II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE

z dne 23. februarja 2011

o državni pomoči C 58/06 (ex NN 98/05), ki jo je Nemčija odobrila podjetjema Bahnen der Stadt Monheim (BSM) in Rheinische Bahngesellschaft (RBG) v združenju Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

(notificirano pod dokumentarno številko C(2011) 632)

(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2011/501/EU)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o Evropski uniji in Pogodbe o delovanju Evropske unije ter zlasti prvega pododstavka člena 108(2) PDEU ([1]),

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami ([2]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je z dopisom z dne 21. decembra 2006 Nemčiji sporočila svojo odločitev, da je treba „stari sistem financiranja“ združenja Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (v nadaljnjem besedilu: VRR) obravnavati kot obstoječo pomoč in da v zvezi z „novim sistemom financiranja“ ([3]) združenja VRR, na podlagi katerega podjetji Rheinische Bahngesellschaft AG (v nadaljnjem besedilu: RBG) in Bahnen der Stadt Monheim GmbH (v nadaljnjem besedilu: BSM) prejemata nadomestila za javne storitve, začenja postopek na podlagi člena 108(2) PDEU; obenem je Nemčijo pozvala, naj predloži pripombe. Na zahtevo Nemčije je bil 1. februarja 2007 organiziran sestanek. Nemčija je predložila pripombe 18. aprila 2007 in 4. maja 2007.

(2) Odločitev Komisije o začetku formalnega postopka preiskave, je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* z dne 31. marca 2007 ([4]). Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe o zadevnih ukrepih v enem mesecu od dneva objave.

(3) Komisija je prejela pripombe ene zainteresirane strani. Zadevne pripombe je poslala Nemčiji z dopisom z dne 29. maja 2007. Nemčija je imela možnost, da nanje odgovori v enem mesecu. Komisija je prejela pripombe Nemčije v dopisu z dne 29. junija 2007.

(4) Na zahtevo Nemčije je bil 31. januarja 2008 organiziran drugi sestanek. Po tem sestanku je Nemčija 5. maja 2008 in 3. julija 2008 Komisiji poslala zahtevane dodatne informacije.

(5) Zainteresirana stran je z dopisi z dne 2. oktobra 2007, 30. januarja 2008 in 4. aprila 2008 natančneje obrazložila svoje prvotne trditve.

([1]) S 1. decembrom 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člena 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije. V obeh primerih so določbe v bistvu enake. Za namene tega sklepa se sklicevanja na člena 107 in 108 PDEU po potrebi razumejo kot sklicevanja na člena 87 in 88 Pogodbe ES.

([2]) UL C 74, 31.3.2007, str. 18.

([3]) Glej oddelek 4.2.

([4]) Glej opombo 2.

(6) Komisija je z dopisom z dne 10. julija 2008 zaprosila Nemčijo za dodatna pojasnila v zvezi s predloženimi informacijami; Nemčija je tudi dobila možnost, da v enem mesecu odgovori na dodatna pojasnila zainteresirane strani. Nemčija je odgovorila z dopisoma z dne 5. avgusta 2008 in 30. septembra 2008.

(7) Komisija je z dopisom z dne 16. decembra 2009 pozvala Nemčijo in zainteresirano stran, naj do 10. januarja 2010 pošljeta pripombe o združljivosti zadevnih ukrepov z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70 ([5]). Nemčija in zainteresirana stran sta vložili prošnjo za podaljšanje roka. Komisija je obema podaljšala rok do 12. januarja 2010. Pripombe Nemčije je prejela z dopisom z dne 12. januarja 2010. Zainteresirana stran v roku ni poslala pripomb. Z dopisom z dne 13. januarja 2010 je nato Komisiji sporočila, da ne želi biti več vključena v postopek.

(8) Nemčija je z dopisom z dne 12. januarja 2010 Komisiji poleg tega sporočila, da so bili akti o pooblastitvi za podjetji RBG in BMS ter novi sistem financiranja za združenje VRR spremenjeni zaradi uskladitve z Uredbo (ES) št. 1370/2007.

2. ZAINTERESIRANE STRANI

(9) Združenje VRR je ustanovilo več mest in okrožij z območja Rena in Porurja, da bi izpolnjevalo njihovo nalogo v zvezi z načrtovanjem in organizacijo javnega potniškega prevoza na svojem območju in plačevalo nadomestila za opravljanje storitev javnega prevoza. Združenje VRR sestavljata dva pravno ločena organa javnega prava, „Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ (v nadaljnjem besedilu: ZV VRR) ([6]) in „Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR“ (v nadaljnjem besedilu: VRR AöR) ([7]).

(10) ZV VRR je upravičen, da od mest in okrožij, ki mu pripadajo, pobira prispevke za financiranje nadomestil za javne storitve. Pravna podlaga za prispevke sta člena 19 in 20 statuta interesnega združenja Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr z dne 21. junija 2006 v različici z dne 10. decembra 2008 (v nadaljnjem besedilu: statut ZV VRR) ([8]).

(11) Podjetji RBG ([9]) in BSM ([10]), ki sta domnevno upravičeni do zadevnih ukrepov, delujeta v mestnem javnem prevozu (avtobusi, tramvaji in vlaki) na območju Düsseldorfa. Njune proge so del javnega prometnega omrežja združenja VRR.

(12) RBG in BSM prevažata potnike na progah javnega potniškega prevoza na podlagi dovoljenj, ki so jih izdali regionalni organi okrožja Düsseldorf v skladu z zakonom o prevozu potnikov (v nadaljnjem besedilu: PBefG), predvsem na podlagi člena 13 PBefG. Prosilec dobi z dovoljenjem izključno pravico do opravljanja prevozov na posamezni progi; v zameno pa mora podjetje, ki dobi dovoljenje, opravljati storitve v javnem prevozu po pogojih, določenih v dovoljenju, v katerem so navedeni zlasti pogostnost prevozov, prevoženi kilometri in drugi parametri kakovosti.

3. PODROBEN OPIS UKREPA

3.1 *NASLOV, PRORAČUN IN TRAJANJE*

(13) Naslov: Finančna pomoč za podjetji BSM in RBG.

(14) Letni proračun znaša med […] (*) in […] milijoni EUR za podjetje BSM ter med […] in […] milijoni EUR za podjetje RBG. Proračun za nadomestila se v skladu z direktivo o financiranju ter sporazumom o nadzoru in prenosu dobička financira z javnimi sredstvi. Veljavnost direktive o financiranju ter sporazuma o nadzoru in prenosu dobička ni omejena.

([5]) UL L 315, 3.12.2007, str. 1.

([6]) ZV VRR so ustanovila zadevna mesta in okrožja v skladu z določbami zakona o komunalnem delu dežele Severno Porenje - Vestfalija.

([7]) VRR AöR je bil ustanovljen septembra 2004, ustanovil pa ga je ZV VRR. Od junija 2007 je VRR AöR skupna ustanova javnega prava za skupno opravljanje nalog v javnem potniškem prevozu v mestih, ne samo na območju organa ZV VRR, ampak tudi na sosednjih območjih „Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein“. Ker je ZV VRR upravo in naloge, vključno s financiranjem obveznosti javne službe, prenesel na organ VRR AöR, se v nadaljevanju ne razlikuje več med ZV VRR in VRR AöR; v nadaljnjem besedilu se zanju uporablja izraz VRR.

([8]) Najnovejša različica statuta organa ZV VRR je na voljo na spletnem naslovu: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) Podjetje RBG, ki se je 29. aprila 2005 preimenovalo v „Rheinbahn AG“, je v lasti mesta Düsseldorf (5 %) in podjetja „Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH“ (95 %), ki je v 100-odstotni lasti mesta Düsseldorf in se je do 18. junija 2007 imenovalo „Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH“. Po podatkih na spletni strani mesta Düsseldorf (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf) ima Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH tudi 25,05-odstotni delež v podjetju „Stadtwerke Düsseldorf AG“, 100-odstotni delež v podjetju „Bädergesellschaft Düsseldorf mbH“ in 50-odstotni delež v podjetju „Flughafen Düsseldorf GmbH“ (vsi podatki so z dne 31. decembra 2006).

([10]) BSM je v 100-odstotni lasti podjetja „Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH“, ki je v 100-odstotni lasti mesta Monheim. Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH ima poleg podjetja BSM tudi 49,9-odstotni delež v podjetju „MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH“, 99-odstotni delež v podjetju „Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH“ in 100-odstotni delež v podjetju „Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH“.

(*) Velja obveznost varovanja poslovne skrivnosti.

3.2 *UPRAVIČENOST IN CILJ*

(15) Upravičenca do zadevnih nadomestil sta podjetji RBG in BSM.

(16) Cilj ukrepa je ustrezen prevoz prebivalstva v javnem potniškem prevozu. V skladu s členom 4 statuta ZV VRR je namen sodelovanja med deželo Severno Porenje - Vestfalija, združenjem VRR in prevozniki povečati privlačnost javnega potniškega prevoza z usklajenim načrtovanjem in oblikovanjem ponudbe storitev, enotnimi in za uporabnika ugodnimi cenami, usklajenimi potniškimi informacijami ter upoštevanjem potreb invalidnih oseb in enotnih standardov kakovosti.

4. **RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA**

4.1 *PREDMET POSTOPKA*

(17) Odločitev o začetku postopka se nanaša samo na nadomestila za podjetji RBG in BSM, ki temeljijo na „novem sistemu financiranja“, sprejetem s sklepom združenja VRR z dne 28. junija 2005, in se nanašajo na obveznosti javne službe za avtobusne in tramvajske prevoze. Zato se tudi ta sklep nanaša samo na ta nadomestila za podjetji RBG in BSM.

4.2 *„NOVI SISTEM FINANCIRANJA“*

(18) Komisija je v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave določila naslednja svežnja ukrepov financiranja za podjetji RBG in BSM:

— financiranje prevoznikov na območju Rena in Porurja, kot sta podjetji RBG in BSM, ki ga zagotavlja združenje VRR, in

— navzkrižno subvencioniranje podjetij RBG in BSM, ki ga izvajata mestni holdinški družbi mesta Düsseldorf in mesta Monheim.

(19) Pravna podlaga za oba svežnja paketov je 28. junija 2005 sprejeta direktiva o financiranju ÖSPV v združenju Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (v nadaljnjem besedilu: direktiva o financiranju) in njene priloge ([11]).

(20) Poleg tega pravno podlago za drugi sveženj ukrepov financiranja oblikujejo dvostranske pogodbe med podjetjem RBG oziroma podjetjem BSM in holdinškimi družbami mesta Düsseldorf oziroma mesta Monheim.

4.2.1 FINANCIRANJE PODJETIJ RBG IN BSM S STRANI VRR

(21) Združenje VRR z izplačili podjetjem, ki na njegovem območju opravljajo storitve javnega prevoza, pokriva del njihovih stroškov. S sklepom z dne 28. junija 2005 je sistem financiranja, ki je veljal od leta 1990 („stari sistem financiranja“), nadomestil novi, bistveno spremenjeni sistem („novi sistem financiranja“).

(22) Novi sistem financiranja je bil nazadnje spremenjen 10. septembra 2009 zaradi začetka veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007 z dne 3. decembra 2009.

(23) Sistem financiranja združenja VRR naj bi bil z reformo z dne 28. junija 2005 usklajen s sodbo v zadevi Altmark ([12]). V oddelkih od 5.4.3 do 5.4.5 direktive o financiranju je prikazano, kako se upošteva navedena sodba, zlasti četrto merilo. V oddelku 5.4.3 je višina subvencij določena na podlagi analize stroškov povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, tako da lahko izpolnjuje naložene obveznosti javne službe. Združenje VRR v oddelku 5.4.4 na podlagi te analize letno določi parametre za izračun zneskov nadomestila za vsako od štirih kategorij, opisanih v nadaljevanju; metoda za posodobitev (oziroma indeksacijo) teh parametrov je opredeljena v Prilogi 9 k direktivi o financiranju. Zneski nadomestila za posamezna podjetja so v skladu z oddelkom 5.4.5 omejeni na stroške, ki so konkretnemu podjetju dokazano nastali pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, parametre za izračun nadomestila pa je treba redno strokovno preverjati.

(24) Novi sistem financiranja je izčrpno opisan v direktivi o financiranju in njenih prilogah.

(25) Združenje VRR v skladu z oddelkom 2.1 direktive o financiranju financira izpolnjevanje obveznosti javne službe na svojem območju. V oddelkih od 2.2.1 do 2.2.4 so opredeljene štiri kategorije stroškov, katerih financiranje lahko zagotavlja VRR. Kategorije so natančneje pojasnjene v Prilogi 1 k direktivi o financiranju. Opredelitev štirih kategorij (uporabljene okrajšave ustrezajo oštevilčenju kategorij stroškov v direktivi o financiranju):

([11]) Najnovejša različica direktive o financiranju je na voljo na spletni strani združenja VRR na naslovu: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf.

