamisesta: Sovellettavat tariffisopimukset on ilmoitettava kyseisissä asiakirjoissa, sillä RBG ja BSM ovat velvollisia noudattamaan Nordrhein-Westfalenin kunnallisen työnantajajärjestön kanssa neuvoteltua tariffisopimusta.

(241) Asetuksen 4 artiklan 6 kohta – vaatimus tiettyjen laatuvaatimusten noudattamisesta: Laatuvaatimuksia koskevat säännökset on ilmoitettu kyseisissä toimeksiantoasiakirjoissa.

([51]) Tämä vastaa komission vakiintunutta päätöksentekokäytäntöä (vrt. päätös C 41/2008, Danske Statsbaner, lopullinen päätös 24.2.2010, 303–313 kohta) ja EFTAn valvontaviranomaisen päätös (Katso päätös N:o 254/10/KOL, AS Oslo Sporveier ja AS Sporveisbussene, päätös 21.6.2010, s. 17 ja 18).

(242) Edellä 54 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa esitetyn nojalla komissio katsoo, että kolme toimeksiantoasiakirjaa sisältää kaikki asetuksen (EY) N:o 1370/2007 4 kohdan mukaiset pakolliset säännökset.

(243) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 5 artiklassa on vahvistettu säännökset, jotka koskevat julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä. Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan siirtymäkausisäännösten mukaan rauta- ja maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on aloitettava 5 artiklan soveltaminen kuitenkin vasta 3 päivästä joulukuuta 2019 lukien. Sen vuoksi asetuksen (EY) N:o 1370/2007 5 artiklan säännöksiä ei voida soveltaa nyt käsiteltävänä olevassa asiassa.

(244) Komissio muistuttaa Saksaa uudelleen siitä, että jäsenvaltioiden on toteutettava tämän siirtymäkauden aikana toimia asetuksen (EY) N:o 1370/2007 5 artiklan noudattamiseksi asteittain.

(245) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 6 artiklan 1 kohdan mukaan kaikkien korvausten on vastattava asetuksen 4 artiklan ja liitteen säännöksiä.

(246) Komissio muistuttaa aluksi siitä, että kuten edellä todettiin, nyt käsiteltävänä olevassa asiassa noudatettiin kaikkia artiklan 4 säännöksiä.

(247) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 liitteessä on säädetty, ettei korvaussumma saa ylittää määrää, joka vastaa seuraavista tekijöistä muodostuvaa rahasummaa: Kustannukset, jotka aiheutuvat julkisen palvelun velvoitteesta miinus tariffiin perustuvat tulot, miinus kaikki positiiviset taloudelliset vaikutukset kyseessä olevan julkisen palvelun velvoitteen/velvoitteiden täyttämiseen käytetyssä verkossa, plus kohtuullinen voitto. Lisäksi liitteessä on vahvistettu, että kustannukset ja tulot on laskettava voimassa olevien kirjanpito- ja verotussääntöjen mukaisesti. Kirjanpidon on läpinäkyvyyden vuoksi tapahduttava erillään muusta kirjanpidosta.

(248) Nyt käsiteltävänä olevasta asiasta komissio toteaa, että kuten 9.2.3 kohdassa todettiin, julkisen palvelun velvoitteista maksettavien korvausten on oltava liitteessä olevien säännösten mukaisia ja että korvaukset eivät saa johtaa ylikompensaatioon. Käyttömaksuista saatujen tulojen, tuottojen, muiden positiivisten taloudellisten vaikutusten ja julkisen palvelun velvoitteeseen liittyvien kustannusten määrityksestä kävi ilmi, että BSM:lle ja RBG:lle aiheutui vuosittain tappioita julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä. Nämä tappiot katettiin vuosina 2006–2009 korvauksilla, minkä ansiosta saavutettiin nollatulos.

(249) Komissio toteaa edelleen, että nyt esillä olevassa asiassa yritykset eivät saa kohtuullista voittoa. Lisäksi julkisen palvelun velvoitteisiin liittyvät kustannukset ja tulot tarkistetaan, niin että ne ovat voimassa olevien kirjanpito- ja verotussääntöjen mukaisia. Läpinäkyvyyden lisäämiseksi kyseisten yritysten julkisen palvelun velvoitteisiin liittyviä palveluja ja niihin liittymättömiä toimintoja koskeva kirjanpito tapahtuvat erillään.

(250) Edellä esitettyjen huomautusten perusteella komissio päättelee, että julkisen palvelun velvoitteista maksettava korvaus estää ylikompensaatiot ja on asetuksen (EY) N:o 1370/2007 4 ja 6 artiklan säännösten ja liitteen mukainen.

(251) Sen vuoksi komissio katsoo, että nyt esillä olevassa asiassa on noudatettu valtiontukisääntöjen yleisiä periaatteita, joiden mukaisesti tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava. Lisäksi komissio toteaa, että RBG:lle ja BSM:lle julkisen palvelun velvoitteiden vuoksi maksettavan korvauksen tutkiminen asetuksen (EY) N:o 1107/70 nojalla johtaisi samoihin päätelmiin.

(252) Komissio päätyy näin ollen siihen tulokseen, että SEUT-sopimuksen 93 artiklan ja asetuksen (EY) N:o 1370/2007 9 artiklan 1 kohdan mukaan RBG:lle ja BSM:lle maksettava tuki soveltuu sisämarkkinoille.

11. **PÄÄTELMÄ**

(253) Komissio päätyy siihen tulokseen, että asetuksen (EY) N:o 1370/2007 9 artiklan 1 kohdan ja SEUT-sopimuksen 93 artiklan perusteella tuki soveltuu sisämarkkinoille. Komissio toteaa, että tämä päätös koskee toimien soveltuvuutta sisämarkkinoille valtiontukina ja että tämä arviointi ei ennakoi komission tutkimusta, joka koskee unionin lainsäädännön soveltamista julkisiin hankintoihin ja toimilupiin tässä asiassa.

(254) Komissio toteaa, että yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan se voi tutkia valtiontuen soveltuvuuden sisämarkkinoille riippumatta mahdollisesta unionin oikeuden toisen säännöksen rikkomisesta, jos viimeksi mainittu ei liity tuen kohteeseen niin erottamattomasti, ettei erillinen tutkinta ole mahdollista.

(255) Komissio toteaa nyt esillä olevassa asiassa, että julkisia hankintoja ja toimilupia koskevien säännösten mahdollinen rikkominen, esimerkiksi kyseessä oleva lupien myöntäminen BSM:lle ja RBG:lle, ei väistämättä aiheuta vaikutuksia, jotka edelleen vahvistavat tuen aiheuttamaa kilpailun vääristymistä. Tämä päätös koskee siis ainoastaan valtiontukien tutkimista.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuet, jotka Saksa on myöntänyt Rheinbahn AG:lle ja Bahnen der Stadt Monheimille vuosina 2006–2009 julkisen paikallisliikenteen (ÖSPV) rahoituksesta Rein-Ruhrin liikenneyhtymän alueella annettujen periaatteiden nojalla, soveltuvat asetuksen (EY) N:o 1370/2007 9 artiklan 1 kohdan ja SEUT-sopimuksen 93 artiklan perusteella sisämarkkinoille.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 23 päivänä helmikuuta 2011.

Komission puolesta

Joaquín ALMUNIA

Varapuheenjohtaja