([12]) Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003 v zadevi *Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, Recueil, str. I-7747; v nadaljnjem besedilu: sodba Altmark).

(26) (a) Zagotavljanje in vzdrževanje infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: kategorija stroškov 1): ta kategorija zajema stroške gradnje in vzdrževanja nepremičnih naprav ter s tem povezanih varnostnih in navigacijskih sistemov. Pojem „infrastruktura“ vključuje tramvajske tire, ločene vozne pasove za avtobuse, parkirišča s povezavami z mestom (P + R, parkiraj in se pelji), avtobusne in železniške postaje, garaže in delavnice ter varnostne in navigacijske sisteme. Ta kategorija zajema tudi stroške osebja, potrebnega za izpolnjevanje teh nalog.

(27) (b) Režijske in prodajne naloge, ki se nanašajo na združenje oziroma nosilce nalog (v nadaljnjem besedilu: kategorija stroškov 2): ta kategorija zajema vse dodatne stroške, ki prevoznikom nastanejo s članstvom v združenju VRR. Ti dodatni stroški nastanejo zaradi centraliziranega načrtovanja in koordinacije, trženja in finančnega poslovodenja, prodaje in nadzora nad zadevnimi storitvami.

(28) (c) Standardi kakovosti vozil, ki se nanašajo na združenje oziroma nosilce nalog (v nadaljnjem besedilu: kategorija stroškov 3): ta kategorija zajema vse dodatne stroške, ki nastanejo zaradi upoštevanja standardov kakovosti vozil. Prevozniki lahko zahtevajo povračilo dodatnih stroškov za nakup klimatiziranih vozil, videonadzora, nizkopodnega sistema, plinskega pogona, dvižnega sistema za invalide ali okolju prijaznega motorja.

(29) (d) Dodatne storitve v prometu ali drugače vrednotene storitve, ki se nanašajo na združenje oziroma nosilce nalog, na območju obratovanja: ta kategorija se deli na tri podkategorije:

I. dodatni stroški zaradi obveznosti, ki jih neposredno dodelijo nosilci nalog ali VRR, da se zagotavljajo nedobičkonosne storitve v urah redkega prometa (v nadaljnjem besedilu: kategorija stroškov 4a);

II. družbenopolitične obveznosti v povezavi z zahtevami delničarja na območju obratovanja ([13]) (v nadaljnjem besedilu: kategorija stroškov 4b) in

III. zahteve za območje obratovanja oziroma sistemske zahteve – zahteve nosilcev nalog oziroma združenja na podlagi posebnega dokaza, ki pomenijo ekonomsko breme (v nadaljnjem besedilu: kategorija stroškov 4c).

([13]) To se nanaša na obveznost, da se uporabi kolektivna pogodba, izpogajana z občinskim združenjem delodajalcev dežele Severno Porenje - Vestfalija (glej točko 52).

(30) Javni prevozniki lahko v skladu z direktivo o financiranju zahtevajo nadomestilo za opravljanje storitev javnega prevoza. Zahteva mora vsebovati dokumente, predpisane v oddelkih 5, 7 in 8 direktive o financiranju, kot sta izračun stroškov za izpolnjevanje obveznosti javne službe in navedba morebitnih finančnih sredstev drugih organov. Prevozniki morajo zahtevo za nadomestila predložiti najpozneje 31. oktobra leta pred začetkom izpolnjevanja obveznosti javne službe.

(31) Na podlagi informacij, ki so jih prevozniki posredovali v skladu z oddelkom 5.4.2 in Prilogo 2 k direktivi o financiranju, VRR izračuna nadomestila, v katerih je treba upoštevati stroške, ki bi povprečnemu, dobro vodenemu podjetju nastali pri izpolnjevanju enakih obveznosti. Nato izda odločbo o financiranju. Ta pravno zavezujoča odločba potrjuje pooblastitev in določa nadomestila za vse štiri kategorije stroškov. Na koncu vsakega leta mora javni prevoznik predložiti pisne dokaze o prihodkih in stroških izpolnjevanja obveznosti javne službe. To preveri VRR. Nato se izda še ena zavezujoča upravna odločba, s katero se natančno določi znesek, ki ga podjetje prejme kot nadomestilo.

4.2.2 FINANCIRANJE PODJETIJ RBG IN BSM Z NAVZKRIŽNIM SUBVENCIONIRANJEM

(32) V statutu ZV VRR je predvidena možnost, da mesta in okrožja, ki so lastniki posameznega prevoznika, temu neposredno izplačajo nadomestilo, ustrezni znesek pa odštejejo od svojih prispevkov za ZV VRR.

(33) V členu 19 statuta ZV VRR je predvidenih pet različnih oblik takih neposrednih izplačil:

— prostovoljne neposredne in posredne storitve mesta ali okrožja, vključno s prihodki od naložb v vrednostnih papirjih, ki jih mesto ali okrožje vloži v podjetje prevoznika,

— prostovoljne storitve tretjih oseb,

— navzkrižno subvencioniranje s pogodbami o delitvi prihodkov, če je prevoznik del holdinške družbe in se njegove izgube krijejo z dobički drugih podjetij, na primer komunalnih,

— izplačilo dobičkov podjetij, v katerih je prevoznik navzoč z udeležbo ali lastniškim deležem,

— razlika med prispevki in skupno izgubo prevoznika.

(34) Zneski, izplačani v skladu s členom 19 statuta ZV VRR, se upoštevajo pri izračunu nadomestila, ki ga VRR izplača prevozniku. V skladu z oddelkom 8 direktive o financiranju se zahteva prevoznika za financiranje s strani združenja VRR zavrne, če je (občinski) delničar izkoristil eno ali več možnosti, navedenih v členu 19 statuta ZV VRR. Ta znesek se odšteje od izplačil, do katerih je prevoznik upravičen po direktivi o financiranju.

(35) Mesti Düsseldorf in Monheim sta izkoristili možnosti po členu 19 statuta ZV VRR in sklenili pogodbe s podjetjem RBG oziroma BSM. Te so opisane v naslednjih uvodnih izjavah.

(36) *Domnevno navzkrižno subvencioniranje podjetja RBG s strani podjetja Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH:* po informacijah, ki jih je predložil prvotni pritožnik, Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH očitno na podlagi sporazumov o nadzoru in prenosu dobička prenaša dobiček svojih dobičkonosnih holdingov – Stadtwerke Düsseldorf AG in Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH – na hčerinski družbi RBG in Bädergesellschaft Düsseldorf, ki izkazujeta izgubo.

(37) *Domnevno navzkrižno subvencioniranje podjetja RBG s strani mesta Düsseldorf:* poleg tega se je Komisija na podlagi navedb, ki jih je predstavil prvotni pritožnik, sklicevala na neposredne subvencije, ki jih je podjetje RBG prejelo od mesta Düsseldorf. Te subvencije očitno izhajajo iz dividend, ki jih mesto Düsseldorf prejme na podlagi 1,1-odstotnega lastniškega deleža v družbi RWE AG.

(38) *Letna izplačila mesta Düsseldorf podjetju RBG:* Nemčija je v odgovoru na odločitev o sprožitvi postopka razjasnila, da med podjetjema Stadtwerke Düsseldorf AG in Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH (od 18. junija 2007: Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH; v nadaljnjem besedilu: holdinška družba) nikoli ni bil sklenjen sporazum o nadzoru in prenosu dobička. Vendar je holdinška družba izvajala letna izplačila podjetju RBG za izpolnjevanje obveznosti javne službe; ta izplačila se upoštevajo pri izračunu nadomestila, ki ga združenje VRR izplača za obveznosti javne službe. Nemčija še navaja, da se dividende od delnic podjetja RWE izplačajo mestu, ne pa podjetju RBG.

(39) *Navzkrižno subvencioniranje podjetja BSM:* po informacijah, ki jih je predložil prvotni pritožnik, se dobički navedenega podjetja na podlagi pogodbe med podjetjema Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH in Elektrizitätswerken der Stadt Monheim GmbH uporabljajo za financiranje letnih izgub podjetja BSM. BSM je hčerinska družba v 100-odstotni lasti podjetja Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. ([14])

(40) Nemčija je v odgovoru na odločitev o sprožitvi postopka razjasnila, da je bil 27. oktobra 1987 med podjetjem BSM in družbo Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH sklenjen sporazum o nadzoru in prenosu dobička, ki je začel veljati 1. januarja 1988. V skladu s členom 4(1) tega sporazuma se vsi dobički podjetja BSM izplačajo družbi Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, ki po drugi strani krije vse izgube podjetja BSM.

4.3 *DVOMI KOMISIJE O NADOMESTILIH, KI SE PODJETJEMA RBG IN BSM IZPLAČUJEJO NA PODLAGI „NOVEGA SISTEMA FINANCIRANJA“*

4.3.1 OBSTOJ POMOČI

(41) Komisija je glede obstoja pomoči ob sprožitvi formalnega postopka preiskave sklenila, da se zadevna ukrepa nanašata na državna sredstva in da ju je mogoče pripisati državi.

(42) Komisija je v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave navedla, da se po mnenju Nemčije z zadevnima ukrepoma financiranja ne zagotavlja selektivna ekonomska prednost, saj naj bi bila vsa štiri merila Altmark izpolnjena, ukrepa financiranja pa ne moreta povzročiti izkrivljanja konkurence ali vplivati na trgovino med državami članicami. Vendar je Komisija na podlagi informacij, ki jih je Nemčija podala med predhodno preučitvijo, v zvezi s tem izrazila naslednje dvome:

(43) Komisija je glede prvega merila Altmark začasno sklenila, da so bile podjetjem, ki delujejo v okviru združenja VRR, z dovoljenji za upravljanje avtobusnih in tramvajskih prog, ki jih je dal pristojni regionalni organ, naložene obveznosti javne službe.

([14]) Nemčija je v zvezi z udeležbami družbe Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (v 100-odstotni lasti mesta Monheim) navedla naslednje podrobnosti:
— 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) Glede drugega merila Altmark je dvomila, ali vse štiri kategorije stroškov v resnici pomenijo obveznosti javne službe in ali so bile obveznosti javne službe jasno opredeljene. Poleg tega ni bilo jasno, ali naj zadevna podjetja vsaj del stroškov obravnavanih ukrepov plačajo zaradi lastnega komercialnega interesa, tako da bi se ta del stroškov pokrival le s prihodki od prodaje vozovnic. Komisija je še navedla, da Nemčija ni predložila podrobnih informacij o parametrih in metodi za izračun nadomestil.

(45) Komisija v odločitvi o sprožitvi postopka ni mogla izključiti, da nadomestilo presega znesek, potreben za popolno ali delno pokritje stroškov izpolnjevanja obveznosti javne službe (tretje merilo Altmark).

(46) Ker so bila dovoljenja za prevoznike v okviru združenja VRR dana neposredno brez javnega razpisa, je Komisija dvomila, ali je izpolnjeno četrto merilo Altmark. Na razpolago ni imela dovolj informacij, da bi lahko presodila, ali nadomestilo, izračunano na podlagi povprečnih stroškov vseh podjetij, ki jih financira VRR, ustreza stroškom dobro vodenega podjetja, ki omogoča dostop do prevoznih sredstev.

(47) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka trdila, da financiranje zadevnih ukrepov vpliva na trgovino med državami in ogroža konkurenco na notranjem trgu ali bi jo lahko ogrožalo.

4.3.2 ZDRUŽLJIVOST POMOČI Z NOTRANJIM TRGOM

(48) Ker Komisija ni mogla izključiti obstoja državne pomoči, je preverila morebitno združljivost te pomoči z notranjim trgom na podlagi člena 93 PDEU.

(49) Člena 93 PDEU v skladu s sodbo Altmark ni mogoče uporabiti neposredno, temveč le prek treh uredb Sveta, sprejetih na podlagi tega člena. ([15]) Zato se domneva, da Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh ([16]) in Uredba Sveta (EGS) št. 1107/70 z dne 4. junija 1970 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovnih poteh ([17]) opredeljujeta pravni okvir za presojo združljivosti obveznosti javne službe z notranjim trgom.

([15]) Glej zgoraj navedeno sodbo Altmark (C-280/00), točke 101 in 105–107.

([16]) UL L 156, 28.6.1969, str. 1.

([17]) UL L 130, 15.6.1970, str. 1.

(50) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka izhajala iz tega, da je Nemčija zadevne storitve prevoza izvzela iz področja uporabe Uredbe (EGS) št. 1191/69, zato naj bi zadevni pravni okvir določala edino Uredba (EGS) št. 1107/70.

(51) V zvezi z združljivostjo pomoči s členom 3(2) Uredbe (EGS) št. 1107/70 Komisija dvomi, ali obveznosti, za katere podjetji BSM in RBG prejemata nadomestila, pomenijo obveznosti javne službe in ali izplačani zneski ustrezajo stroškom, ki nastanejo iz teh obveznosti.

5. **PRIPOMBE NEMČIJE** ([18])

5.1 *OBSEG POSTOPKA*

(52) Nemčija je najprej podala osnovne informacije o izvajanju novega sistema financiranja. Zlasti je pojasnila, da je stari sistem financiranja veljal do konca leta 2005 (do 31. decembra 2005). Novi sistem financiranja, sprejet 28. junija 2005, je začel veljati 1. januarja 2006.

(53) Nemčija poudarja, da je pritožbo, prispelo ob začetku tega postopka, mesto Langenfeld vložilo z dopisom z dne 27. januarja 1999 in obnovilo 21. januarja 2004. Po mnenju Nemčije se zato preiskava Komisije nanaša le na stari sistem financiranja, ki je veljal do konca leta 2005. Nemčija dvomi o odločitvi Komisije o sprožitvi formalnega postopka preiskave v zvezi z novim sistemom financiranja. Navaja, da Komisija ob neobstoju pritožbe, ki bi se nanašala posebej na novi sistem financiranja, veljaven od leta 2006, ni podala dovolj podrobne predhodne ocene, s tem pa Nemčija ni imela priložnosti za pojasnitev še odprtih vprašanj.

5.2 *NOVI SISTEM FINANCIRANJA, VELJAVEN OD LETA 2006*

(54) Po mnenju Nemčije je novi sistem financiranja oblikovan tako, da je izpolnitev štirih meril Altmark zagotovljena. V ta namen se pri izračunu nadomestil, ki jih združenje VRR prevoznikom izplača za izpolnjevanje obveznosti javne službe, upoštevajo vsi finančni tokovi – neposredna plačila in navzkrižne subvencije.

([18]) Nemčija je predložila pripombe združenja VRR in podjetij RBG in BSM ter se v pripombah nanje izčrpno sklicevala.

5.3 *OPREDELITEV OBVEZNOSTI JAVNE SLUŽBE (PRVO MERILO ALTMARK)*

(55) Nemčija je predstavila stališče do pomislekov Komisije v zvezi z opredelitvijo obveznosti javne službe in aktom o pooblastitvi (uvodna izjava 61 odločitve o sprožitvi postopka) ter v zvezi s kategorijami stroškov 1, 2, 3 in 4 (uvodne izjave od 62 do 71 odločitve o sprožitvi postopka).

5.3.1 AKT O POOBLASTITVI

(56) V zvezi z vprašanjem, ali morajo prevozniki v okviru združenja VRR dejansko izpolnjevati jasno opredeljene obveznosti javne službe, Nemčija pojasnjuje, da na podlagi PBefG dana dovoljenja ([19]) za upravljanje avtobusnih in tramvajskih prog ne pomenijo edine zadevne pravne podlage. Obveznosti javne službe so natančneje določene v načrtu lokalnega prevoza ([20]), za prehodno obdobje po začetku veljavnosti „novega sistema financiranja“ ([21]) pa v sklepih zadevnih mestnih in okrožnih svetov ter ustreznih odločbah združenja VRR o financiranju, temelječih na direktivi o financiranju. Zato se pooblastitev za obveznosti javne službe izvede s trojnim aktom o pooblastitvi (to pomeni z dovoljenji, načrti lokalnega prevoza in ustrezno odločbo združenja VRR o financiranju na podlagi direktive o financiranju).

(57) Mestni svet občine Düsseldorf je v zvezi s podjetjem RBG s sklepom z dne 15. decembra 2005 odobril novi sistem financiranja združenja VRR. Po tem sklepu načrt lokalnega prevoza za mesto Düsseldorf temelji tudi na direktivi o financiranju, ki je del novega sistema financiranja. Mestni svet občine Düsseldorf je načrt lokalnega prevoza za obdobje 2002–2007 sprejel 20. marca 2003. RBG mora upoštevati tudi načrte lokalnega prevoza sosednjih mest in okrožij (porensko okrožje Neuss, mesto Neuss, okrožje Mettmann). Vsi ti načrti lokalnega prevoza vsebujejo določbe o omrežju, ki ga zagotavlja RBG (storitve in infrastruktura). Podjetje RBG je na podlagi PBefG upravičeno do dovoljenj za avtobusne in (nad- in podzemne) tramvajske proge, ki jih upravlja.

(58) Mestni svet občine Monheim in svet okrožja Mettmann sta v zvezi s podjetjem BSM novi sistem financiranja združenja VRR odobrila s sklepoma z dne 10. novembra 2005 oziroma 19. decembra 2005. Zadnji sklep še določa, da je treba načrt lokalnega prevoza za okrožje Mettmann ([22]) uskladiti z novim sistemom financiranja. Načrt lokalnega prevoza za leto 2004 za okrožje Mettmann vsebuje določbe o omrežju, ki ga zagotavlja BSM (storitve in infrastruktura). Podjetje BSM je na podlagi PBefG upravičeno do dovoljenj za avtobusne proge, ki jih upravlja.

5.3.2 KATEGORIJA STROŠKOV 1: ZAGOTAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE INFRASTRUKTURE:

(59) Nemčija pojasnjuje, da mora biti podjetje za opravljanje storitev javnega prevoza opremljeno z ustreznimi vozili. V Nemčiji in vseh drugih državah članicah praviloma država zagotavlja infrastrukturo, ki se uporablja pri opravljanju storitev javnega prevoza. Zato se po mnenju Nemčije z zagotavljanjem infrastrukture zadevnim izvajalcem ne zagotavlja ekonomska prednost. Nemčija še poudarja, da VRR financira le vzdrževanje infrastrukture, ne pa tudi gradnje. Poleg tega ne financira celotnih stroškov vzdrževanja, temveč le stalne stroške (spremenljivi stroški uporabe infrastrukture se ne poravnavajo). Nemčija je predložila analizo o večjem bremenu, izhajajočem iz obveznosti javne službe, v kateri se upošteva več meril, predvsem pa uporaba infrastrukturnih zmogljivosti. Prihodki, ki izhajajo iz uporabe infrastrukture (na primer oglaševanja), so se pri izračunu dodatnih stroškov upoštevali kot odbitek.

(60) Podjetji RBG in BSM morata na podlagi PBefG in pripadajočih izvedbenih predpisov ([23]) zagotavljati, da je infrastruktura, potrebna za opravljanje tistih storitev prevoza, za katere imata dovoljenja, pripravljena za uporabo v skladu z zadevnimi standardi kakovosti (predvsem v zvezi z opremo postaj). Za obe podjetji veljajo še dodatne zahteve, ki presegajo okvir teh predpisov ter so zajete v „Richtlinie Haltestellenausstattung im VRR 08/1991“ (direktiva o opremi postaj za združenje VRR) in veljavnih načrtih lokalnega prevoza. Pri podjetju RBG se to nanaša denimo na dinamični potniški informacijski sistem na 192 postajah in računalniško podprt sistem za

([19]) Dovoljenje, dano na podlagi zakona o prevozu potnikov, vključuje obveznost ustreznega upravljanja prometa, prevoza potnikov v skladu z veljavnim cenikom in spoštovanja odobrenega voznega reda.

([20]) V načrtu lokalnega prevoza so določene linije lokalnega prometa, ki jih je treba upravljati v zadevnem obdobju. Ta načrt vsebuje pogostnost storitev prevoza, okvirne podatke za kilometrino, minimalne standarde glede kakovosti storitev prevoza in prometne infrastrukture (na primer glede kakovosti povezav, standardov glede povezav, standardov glede upravljanja, vključno s potniškimi informacijami, ponudbo, varnostjo in čistostjo) ter koncept ukrepov (na primer naložbe v infrastrukturo in vozila ter ustrezno vzdrževanje). Zato načrt lokalnega prevoza pomeni potrebno izhodišče za opredelitev prihodnjih standardov ponudbe in parametrov kakovosti. Upravljavec mora za vsako omejitev ponujenih storitev ali ukinitev prog pridobiti formalno odobritev regionalnega organa.

([21]) Po oceni Nemčije postopek sprejemanja načrta lokalnega prevoza zaradi nujnih posvetovanj traja najmanj eno leto, zato je bila potrebna prehodna rešitev.

([22]) Načrt lokalnega prevoza za okrožje Mettmann velja tudi za območje mesta Monheim, ki nima svojega načrta lokalnega prevoza.

([23]) Predvsem uredba o obratovanju prevoznikov v potniškem prometu (v nadaljnjem besedilu: BOKraft) ter uredba o gradnji in obratovanju tramvajev (v nadaljnjem besedilu: BOStrab).

nadzor obratovanja. Dodatne zahteve za podjetje BSM se nanašajo na varnost, informacije na postajah, udobje in čistost.

5.3.3 KATEGORIJA STROŠKOV 2: DODATNI REŽIJSKI STROŠKI IN STROŠKI PRODAJE, KI SE NANAŠAJO NA ZDRUŽENJE OZIROMA NOSILCE NALOG

(61) Nemčija dodatno pojasnjuje to kategorijo stroškov, ki predvsem z režijskimi in prodajnimi nalogami (na primer podporo abonmajev, zagotavljanjem parkirišč P + R za dnevne migrante in ustreznim oglaševanjem, podporo organizatorjem velikih dogodkov, klicnim centrom) zajema posebne stroške, ter porazdelitev prihodkov in nadaljnje naloge koordinacije. V tej kategoriji stroškov se prihodki, ki se pripišejo, upoštevajo kot odbitek, da je mogoče izračunati dodatne stroške, ki se nanašajo na večje breme, ki ga določi pristojni organ.

(62) Pri tej kategoriji ni pravnih zahtev. Podjetji RBG in BSM morata te naloge opravljati v okviru sporazuma o sodelovanju in sporazuma o porazdelitvi prihodkov, ki sta ju sklenili z združenjem VRR in pomenita temeljni pogoj za njuno udeležbo v sistemu financiranja združenja VRR. Smernice glede sporazuma o sodelovanju vsebujejo podrobnosti o teh nalogah. RBG in BSM morata na podlagi načrta lokalnega prevoza za okrožje Mettmann izpolnjevati nadaljnje naloge v tej kategoriji. Vsakokratna odločba združenja VRR o financiranju pomeni zadnjo stopnjo akta o pooblastitvi.

5.3.4 KATEGORIJA STROŠKOV 3: STANDARDI KAKOVOSTI VOZIL, KI SE NANAŠAJO NA ZDRUŽENJE OZIROMA NOSILCE NALOG

(63) Glede na pojasnila Nemčije so dodatni stroški, povezani s standardi kakovosti vozil, posledica zahtev, ki so jih podali VRR in/ali nosilci nalog. Te se na primer nanašajo na zakonsko predpisana okolju prijazna vozila ter uporabo klimatiziranih ali nizkopodnih vozil. Zadevna mesta ali okrožja lahko te zahteve določijo za celotno območje združenja VRR ali na lokalni ravni. Pri izračunu večjega bremena za podjetja, ki opravljajo storitve mestnega javnega prevoza, se upoštevajo enaka načela kot pri predhodno navedenih kategorijah.

(64) Po načrtu lokalnega prevoza za mesto Düsseldorf mora podjetje RBG vlagati v nizkopodna vozila in še posebej okolju prijazna vozila. Poleg tega je mestni svet občine Düsseldorf podjetju RBG naložil, da mora v svoja vozila z dizelskim motorjem vgraditi filtre delcev. Po načrtu lokalnega prevoza za okrožje Mettmann mora BSM vlagati v nizkopodna vozila.

5.3.5 KATEGORIJA STROŠKOV 4: DODATNE STORITVE V PROMETU ALI DRUGAČE VREDNOTENE STORITVE, KI SE NANAŠAJO NA ZDRUŽENJE OZIROMA NOSILCE NALOG, NA OBMOČJU OBRATOVANJA:

(65) Nemčija pojasnjuje, da to kategorijo sestavljajo tri jasno opredeljene podkategorije:

(66) (i) *Kategorija stroškov 4a: dodatni stroški zaradi nedobičkonosnih voženj v urah redkega prometa – zahteve nosilcev nalog oziroma združenja:* kot pojasnjuje Nemčija, storitve, opravljene v urah redkega prometa ([24]), po navedbah nosilca nalog niso dobičkonosne. Vendar pristojni organ (VRR ali vsakokratna mesta in okrožja) te storitve zaradi dostopnosti storitev prevoza določi kot obvezne. Obveznosti podjetja RBG glede opravljanja storitev prevoza v urah redkega prometa so opredeljene v načrtih lokalnega prevoza mesta Düsseldorf, porenskega okrožja Neuss in okrožja Mettmann. Podjetje BSM mora na podlagi izdanih dovoljenj in načrta lokalnega prevoza za okrožje Mettmann opravljati storitve prevoza v urah redkega prometa. Vsakokratna odločba združenja VRR o financiranju pomeni zadnjo stopnjo akta o pooblastitvi.

(67) (ii) *Kategorija stroškov 4b: družbenopolitične obveznosti na območju obratovanja – zahteve delničarja:* Nemčija v zvezi s to kategorijo pojasnjuje, da morata podjetji RBG in BSM uporabiti kolektivno pogodbo, izpogajano z občinskim združenjem delodajalcev dežele Severno Porenje - Vestfalija, kar vodi do višjih povprečnih plač po veljavni plačni lestvici. Poleg tega morajo občinska podjetja po kolektivnih pogodbah, ki jih zasebna podjetja v panogi običajno ne sklenejo, zagotoviti dodatno pokojninsko zavarovanje ali prispevati delež k temu zavarovanju. Na podlagi članstva v (javni) zavarovalnici za dodatno zavarovanje mora RBG za svoje zaposlene plačevati prispevke za to zavarovanje. Tudi podjetje BSM mora na podlagi posebne kolektivne pogodbe zagotoviti dodatno pokojninsko zavarovanje. Ti stroški se izračunajo kot razlika med vrednostjo po referenčni plačni lestvici (v kolektivni pogodbi vsebovani plačni lestvici TV-N, ki jo po navadi uporabljajo zasebna podjetja, skupina V, stopnja 2) in dejansko plačo, vključno z dejanskimi dodatnimi stroški za poklicne pokojnine.

([24]) Ure redkega prometa (ure zunaj prometnih konic), ki so z ekonomskega vidika neugodne:

Dnevi	Mestni javni prevoz	Primestni javni prevoz
ponedeljek–petek	od 0.00 do 6.00 in od 19.00 do 0.00	od 0.00 do 6.00 in od 18.00 do 0.00
sobota	od 0.00 do 6.00 in od 16.00 do 0.00	cel dan
nedelja	cel dan	cel dan

(68) (iii) *Kategorija stroškov 4c: druge zahteve za območje obratovanja oziroma sistemske zahteve – zahteve nosilcev nalog oziroma združenja na podlagi posebnega dokaza, ki pomenijo ekonomsko breme:* Nemčija pojasnjuje, da je to odprta kategorija, pri kateri se lahko na podlagi posebnih dokazov odobri nadomestilo za ekonomsko breme, pogojeno z obratovalnimi zahtevami ali zahtevami za mestni javni prevoz (na primer posebne zahteve glede varstva okolja in ponudba dodatnih storitev ob velikih javnih dogodkih). Nemčija pojasnjuje, da pri podjetjih RBG in BSM ni takih zahtev.

5.4 *PARAMETRI, NA PODLAGI KATERIH SE IZRAČUNA NADOMESTILO (DRUGO MERILO ALTMARK)*

(69) Nemčija je v svojih pripombah uvodoma obrazložila postopek določitve parametrov za izračun nadomestila in predložila ustrezne informacije.

(70) Pri parametrih za izračun nadomestila Nemčija razlikuje med posameznimi kategorijami stroškov.

(71) Nemčija v zvezi z *zagotavljanjem in vzdrževanjem infrastrukture (kategorija stroškov 1)* pojasnjuje, da VRR pri izračunu nadomestila glede na konkretno območje upravljanja in sektor obratovanja določi ustrezni znesek na kilometer tirov ali cest, in ta se uporabi kot parameter.

(72) Kar zadeva *režijske in prodajne naloge, ki se nanašajo na združenje oziroma nosilce nalog (kategorija stroškov 2)*, VRR po navedbah Nemčije določi ustrezni znesek lastnih prihodkov, na katerem temelji izračun nadomestila glede na konkretno območje upravljanja in sektor obratovanja.

(73) Nemčija v zvezi s *standardi kakovosti vozil, ki se nanašajo na združenje oziroma nosilce nalog (kategorija stroškov 3)*, pojasnjuje, da gre pri parametru za izračun nadomestila glede na konkretno območje upravljanja in sektor obratovanja za poseben znesek, ki temelji na minimalni ravni kakovosti standardnega vozila.

(74) Nemčija pri *dodatnih storitvah v prometu ali drugače vrednotenih storitvah, ki se nanašajo na združenje oziroma nosilce nalog, na območju obratovanja (kategorija stroškov 4)* razlikuje med tremi podkategorijami.

(75) VRR pri prvi podkategoriji „dodatni stroški zaradi nedobičkonosnih voženj v urah redkega prometa – zahteve nosilcev nalog oziroma združenja“ (kategorija stroškov 4a) za izračun nadomestila določi parameter, ki temelji na razliki med mejnimi prihodki in mejnimi stroški na kilometer. V tem parametru se upoštevata območje upravljanja in sektor obratovanja.

(76) Pri drugi podkategoriji gre pri parametru za znesek, ki izhaja iz primerjave višjih plač in določb konkretne kolektivne pogodbe („TV-N, skupina V, stopnja 2“) (kategorija stroškov 4b), ki vsebuje skoraj enake plačne lestvice. Nato se na podlagi tega parametra ter glede na območje upravljanja in sektor obratovanja določi ustrezni znesek za posameznega voznika.

(77) Končno se po navedbah Nemčije pri drugih zahtevah v zvezi z obratovanjem ali sistemom pristojnega organa ali združenja VRR, ki se utemeljujejo posamično in pomenijo ekonomsko breme (kategorija stroškov 4c), izračun vselej opravi posamično, če je podana ustrezna dokumentacija.

5.5 *NEOBSTOJ ČEZMERNE KOMPENZACIJE (TRETJE MERILO ALTMARK)*

(78) Nemčija pojasnjuje, da morajo vsi prevozniki v okviru združenja VRR predložiti letna dokazila o uporabi, in sicer zaradi potrditve, da pri obveznostih javne službe ni čezmerne kompenzacije.

(79) Iz teh dokazil o uporabi morajo biti razvidni dejanski stroški, ki nastanejo pri izpolnjevanju obveznosti javne službe (odhodki, zmanjšani za prihodke), pravilnost in popolnost teh navedb pa nato preverita revizor in VRR. Če bi združenje VRR na podlagi teh dokazil o uporabi ugotovilo obstoj čezmerne kompenzacije, bi se po navedbah Nemčije zahtevalo vračilo preveč izplačanih sredstev.

(80) V zvezi z zahtevo za vračilo je treba razlikovati med nadomestili, ki jih VRR izplača na podlagi upravnega akta, in neposrednimi nadomestili prevozniku na podlagi člena 19 statuta ZV VRR.

(81) V prvem primeru se upravni akt po direktivi o financiranju šteje za odobritveno odločbo o financiranju. Združenje VRR v skladu z oddelkom 7.4.1 direktive o financiranju samo odredi vračilo preveč izplačanih sredstev.

(82) V drugem primeru VRR najprej izda zavrnilno odločbo o financiranju v skladu z oddelkom 7.4. direktive o financiranju ali zavezujoče obvestilo o višini dopustnih zneskov nadomestila. V takem primeru je v oddelku 8.3 direktive o financiranju predvideno, da VRR obvesti mesto ali okrožje, ki je delničar prevoznika, o tem, da mora vrniti preveč izplačana sredstva.

5.6 *POVPREČNO, DOBRO VODENO PODJETJE, KI JE USTREZNO OPREMLJENO S PREVOZNIMI SREDSTVI (ČETRTO MERILO ALTMARK)*

(83) Nemčija pojasnjuje, da se – v nasprotju s stališčem Komisije v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave – pri določitvi parametrov za izračun nadomestila za opravljanje javnih storitev upoštevajo vse razpoložljive informacije javnih in zasebnih prevoznikov na območju združenja VRR ali zunaj njega. Združenje VRR je vrednost stroškov (to pomeni načrtovane podatke), ki izhajajo iz dejavnosti povprečnega, dobro vodenega podjetja v okviru izpolnjevanja obveznosti javne službe v prvih treh kategorijah, opredelilo ob podpori lastnega strokovnjaka/revizorja, družbe Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH (v nadaljnjem besedilu: IVT). IVT ima na podlagi primerjalne analize dostop do primerljivih podatkov številnih prevoznikov, ki imajo sedež v Nemčiji in Avstriji. VRR je prilagodilo načrtovane podatke ob upoštevanju ustreznih (na primer regionalnih) posebnosti. Načrtovani podatki za četrto kategorijo se ugotovijo s sklicevanjem na ustrezne regionalne tržne podatke.

(84) Na koncu VRR določi maržo na povprečne tržne cene po posameznih kategorijah stroškov. Načrtovani podatki so bili pridobljeni za leto 2003 in posodobljeni z ustreznim indeksom v skladu s Prilogo 9 k direktivi o financiranju (določbe o „stroškovni posodobitvi“) ter glede na povečanje/zmanjšanje obsega in strukturne spremembe.

(85) Nemčija še posebej poudarja, da po njenem mnenju na podlagi dejstva, da neko podjetje izpolnjuje obveznosti javne službe (tako da na primer zaradi družbenopolitičnih odločitev svojim zaposlenim izplačuje višje plače), ni mogoče skleniti, da to podjetje ni dobro vodeno.

5.7 *IZKRIVLJANJE KONKURENCE IN VPLIV NA TRGOVINO MED DRŽAVAMI ČLANICAMI*

(86) Po mnenju Nemčije se z javnim financiranjem stroškov vzdrževanja infrastrukture ne vpliva na trgovino med državami članicami, saj to infrastrukturo uporabljajo izključno prejemniki teh finančnih sredstev. S financiranjem stroškov vzdrževanja se prav tako ne vpliva na ločen trg, odprt za konkurenco, to pomeni lokalni regionalni prometni trg, saj sistem financiranja združenja VRR preprečuje, da bi prevozniki namenska sredstva za kritje stroškov vzdrževanja infrastrukture (za trge, ki so zaprti za konkurenco) uporabljali na trgu, odprtem za konkurenco. Poleg tega morajo javni prevozniki voditi ločeno računovodstvo za posamezne kategorije stroškov.

5.8 *ZDRUŽLJIVOST POMOČI Z NOTRANJIM TRGOM*

(87) Ker Nemčija meni, da ne obstaja državna pomoč v korist podjetja RBG ali BSM, zavzema stališče do združljivosti domnevne pomoči le v zvezi z drugo podkategorijo četrte kategorije, torej družbenopolitičnimi obveznostmi na območju obratovanja na podlagi zahtev delničarja ([25]). Nemčija navaja, da je nadomestilo za višje stroške plač na podlagi člena 107(3)(c) PDEU vsekakor združljivo z notranjim trgom.

5.9 *ZDRUŽLJIVOST POMOČI Z NOTRANJIM TRGOM NA PODLAGI UREDBE (ES) ŠT. 1370/2007*

(88) Ker je Uredba (ES) št. 1370/2007 začela veljati 3. decembra 2009, je Komisija pozvala Nemčijo, naj predstavi stališče do združljivosti „novega sistema financiranja“ z notranjim trgom na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(89) Nemčija načeloma meni, da bi lahko Komisija šele po 3. decembru 2009 preverila združljivost „novega sistema financiranja“ z notranjim trgom na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(90) Nemčija še navaja, da je „novi sistem financiranja“ – če bi pomenil pomoč – združljiv tudi z določbami Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(91) Poleg tega je Nemčija Komisijo obvestila o naslednjih prilagoditvah „novega sistema financiranja“, ki naj bi ustrezale zahtevam iz Uredbe (ES) št. 1370/2007:

([25]) Podaja tudi stališče do združljivosti pomoči za poklicno usposabljanje, za katere meni, da spadajo v tretjo podkategorijo četrte kategorije, s členom 107(3)(c) PDEU. Ker podjetjema RBG in BSM v tej kategoriji niso bile naložene nobene obveznosti, te ugotovitve tu niso podrobno navedene.

(92) a) Pooblastitev za obveznosti javne službe: obveznosti javne službe, naložene podjetjema RBG (s sklepom pristojnega organa z dne 25. junija 2009) in BSM (s sklepom pristojnega organa z dne 26. novembra 2009), so bile povzete v eni sami pogodbi o izvajanju javne službe, katere trajanje je omejeno na 10 let.

(93) b) *Uporaba Priloge k Uredbi (ES) št. 1370/2007:* finančni neto učinek se izračuna v skladu z določbami Priloge k Uredbi (ES) št. 1370/2007.

6. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

(94) Komisija je prejela zgolj pripombe ene zainteresirane strani, ki je zaprosila za zaupno obravnavo. Prvotni pritožnik, mesto Langenfeld, ni predložil pripomb.

(95) Zainteresirana stran dvomi o ugotovitvi Komisije, da gre pri „starem sistemu financiranja“ za obstoječo pomoč.

(96) Zainteresirana stran v zvezi z navzkrižnim subvencioniranjem navaja, da gre tu za prakso, ki se praviloma šteje za „občinsko navzkrižno povezavo“, značilno za številne mestne holdinške družbe v Nemčiji, o kateri pa se po mnenju zainteresirane strani dvomi na podlagi sodbe Bundesfinanzhof ([26]). Če tako navzkrižno subvencioniranje poteka na podlagi sporazuma o nadzoru in prenosu dobička, po mnenju zainteresirane strani zaradi samodejnega prenosa ni mogoče izključiti čezmerne kompenzacije. Zainteresirana stran izpodbija, da bi združenje VRR pri praktični uporabi sistema financiranja v resnici upoštevalo navzkrižno subvencioniranje in tako ustrezno prilagodilo zneske financiranja.

(97) V zvezi s financiranjem, ki ga zagotavlja VRR, zainteresirana stran navaja, da se novi sistem financiranja združenja VRR iz spodaj navedenih razlogov v praksi ne uporablja skladno z direktivo o financiranju.

(98) Po navedbah zainteresirane strani se obveznosti javne službe opredeljujejo nepregledno, tj. skupaj s prevozniki. Trojni akt o pooblastitvi mora zahtevo po jasnosti izpolnjevati prav tako kot enojni akt o pooblastitvi. Po mnenju zainteresirane strani se dovoljenja, izdana na podlagi PBefG, praviloma ne morejo obravnavati kot uvedba obveznosti javne službe, saj se odobrijo na pobudo zadevnih prevoznikov, ki tako tudi določijo pogoje za opravljanje svojih storitev. Poleg tega lahko prevoznik sam zaprosi za naknadno prilagoditev dovoljenja. Zainteresirana stran tudi trdi, da načrti lokalnega prevoza ne pomenijo primernega akta o pooblastitvi, saj se z njimi ne uvajajo obveznosti javne službe, temveč se le opredelijo zelo splošni politični cilji.

(99) Zainteresirana stran v zvezi z *zagotavljanjem in vzdrževanjem infrastrukture* navaja, da obveznosti niso natančno opredeljene in da so navedeni le ukrepi, katerih financiranje je povsem splošno. Pojasnjuje še, da prevozniki večino naložb iz te kategorije običajno izvedejo zaradi lastnega komercialnega interesa.

(100) Zainteresirana stran v zvezi z *režijskimi in prodajnimi nalogami, ki se nanašajo na združenje oziroma nosilce nalog,* trdi, da te naloge, povezane z udeležbo v združenju, kot je VRR, predstavljajo en vidik splošnih gospodarskih razmer v tem sektorju. Dejansko pa noben prevoznik ni dejaven zunaj združenja. Zato je po mnenju zainteresirane strani izpolnjevanje režijskih in prodajnih nalog, ki se nanašajo na združenje, nujni pogoj za podelitev dovoljenja, ki ga pristojni organi sicer ne bi izdali. Ne nazadnje so z udeležbo v takem združenju povezane tudi nekatere ekonomske prednosti, na primer ekonomija obsega.

(101) Zainteresirana stran v zvezi s *standardi kakovosti vozil, ki se nanašajo na združenje oziroma nosilce nalog,* trdi, da v novem sistemu financiranja združenja VRR ni natančno opredeljeno, kateri tip vozila bi prevozniki sami kupili zaradi lastnega komercialnega interesa.

(102) Glede *dodatnih stroškov zaradi nedobičkonosnih voženj v urah redkega prometa – zahtev nosilcev nalog oziroma združenja* zainteresirana stran pojasnjuje, da bi se lahko te storitve ob dobrem načrtovanju opravljale po mejnih stroških, saj mora prevoznik po njenem mnenju pri ugotavljanju potreb po vozilih in človeških virih upoštevati potrebe v prometnih konicah.

(103) Zainteresirana stran v zvezi s *družbenopolitičnimi obveznostmi na območju obratovanja na podlagi zahtev delničarja* navaja, da višjih stroškov osebja ni mogoče obravnavati kot obveznosti javne službe ali storitev splošnega gospodarskega pomena, saj niso povezani z opravljanjem storitev prevoza.

([26]) Sodba Zveznega sodišča za finance z dne 14. julija 2004 – I R 9/03 – BFHE 207, str. 142.

(104) V zvezi z drugimi zahtevami za območje obratovanja oziroma sistemskimi zahtevami – zahtevami nosilcev nalog oziroma združenja na podlagi posebnega dokaza, ki pomenijo ekonomsko breme, trdi, da se ne morejo šteti za obveznosti javne službe in da ne pomenijo zahtev za prevoznike.

(105) Glede drugega merila Altmark zainteresirana stran poudarja, da novi sistem financiranja združenja VRR ne vsebuje skupnega sistema za opredelitev parametrov za drugo in tretjo podkategorijo četrte kategorije obveznosti javne službe. Po navedbah zainteresirane strani konkurenti za nobeno kategorijo ne morejo preveriti, ali so bili parametri pravilno opredeljeni, saj niso objavljeni. Poleg tega je bil proračun za združenje VRR za leto 2006 usklajen šele februarja/marca 2006. To kaže, da parametri za leto 2006 niso bili določeni vnaprej.

(106) Glede tretjega merila Altmark zainteresirana stran navaja, da se obveznosti javne službe ne morejo obravnavati popolnoma ločeno od komercialnih dejavnosti prevoznikov. Poleg tega bi bilo treba obstoj čezmerne kompenzacije preveriti za vsako kategorijo posebej. Po njenem mnenju se z novim sistemom financiranja ne zagotavlja, da bi se v posameznih kategorijah upoštevali vsakokratni prihodki ali druge ekonomske prednosti, povezane z obveznostmi javne službe. Ker navzkrižno subvencioniranje poteka samodejno, naj s sistemom financiranja združenja VRR ne bi bilo mogoče preprečiti čezmerne kompenzacije.

(107) Glede četrtega merila Altmark zainteresirana stran navaja, da na podlagi njej razpoložljivih informacij ne more presoditi, ali je metoda določanja referenčne vrednosti, ki jo uporablja VRR, primerna. Skupno število podjetij, katerih podatki se upoštevajo, naj ne bi bilo odločilno za to, ali ti primerjalni podatki kažejo stroške povprečnega, dobro vodenega podjetja. To naj bi bilo bolj odvisno od pravilne izbire podjetij in pravilnega ponderiranja podatkov različnih vrst podjetij.

(108) Glede vpliva na konkurenco in trgovino med državami članicami se zainteresirana stran strinja s predhodno oceno Komisije, po kateri ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

(109) Po mnenju zainteresirane strani je v obravnavanem primeru mogoče uporabiti Uredbo (EGS) št. 1191/69. Nemčija ni izkoristila možnosti, da se zadevne storitve izvzamejo s področja uporabe te uredbe. Utemeljitev BVerwG (zvezno upravno sodišče), ki je podalo nasprotno odločitev, naj bi bila pomanjkljiva. Po mnenju zainteresirane strani zadevni ukrepi niso skladni z določbami Uredbe (EGS) št. 1191/69, zato niso združljivi z notranjim trgom.

(110) Zainteresirana stran na splošno navaja, da združenje VRR nima na razpolago ustreznih sredstev, da bi nadziralo spoštovanje določb novega sistema financiranja. Zato ne more zagotoviti izpolnitve četrtega merila *Altmark*.

(111) Končno zainteresirana stran zlasti v poznejših pripombah izčrpno obravnava način, kako se VRR financira s prispevki mest in okrožij, ki so člani združenja.

7. **PRIPOMBE NEMČIJE O UGOTOVITVAH ZAINTERESIRANE STRANI**

(112) Nemčija je najprej navedla, da je Komisiji predložila vse potrebne informacije, zato naj pripombe o izjavah zainteresirane strani ne bi bile potrebne. Pozneje se je Nemčija vendarle izrekla o nekaterih njenih izjavah.

(113) Nemčija pojasnjuje, da proračun združenja VRR za dejansko pooblastitev glede obveznosti javne službe in za opredelitev parametrov ni pomemben. Trenutno ni obveznosti objave podatkov o opredelitvi parametrov za izračun nadomestila.

(114) Nemčija izpodbija trditev zainteresirane strani, da je mogoče storitve v urah redkega prometa opravljati z mejnimi stroški. Izpodbija tudi trditev, da udeležba v konkretnem združenju pomeni splošni pogoj za opravljanje storitev javnega prevoza.

(115) Nemčija poudarja, da se prihodki, doseženi pri izpolnjevanju obveznosti javne službe v različnih kategorijah, dejansko pravilno dodelijo posameznim kategorijam in da bi združenje VRR vsekakor preverilo nesorazmerno visoke dobičke.

(116) Nemčija pojasnjuje, da prenos obveznosti upoštevanja višjih standardov kakovosti vozil izvira iz javnih načrtov lokalnega potniškega prevoza, sklepov pristojnih mestnih ali okrožnih svetov in direktive o financiranju združenja VRR.

(117) Nemčija v zvezi z navzkrižnim subvencioniranjem poudarja, da se prenos dobička ali izgube samodejno izvede le v knjigovodstvu, za izplačilo samo pa to ne velja.

8. **OBSEG POSTOPKA IN DOKONČNEGA SKLEPA**

(118) Nemčija je v obravnavanem primeru trdila, da Komisija ni upravičena sprejeti sklep na podlagi člena 6(1) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES ([27]) [zdaj člena 108 PDEU], saj se je pritožba mesta Langenfeld prvotno nanašala na stari sistem financiranja, ki pa v obravnavanem formalnem postopku preiskave ni zajet.

(119) Komisija opozarja, da je ravnala skladno z določbami člena 10(1) Uredbe (ES) št. 659/1999, na podlagi katerih mora preveriti vse njej razpoložljive podatke iz katerega koli vira, ki se nanašajo na nedopustno državno pomoč. Poleg tega je v skladu s svojimi obveznostmi na podlagi člena 6(1) Uredbe (ES) št. 659/1999 podala predhodno oceno.

(120) Zato Komisiji ni prepovedano v obravnavanem primeru sprejeti sklep o zaključku formalnega postopka preiskave v zvezi z novim sistemom financiranja. Komisija še opozarja, da se trenutna preiskava ne nanaša na stari sistem financiranja.

(121) Glede financiranja izpolnjevanja obveznosti javne službe je Komisija v odločitvi o sprožitvi postopka izhajala iz tega, da je „novi sistem financiranja“ začel veljati 28. junija 2005, to pomeni na dan, ko je bil sprejet sklep o izvajanju tega sistema.

(122) Kot pa je pojasnila Nemčija med formalnim postopkom preiskave, novi sistem financiranja ni začel veljati s sprejetjem sklepa 28. junija 2005, temveč je začel veljati šele 1. januarja 2006.

(123) Komisija zato lahko sklene, da je stari sistem financiranja veljal do 31. decembra 2005. Kot je Komisija navedla že v sklepu z dne 20. decembra 2006, gre pri starem sistemu financiranja za obstoječo pomoč. Zato se v oceni omejuje na obdobje po 1. januarju 2006.

([27]) UL L 83, 27.3.1999, str. 1.

(124) Nemčija je Komisijo seznanila s tem, da je bil novi sistem financiranja septembra 2009 spremenjen ob upoštevanju začetka veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007. Predvsem so bili spremenjeni akti o pooblastitvi in predpisi o nadomestilih v direktivi o financiranju.

(125) Komisija meni, da ne more podati dokončnega mnenja o obstoju državne pomoči in morebitni združljivosti spremenjenega novega sistema financiranja z Uredbo (ES) št. 1370/2007, ne da bi pred tem Nemčiji dala možnost predložitve pripomb glede morebitnih pomislekov Komisije v zvezi s spremembami.

(126) Zato se Komisija v tem sprejetem sklepu omejuje na nadomestila podjetjema RBG in BSM, dana na podlagi novega sistema financiranja in pogodb o delitvi prihodkov za obdobje 2006–2009, ne da bi se izrekla o direktivi o financiranju, spremenjeni leta 2009 ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1370/2007, in o aktu o pooblastitvi, spremenjenem leta 2009 ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1370/2007. Komisija si pridržuje pravico, da preveri direktivo o financiranju, spremenjeno leta 2009 ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1370/2007, in akt o pooblastitvi, spremenjen leta 2009 ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1370/2007, če bi se pojavili dvomi o njuni združljivosti s pravili EU o državni pomoči.

9. **OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI**

(127) V skladu s členom 107(1) PDEU „*je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami*“.

9.1 *DRŽAVNA SREDSTVA IN ODGOVORNOST DO DRŽAVE*

(128) V zvezi s preverjanjem uporabe državnih sredstev in zadevno odgovornostjo je treba razlikovati med nadomestili, ki jih VRR izplača prevoznikom na podlagi direktive o financiranju, in neposrednimi izplačili prevoznikom na podlagi člena 19 statuta ZV VRR.

Nadomestila na podlagi direktive o financiranju

(129) V zvezi z nadomestili, ki jih VRR izplača prevoznikom na podlagi direktive o financiranju, Komisija ugotavlja, da je VRR ustanova javnega prava, ki se financira s prispevki, pobranimi od mest in okrožij, ki pripadajo združenju VRR. Zato Komisija ugotavlja, da se ti zneski financirajo z državnimi sredstvi. VRR je del regionalne uprave. Zato je mogoče njegove odločbe o financiranju pripisati tudi državi.

Izplačila na podlagi sporazuma o nadzoru in prenosu dobička

(130) Glede neposrednih izplačil prevoznikom na podlagi člena 19 statuta ZV VRR v povezavi s pogodbami o delitvi prihodkov Komisija ugotavlja, da je mogoče vseh pet možnosti, predvidenih po tej ureditvi, pripisati javnim podjetjem ali organom.

(131) Komisija ugotavlja, da izplačila podjetjema RBG in BSM, izvedena na podlagi pogodb o delitvi prihodkov oziroma sporazumov delničarjev, prav tako prihajajo od javnih podjetij. Mesto Düsseldorf ima v 100-odstotni lasti družbo Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, mesto Monheim pa ima v 100-odstotni lasti družbo Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Obe podjetji sta iz tega razloga in ne glede na njun status pravne osebe ali drug pravni status javni podjetji v smislu člena 2(b) Direktive Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij ([28]).

(132) Zato Komisija ugotavlja, da se izplačila, ki jih Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH oziroma Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH nakaže podjetju RBG oziroma BSM, financirajo z državnimi sredstvi.

(133) Vendar je Sodišče tudi odločilo, da v primeru, ko je država v položaju, da nadzira neko javno podjetje in izvaja prevladujoč vpliv nad njegovimi dejavnostmi, ni mogoče zanesljivo domnevati, da se ta nadzor v konkretnem primeru dejansko izvaja. Javno podjetje lahko glede na stopnjo samostojnosti, ki mu jo omogoča država, nastopa bolj ali manj neodvisno. Zato zgolj dejstvo, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ne zadošča, da bi ukrepe tega podjetja, kot so obravnavani ukrepi finančne podpore, pripisali državi. Poleg tega je treba preveriti domnevo, da so bili organi kakor koli udeleženi pri sprejetju teh ukrepov. V zvezi s tem je Sodišče opozorilo, da se lahko državi pripiše ukrep pomoči, ki ga je sprejelo javno podjetje, na podlagi celote indicev, ki izvirajo iz okoliščin v postopku v glavni zadevi, in konteksta, v katerem je nastopil ta ukrep. ([29])

(134) Taki indici so lahko vključitev javne gospodarske družbe v okvir javne uprave, značaj njenih dejavnosti in izvajanje le-teh na trgu znotraj splošnih pogojev konkurence z zasebnimi izvajalci, pravni status gospodarske družbe (ki je pod nadzorom javnega prava ali skupnega prava gospodarskih družb), intenzivnost nadzora, ki ga izvajajo javne oblasti nad upravo gospodarske družbe, ali kateri koli drugi pokazatelj, ki v posameznem primeru kaže na vključevanje javne uprave pri sprejemanju ukrepa ali majhno verjetnost, da ni vključena, upoštevajoč tudi okoliščine ukrepa, njegovo vsebino ali pogoje, ki jih vsebuje. ([30])

(135) Komisija glede opravljanja storitev javnega prevoza ugotavlja, prvič, da imajo te dejavnosti na splošno poglavitno vlogo v več politikah, na primer prometni politiki, regionalni politiki gospodarskega razvoja ali urbanistični politiki mesta in države. Organi so praviloma vključeni, če se sprejemajo odločitve o nadomestilih za opravljanje javne službe.

(136) Drugič, Komisija v zvezi z državnim nadzorom nad dejavnostmi, ki jih opravljata Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH in Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, ugotavlja, da je po najnovejših razpoložljivih informacijah sedem od desetih članov nadzornega sveta družbe Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH hkrati tudi članov mestnega sveta občine Düsseldorf ([31]) in da je vseh sedem članov nadzornega sveta družbe Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH hkrati tudi članov mestnega sveta občine Monheimer. ([32]) V obeh primerih je župan eden od članov nadzornega sveta.

([28]) UL L 318, 17.11.2006, str. 17.

([29]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi *Francija proti Komisiji*(C-482/99, Recueil, str. I-4397, točki 52 in 57; v nadaljnjem besedilu: sodba Stardust-Marine).

([30]) Sodba *Stardust-Marine*, točki 55 in 56.

([31]) Deželno glavno mesto Düsseldorf, poročilo o udeležbah za leto 2006, vpis: „Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH“ (na voljo na spletnem naslovu: http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf), str. 22.

([32]) Poročilo o udeležbah mesta Monheim na Renu pri podjetjih in ustanovah v obliki zasebnega prava (poročilo o udeležbah na podlagi člena 117 GO NW) za leto 2007 (na voljo na spletnem naslovu: http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf), str. 1.

(137) Tretjič, Komisija ugotavlja, da se je za izplačila, izvedena na podlagi sporazuma o nadzoru in prenosu dobička, zahtevala odobritev nadzornega sveta družbe Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Za prenose kapitala družbe Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH se prav tako zahteva odobritev njenega nadzornega sveta.

(138) Komisija tako ugotavlja, da je treba sklepe vsakokratne holdinške družbe mest Düsseldorf in Monheim, da se izvedejo izplačila za podjetji RBG in BSM, prav tako pripisati državi.

(139) Zato Komisija ugotavlja, da se ukrepi financirajo z državnimi sredstvi in jih je treba pripisati Nemčiji.

9.2 *SELEKTIVNA EKONOMSKA PREDNOST*

(140) Ugotoviti je treba, ali se podjetjema RBG in BSM z ukrepi zagotavlja selektivna ekonomska prednost.

(141) Iz sodbe Altmark izhaja, „*da ker je treba državno intervencijo šteti za nadomestilo v zameno za storitve, ki so jih opravila upravičena podjetja za izvedbo obveznosti javnih služb, tako da taka podjetja v resnici ne uživajo finančne koristi in ta ukrep ne učinkuje tako, da ta podjetja postavi v ugodnejši konkurenčni položaj, kot ga imajo konkurenčna podjetja, taka intervencija ne spada na področje uporabe člena 92(1) Pogodbe ES [zdaj člena 107(1) PDEU]. Vendar morajo biti izpolnjeni nekateri pogoji, da bi se tako nadomestilo v konkretnem primeru izognilo opredelitvi za državno pomoč.*“ ([33])

(142) V zvezi s tem Nemčija navaja, da je financiranje podjetij RBG in BSM z obravnavanimi ukrepi – financiranje z navzkrižnim subvencioniranjem oziroma neposredno financiranje prek javnih delničarjev zadevnih podjetij in neposredno financiranje prek združenja VRR – skladno s štirimi merili iz sodbe Altmark, zato se ne šteje za državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

9.2.1 UPRAVIČENO PODJETJE JE DEJANSKO POOBLAŠČENO ZA IZPOLNJEVANJE JASNO OPREDELJENIH OBVEZNOSTI JAVNE SLUŽBE

(143) Prvič, na podlagi navedene sodbe je treba ugotoviti, ali „*mora podjetje, ki prejema nadomestilo, dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe*“ in ali so te obveznosti „*jasno opredeljene*“.

([33]) Sodba *Altmark* (C-280/00, točki 87 in 88).

(144) V obravnavanem primeru morata podjetji RBG in BSM na podlagi tako imenovanega trojnega akta o pooblastitvi izpolnjevati obveznosti javne službe; pri tem trojnem aktu o pooblastitvi gre za:

— dovoljenja, ki jih je izdala Bezirksregierung Düsseldorf,

— načrte lokalnega potniškega prevoza za mesti Düsseldorf in Neuss, porensko okrožje Neuss in okrožje Mettmann,

— zadevni odločbi o financiranju, odobritveno in zavrnilno, glede višine dopustnih zneskov nadomestila, ki ju VRR izda na podlagi oddelka 7.2 direktive o financiranju.

(145) Nemčija je Komisiji predložila kopije tega akta.

(146) Komisija v odgovoru na pripombe zainteresirane strani ugotavlja, da za izpolnitev prvega merila Altmark ni nujno, da se obveznosti javne službe prenesejo z enim samim aktom, čeprav bi bila preglednost tako večja.

(147) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka trdila, da obveznosti javne službe v obravnavanem primeru zajemajo opravljanje javnih storitev potniškega prevoza z avtobusi, tramvaji in vlaki na podlagi dovoljenj, danih podjetjema RBG in BSM v skladu s členoma 8 in 13 PBefG (glej uvodno izjavo 61 odločitve o sprožitvi postopka).

(148) Komisija še ugotavlja, da obveznosti javne službe podjetij RBG in BSM v zvezi s potniškim prevozom izhajajo iz danih dovoljenj in obveznosti upoštevanja načrtov lokalnega potniškega prevoza glede pogostnosti voženj, prog in drugih zahtev; v odločbi združenja VRR o financiranju, izdani na podlagi direktive o financiranju, so ti pogoji natančneje opredeljeni.

(149) Komisija tako ugotavlja, da obveznosti javne službe v obravnavanem primeru zajemajo celostno opravljanje javnih storitev potniškega prevoza z avtobusi, tramvaji in vlaki na podlagi dovoljenj, danih v skladu s členoma 8 in 13 PBefG, ki jih imata RBG in BSM (glej točko 61 odločitve o sprožitvi postopka).

(150) To pomeni, da obveznosti javne službe niso omejene na štiri kategorije stroškov, za katere lahko prevozniki zahtevajo nadomestilo, temveč zajemajo tudi zagotavljanje storitev prevoza v prometnih konicah. Opredelitev štirih kategorij stroškov, za katere lahko prevozniki zahtevajo nadomestilo, je upoštevna le pri presoji združljivosti z drugim merilom Altmark.

(151) Zato Komisija ugotavlja, da so obveznosti javne službe, ki jih morata izpolnjevati podjetji RBG in BSM – torej vse storitve prevoza, določene v dovoljenjih in načrtih lokalnega potniškega prevoza –, v trojnem aktu o pooblastitvi jasno in nedvoumno opredeljene.

9.2.2 PARAMETRI, NA PODLAGI KATERIH SE IZRAČUNA NADOMESTILO, SO DOLOČENI VNAPREJ TER OBJEKTIVNO IN PREGLEDNO

(152) Drugič, Komisija mora ugotoviti, ali so bili „*parametri, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, določeni vnaprej ter objektivno in pregledno*“.

(153) Komisija opozarja, da za izpolnitev drugega merila Altmark ni nujno, da se vnaprej določi natančen znesek nadomestila, če so metodologija in upoštevni parametri za izračun tega zneska vnaprej določeni, tako da poznejša odstopanja na podlagi diskrecije niso mogoča.

(154) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka dvomila, ali se vse štiri kategorije stroškov, za katere so v direktivi o financiranju predvidena nadomestila, v resnici nanašajo na obveznosti javne službe, ali so te obveznosti jasno opredeljene in ali podjetja ne plačajo vsaj dela stroškov, ki spadajo v to kategorijo, zaradi lastnega komercialnega interesa (glej uvodne izjave od 61 do 75 odločitve o sprožitvi postopka). Nemčija in zainteresirana stran sta v tej točki predložili dodatne informacije.

(155) Komisija najprej ugotavlja, da štiri kategorije stroškov v nasprotju z besedilom direktive o financiranju same ne pomenijo obveznosti javne službe (glej tudi prejšnji oddelek o izpolnjevanju prvega merila Altmark), [34] temveč opredeljujejo kategorije, za katere lahko prevozniki zahtevajo nadomestilo. S tem niso zajete vse kategorije stroškov posameznega prevoznika. Predvsem niso zajeti vzdrževanje vozil (temveč le dodatne zahteve glede kakovosti) niti konkurenčne plače, ki se izplačujejo v prometnih konicah na dobičkonosnih progah. Ta točka bo natančneje obravnavana v oddelku o preverjanju tretjega in četrtega merila Altmark.

(156) Dalje mora Komisija preučiti vse točke, o katerih je dvomila, in jih presoditi z vidika prejetih pripomb. Dvomi Komisije so se nanašali na naslednje točke:

— Ali se kategorije stroškov ujemajo s stroški, ki nastanejo pri izpolnjevanju obveznosti javne službe?

— Ali je mogoče upoštevati odprto kategorijo stroškov, kot velja v direktivi o financiranju?

— Ali so parametri, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, določeni vnaprej ter objektivno in pregledno?

Kategorije stroškov se ujemajo s stroški pri izpolnjevanju obveznosti javne službe

(157) *Kategorija stroškov 1: zagotavljanje in vzdrževanje infrastrukture*

(158) Na podlagi informacij, ki jih je Nemčija predložila naknadno, lahko Komisija sklepa, da je nadomestilo, izplačano za to kategorijo stroškov, omejeno na infrastrukturo, potrebno za opravljanje javnih storitev prevoza z avtobusi, tramvaji in vlaki na podlagi dovoljenj, danih podjetjema RBG in BSM v skladu s členoma 8 in 13 PBefG. Glede natančnosti opredelitve infrastrukture Komisija ugotavlja, da je v trojnem aktu o pooblastitvi jasno opredeljena infrastruktura, ki jo morajo zagotavljati prevozniki.

[34] Iz tega razloga je Komisija v odločitvi o sprožitvi postopka del presoje drugega merila Altmark vključila v oddelek, v katerem se obravnava prvo merilo Altmark.

(159) Komisija v zvezi s *kategorijo stroškov 2* ni izrazila nobenih dvomov.

(160) *Kategorija stroškov 3: standardi kakovosti vozil, ki se nanašajo na združenje oziroma nosilce nalog*

(161) Glede te točke Komisija ugotavlja, da je Nemčija dokazala, da prevozniki ne bi kupili vozil z zahtevanim standardom kakovosti, saj morebitni dodatni prihodki, doseženi zaradi boljše kakovosti storitev, ne bi zadoščali za pokritje dodatnih stroškov.

(162) *Kategorija stroškov 4: dodatne storitve v prometu ali drugače vrednotene storitve, ki se nanašajo na združenje oziroma nosilce nalog, na območju obratovanja*

(163) Glede te točke Komisija ugotavlja, da je Nemčija v zvezi s storitvami v urah redkega prometa dokazala, da prevozniki teh storitev ne bi opravljali zaradi lastnega komercialnega interesa.

Brez nadomestila za stroške v okviru odprte kategorije stroškov

(164) Drugi dvom pri tej točki se je nanašal na dejstvo, da je tretja podkategorija kategorije stroškov 4 pomenila odprto kategorijo stroškov, na podlagi katere lahko prevozniki zahtevajo nadomestila za druge zahteve za območje obratovanja oziroma sistemske zahteve (zahteve nosilcev nalog in/ali združenja), za katere predložijo poseben dokaz in ki pomenijo ekonomsko breme.

(165) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je Nemčija sporočila, da podjetji RBG in BSM v okviru te podkategorije nista prejeli nadomestil.

Parametri, določeni vnaprej ter objektivno in pregledno

(166) V prilogah 2 in 8 k direktivi o financiranju je opredeljena metoda za izračun nadomestila, do katerega so upravičeni posamezni prevozniki.

(167) Priloga 2 vsebuje podroben opis štirih kategorij stroškov in poizvedovalne liste, s katerimi se združenju VRR predložijo informacije, na podlagi katerih izračuna nadomestilo za vsako od štirih kategorij stroškov in za vse upravljane sektorje obratovanja (avtobusi, tramvaji in vlaki). To vključuje opis informacij, potrebnih za izračun stroškov za vzpostavljeno infrastrukturo (*kategorija stroškov 1*), za režijske in prodajne naloge (*kategorija stroškov 2*), dodatne standarde kakovosti vozil (*kategorija stroškov 3*), vožnje v urah redkega prometa (*kategorija stroškov 4a*) in družbenopolitične obveznosti na podlagi kolektivnih pogodb (*kategorija stroškov 4b*).

(168) Stroški, ki prevoznikom nastanejo zaradi katerega koli ukrepa, ki je zajet s štirimi kategorijami stroškov, morajo biti priznani. Priloga 2 vsebuje opredelitev upoštevnih kategorij stroškov v skladu z računovodskimi načeli in poizvedovalne liste, ki jih morajo prevozniki uporabljati pri navajanju tekočih stroškov. Vendar Priloga 2 ne vsebuje natančnih navedb parametrov v evrih. Poudarjeno je celo, da je treba parametre posebej določiti za vsako območje upravljanja in vsak sektor obratovanja.

(169) Stroške, ki spadajo v kategorije 1, 2 in 3, je treba izračunati na podlagi kategorij stroškov v računovodstvu in ob upoštevanju stroškov materiala in energije, stroškov najema ali zakupa, splošnih stroškov ter odpisov in obresti. Združenje VRR za prvo podkategorijo kategorije stroškov 4 uporablja za izračun nadomestila parameter, ki temelji na razliki med mejnimi prihodki in mejnimi stroški na kilometer, prevožen z gospodarskim vozilom, ter upošteva sektor obratovanja in območje upravljanja. Pri drugi podkategoriji kategorije stroškov 4 – družbenopolitične obveznosti na območju obratovanja (na podlagi zahtev delničarja) – se za parameter uporablja stopnja stroškov, ki se določi s primerjavo višjih plač in določb konkretne kolektivne pogodbe („TV-N, skupina V, stopnja 2“). Ta znesek se določi za posameznega voznika (brez upoštevanja tujih podjetij in voznikov, ki so bili zaposleni od 1. januarja 2006 oziroma ob prvi uporabi TV-N ali pozneje) in se razlikuje glede na območje upravljanja in sektor obratovanja, kajti prevozniki so si izpogajali različne kolektivne pogodbe in dodatne socialne ugodnosti.

(170) Izhodiščni podatki izhajajo iz leta 2003 in so bili posodobljeni z ustreznim indeksom v skladu s Prilogo 9 k direktivi o financiranju (določbe o „stroškovni posodobitvi“). Priloga 9 vsebuje več indeksov, ki se konkretno dodelijo ustrezni vrsti stroškov in se izberejo tako, da se čim natančneje upošteva povprečno gibanje cene za posamezno vrsto stroškov.

(171) Nemčija je Komisiji predložila zavrnilni odločbi o financiranju, ki sta ju podjetji RBG in BSM prejeli od združenja VRR v skladu z oddelkom 7.4.2 direktive o financiranju. Odločbi o financiranju za posamezno kategorijo stroškov vsebujeta informacije: parametre v evrih po funkcionalni enoti; število funkcionalnih enot; znesek nadomestila, ki je opredeljen kot zmnožek parametra po funkcionalni enoti in števila funkcionalnih enot.

(172) Za ponazoritev so spodaj navedeni parametri za podjetje RBG za obratovanje mestne železnice v letu 2007 ([35]):

Bedienungsgebiet	Baustein	Parameter in EUR je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in EUR
Rheinbahn	BS 1	[…]	[…]	[…]
	BS 2	[…]	[…]	[…]
	BS 3	[…]	[…]	[…]
	BS 4a	[…]	[…]	[…]
	BS 4b	[…]	[…]	[…]
	BS 4c	[…]	[…]	[…]
	Summe	[…]	[…]	[…]

[Bedienungsgebiet = Območje upravljanja Baustein = Sklop Parameter in EUR je Leistungseinheit = Parametri v EUR po funkcionalni enoti Leistungseinheit = Funkcionalna enota Ausgleichsbetrag in EUR = Nadomestilo v EUR Summe = Vsota]

(173) Okrajšave BS 1–4c se nanašajo na posamezne kategorije stroškov. Pri vsaki od štirih kategorij stroškov se za vsak sektor obratovanja, ki ga upravljata BSM in RBG (v tem primeru mestno železnico), določi parameter v evrih. Nato se ta parameter pomnoži s pričakovano vrednostjo funkcionalnih enot. Tako dobljeni znesek se šteje za začasni znesek nadomestila.

(174) Komisija tako ugotavlja, da metoda, uporabljena v odločbah o financiranju, ki ju je združenje VRR posredovalo podjetjema RBG in BSM, za izračun nadomestil, temelji na parametrih, ki so določeni vnaprej ter objektivno in pregledno.

(175) Zato Komisija ugotavlja, da je drugo merilo Altmark izpolnjeno.

9.2.3 NEOBSTOJ ČEZMERNE KOMPENZACIJE

(176) Tretji pogoj, naveden v sodbi Altmark, določa, da nadomestilo ne sme presegati tistega, „*kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička za izpolnjevanje teh obveznosti*“.

(177) Komisija meni, da je treba glede izpolnjevanja tega merila najprej preveriti, ali je mogoče zgolj z zavrnilnima odločbama o financiranju, ki ju je združenje VRR izdalo za podjetji RBG in BSM, izključiti obstoj čezmerne kompenzacije. Če to ni mogoče, bo Komisija v drugem koraku preverila, ali je Nemčija dokazala, da konkretna uporaba sredstev v letih 2006–2009 v povezavi z veljavnimi pogodbami med podjetji in občinami, ki imajo ta podjetja v lasti, zadošča, da se izključi obstoj čezmerne kompenzacije za podjetji RBG in BSM.

Direktiva o financiranju

(178) Komisija ugotavlja, da je postopek za odobritev nadomestila izčrpno prikazan v oddelkih 5, 7 in 8 direktive o financiranju. Prevozniki morajo zahtevo za nadomestila predložiti najpozneje 31. oktobra leta pred začetkom izpolnjevanja obveznosti javne službe. V oddelku 5.4 direktive o financiranju je določena največja vrednost nadomestila, do katerega je upravičeno posamezno podjetje. Zato so določene tri različne zgornje meje, in sicer za znesek nadomestila, znesek financiranja in razpoložljiva finančna sredstva.

(179) Znesek nadomestila se na podlagi navedb, podanih v Prilogi 2 k direktivi o financiranju, izračuna za vsako od štirih kategorij stroškov. Na podlagi informacij, ki so jih prevozniki predložili v skladu s Prilogo 2, VRR izračuna parametre, v katerih je treba upoštevati stroške, ki bi povprečnemu, dobro vodenemu podjetju nastali pri izpolnjevanju enakih obveznosti in ki so izkazani v odločbah o financiranju.

(180) Za znesek financiranja se štejejo finančna sredstva, ki jih ima na razpolago posamezna občina. Ta sredstva se po potrebi povečajo za vse presežke, ki jih prevoznik doseže z dejavnostmi, ki ne spadajo v zadevne štiri kategorije stroškov.

(181) Razpoložljiva finančna sredstva so opredeljena kot razlika med zneskom nadomestila in zneskom financiranja.

(182) VRR sprejme začasno odločitev o nadomestilu, do katerega je upravičen prevoznik, in nadomestilo izplača v štirih delnih zneskih 15. februarja, 15. maja, 15. avgusta in 15. novembra. Izplačilo, ki se izvede 15. februarja, temelji na odločbi za prejšnje leto; spremembe se upoštevajo pri delnem znesku, ki se izplača 15. maja (glej oddelek 7.3 direktive o financiranju).

([35]) Velja obveznost varovanja poslovne skrivnosti.

(183) Za podjetja, kot sta RBG in BSM, ki prejmejo nadomestilo na podlagi sporazuma o nadzoru in prenosu dobička oziroma na podlagi pogodbe z njihovo holdinško družbo, veljajo posebna pravila. V teh primerih VRR izda zavrnilno odločbo. V odločbi je določeno nadomestilo, do katerega je upravičeno podjetje. Alternativno je v direktivi o financiranju predvideno, da lahko taka podjetja zahtevajo zavezujoče obvestilo o višini dopustnih zneskov nadomestila (glej točko 7.2 direktive o financiranju).

(184) Poleg tega je v direktivi o financiranju za zadnji primer predvideno, da mora upravičeno podjetje, če pomoč pride v poštev, skupaj z občino, ki je njegova lastnica, vnaprej določiti pravila za preprečevanje čezmerne kompenzacije. Ker Nemčija meni, da obravnavani ukrep ne pomeni državne pomoči, se doslej v zvezi s tem ni ukrepalo.

(185) Prevozniki morajo vsako leto navesti dejanske stroške, ki so jim nastali pri izpolnjevanju obveznosti javne službe. VRR preveri te navedbe, in če vnaprej izračunano nadomestilo presega dejanske stroške, odredi vračilo presežkov.

(186) Komisija meni, da sedanje besedilo direktive o financiranju samo ne zadošča, da bi se izključila čezmerna kompenzacija za podjetji RBG in BSM, in sicer iz teh razlogov:

(a) Prihodki od dobičkonosnih storitev prevoza v prometnih konicah se ne upoštevajo: v skladu s sedanjim besedilom direktive o financiranju se le obveznosti, ki se naložijo podjetjem in ki spadajo v navedene štiri kategorije stroškov, za katere je v direktivi o financiranju predvideno nadomestilo, štejejo za obveznosti javne službe. Pri izračunu zneska nadomestila se upoštevajo prihodki od storitev, ki spadajo v navedene štiri kategorije stroškov, to pomeni predvsem storitve v urah redkega prometa in na oddaljenih območjih; prihodki od dobičkonosnih storitev prevoza v prometnih konicah so izvzeti.

(b) Neobstoj mehanizma za vračilo sredstev pri čezmerni kompenzaciji na podlagi sporazumov o nadzoru in prenosu dobička: v sedanji obliki direktive o financiranju je za podjetja, ki prejemajo nadomestila od združenja VRR, in podjetja, ki prejmejo nadomestilo na podlagi sporazumov o nadzoru in prenosu dobička, predvideno različno obravnavanje. Medtem ko prva prejmejo le znesek nadomestila, ki se izračuna na podlagi direktive o financiranju, so zadnja upravičena do popolnega kritja stroškov. Lahko namreč zadržijo razliko med svojimi dejanskimi izgubami in zneskom, ki jim pripada na podlagi direktive o financiranju, saj ni pravno zavezujočega postopka, na podlagi katerega bi lahko združenje VRR zahtevalo vračilo te razlike.

Presoja podjetij RBG in BSM

(187) Nadomestilo za opravljanje javne službe se lahko v obravnavanem primeru zagotovi neposredno s prispevki javnih delničarjev zadevnih podjetij, na podlagi sporazuma o nadzoru in prenosu dobička in/ali prek združenja VRR. Komisija ugotavlja, da se s tretjim merilom Altmark ne predpisuje, da mora izplačila izvesti organizacijski organ – v tem primeru VRR. Vendar mora biti zagotovljeno, da letno nadomestilo ne presega zneska, s katerim se pokrijejo vsi stroški, ki so dejansko povezani z obveznostmi javne službe.

(188) V odločbah o financiranju je navedeno, da se tam določeni znesek šteje za najvišji znesek, ki se izplača ob upoštevanju naknadne presoje dejansko nastalih stroškov. Za najvišji znesek financiranja se štejejo finančna sredstva, ki jih ima na razpolago posamezna občina.

(189) Prevozniki morajo vsako leto navesti dejanske stroške, ki so jim nastali pri izpolnjevanju obveznosti javne službe. Iz naknadne presoje so razvidni dejanski stroški, ki nastanejo v posameznem sektorju obratovanja in vsaki od štirih kategorij. Vsota naknadno ugotovljenih stroškov se nato primerja z vsoto predhodno navedenih stroškov. Naknadni izračun je določen v odločbah o financiranju, katerih sestava ustreza sestavi začasnih odločb, da se omogoči primerjava. Po navedbah Nemčije se te začasne in naknadne odločbe o financiranju za podjetji RBG in BSM izdajo za vsako leto, ki se presoja. VRR preveri te navedbe, in če začasno nadomestilo presega dejanske stroške, odredi vračilo presežkov. Vendar v direktivi o financiranju ni predvidena podrobnejša ureditev v zvezi s čezmerno kompenzacijo ali metodo za izračun vračila preveč izplačanih sredstev.

(190) Zato mora Komisija za obdobje od 1. januarja 2006 do 31. decembra 2009 preveriti, ali sta bili podjetji BSM in RBG deležni čezmerne kompenzacije. Nemčija je Komisiji predložila informacije o dejanskih izplačilih podjetjema BSM in RBG. V ta namen ji je predložila letne izkaze poslovnega izida za podjetji RBG in BSM. Revizorji vsako leto preverijo prihodke in stroške posameznega podjetja ter potrdijo vsakokratne letne računovodske izkaze.

Izplačila na podlagi direktive o financiranju ter sporazuma o nadzoru in prenosu dobička

(191) Podjetje RBG je za leto 2006 izkazalo izgube v višini 65 milijonov EUR ([36]). S prevzemom izgube sta dežela Severno Porenje - Vestfalija in združenje VRR pokrila izkazane izgube v višini 64,1 milijona EUR. Ta znesek je za 7 milijonov EUR manjši od zneska, do katerega bi bilo podjetje RBG upravičeno na podlagi odločbe združenja VRR o financiranju. Leta 2007 so potrebna nadomestila dežele Severno Porenje - Vestfalija in združenja VRR, nakazana podjetju RBG, skupno znašala 52,2 milijona EUR. Ta znesek je za 17,5 milijona EUR manjši od zneska, do katerega bi bilo podjetje RBG upravičeno na podlagi odločbe združenja VRR o financiranju. Leta 2007 je bilančni dobiček podjetja RBG znašal nič. Leta 2008 je podjetje RBG za izpolnjevanje obveznosti javne službe prejelo nadomestila v višini 41,9 milijona EUR, s katerimi so se pokrile izkazane izgube, tako da je njegov bilančni dobiček znašal nič. Ta znesek je za 14,1 milijona EUR manjši od zneska, do katerega bi bilo podjetje RBG upravičeno na podlagi odločbe združenja VRR o financiranju. Leta 2009 je podjetje RBG za izpolnjevanje obveznosti javne službe prejelo nadomestila v višini 45,3 milijona EUR, s katerimi so se pokrile izkazane izgube, tako da je njegov bilančni dobiček znašal nič. Ta znesek je za 11,4 milijona EUR manjši od zneska, do katerega bi bilo podjetje RBG upravičeno na podlagi odločbe združenja VRR o financiranju.

(192) Podjetje BSM je v letih 2006–2009 v javnem potniškem prevozu izkazalo naslednje izgube: […] EUR (2006), […] EUR (2007), […] EUR ([37]) (2008) in […] EUR (2009). Ob primerjavi teh izgub z zneski, določenimi v odločbah o financiranju, Komisija ugotavlja, da izgube podjetja BSM v javnem potniškem prevozu presegajo zneske, določene v odločbah o financiranju. Skupna izguba – to pomeni vsota zneskov, odobrenih v odločbah o financiranju, in dodatnih izgub – je bila pokrita s sporazumom o nadzoru in prenosu dobička, sklenjenim z družbo Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, tako da je letni presežek/letni primanjkljaj podjetja BSM znašal nič.

(193) Komisija ugotavlja, da prevzem dodatnih izgub ne temelji na novem sistemu financiranja, temveč izključno na sporazumu o nadzoru in prenosu dobička. Navedeni sporazum je bil sklenjen, preden se je leta 1995 v nekaterih državah članicah odprl trg za storitve avtobusnih prevozov. Ker so države članice samostojno sprejemale odločitve o odpiranju trgov, pri sporazumu o nadzoru in prenosu dobička – če bi pomenila pomoč ([38]) – v skladu s členom 1(b)(v) postopkovne uredbe pomoč obstaja.

(194) Komisija ugotavlja, da se je trg za storitve potniškega prevoza odprl na podlagi predpisov Unije 3. decembra 2009 ob začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007. V skladu s členom 1(b)(v) Uredbe (ES) št. 659/1999 se zaradi liberalizacije dejavnosti s pravnim aktom Unije vse obstoječe pomoči za storitve potniškega prevoza po tem datumu štejejo za nove pomoči. Iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah od 114 do 124, je s tem sklepom zajeto le obdobje do začetka veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(195) Zato lahko Komisija za obdobje med letoma 2006 in 2009 ugotovi, da podjetji BSM in RBG po novem sistemu financiranja nista bili deležni čezmerne kompenzacije in da je tretje merilo Altmark glede na izplačila na podlagi novega sistema financiranja izpolnjeno.

9.2.4 POVPREČNO, DOBRO VODENO PODJETJE, KI JE USTREZNO OPREMLJENO S PREVOZNIMI SREDSTVI

(196) Končno je v sodbi Altmark predvideno, da *„če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, se mora raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti“*.

(197) Niti podjetju RBG niti podjetju BSM niso bile naložene obravnavane obveznosti javne službe na podlagi javnega in preglednega razpisnega postopka, ki bi bil opravljen nediskriminatorno. Zato mora Komisija v zvezi z vprašanjem, ali je četrti pogoj, naveden v sodbi Altmark, izpolnjen, preveriti tam predvideno drugo alternativo, po kateri se znesek nadomestila izračuna na podlagi analize stroškov povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi.

([36]) Glej poročilo mesta Düsseldorf o udeležbah za leto 2006 (za naslednja leta glej ustrezno povezavo): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf.

([37]) Ta znesek vključuje izgube v javnem potniškem prevozu in železniškem tovornem prometu. Komisija ugotavlja, da je bil predmet postopka, kot je navedeno v uvodnih izjavah od 114 do 124, omejen na nadomestila, ki sta jih podjetji BSM in RBG prejeli na podlagi novega sistema financiranja združenja VRR za javne storitve potniškega prevoza. Zato s tem sklepom niso zajeta nadomestila, ki jih je podjetje BSM prejelo za storitve v železniškem tovornem prometu.

([38]) Glej uvodno izjavo 215.

(198) Nemčija navaja, da se parametri, uporabljeni pri izračunu nadomestila, določijo na podlagi povprečnih stroškov vseh podjetij, ki spadajo v sistem financiranja združenja VRR.

(199) Med formalnim postopkom preiskave je Nemčija navedla, da je združenje VRR na podlagi statističnih podatkov zadevnega strokovnjaka ugotovilo stroške, ki bi povprečnemu, dobro vodenemu podjetju, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, nastali pri opravljanju tistih obveznosti javne službe, ki spadajo v navedene štiri kategorije stroškov. Nato je združenje VRR prilagodilo podatke ob upoštevanju ustreznih (na primer regionalnih) posebnosti. Na podlagi analize VRR določi maržo na povprečne tržne cene po posameznih kategorijah stroškov.

(200) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, prvič, da je treba z upoštevanjem statističnih podatkov zagotoviti, da se nadomestilo določi na podlagi stroškov povprečnega podjetja.

(201) Drugič, vsi izvajalci, ki opravljajo storitve javnega prevoza, morajo imeti dovoljenje oziroma pogodbo o izvajanju javne službe in morajo izpolnjevati nekatere zahteve, ki so jim naložene z dovoljenji oziroma pogodbami (na primer, da so ustrezno opremljeni s prevoznimi sredstvi, tako da izpolnjujejo ustrezne zahteve glede kakovosti).

(202) Vendar, kot je navedeno v odločitvi o sprožitvi postopka, na podlagi uporabe statističnih prevoznih stroškov kot take ni mogoče ugotoviti, ali so izvajalci, ki so se strinjali z opravljanjem storitev v skladu s temi parametri, dobro vodeni prevozniki. Statistični podatki, ki so služili kot podlaga za določitev te vsote, zadevajo le dejanske stroške prevoznih storitev v posameznih regijah (Nemčija in Avstrija) v letu 2003. Zato ni dokaza, da povprečje teh stroškov predstavlja stroške učinkovitega podjetja. Komisija je do enakega sklepa prišla tudi v dokončnih odločbah v zadevah C-3/08 – *Southern Moravia Bus Companies* ([39]) in C-16/07 – *Postbus AG* ([40]). Razlogi, podani v uvodnih izjavah 85 in 86 zadnjenavedene odločbe, veljajo tudi za ta sklep.

(203) Dalje Komisija ugotavlja, da so bili statistični podatki pridobljeni za leto 2003, nato pa vsako leto posodobljeni z ustreznim indeksom v skladu s Prilogo 9 k direktivi o financiranju ter glede na povečanje/zmanjšanje obsega in strukturne spremembe. Pri stroškovni posodobitvi statističnih indeksov cen se pretežno uporabljajo metode, ki jih tudi združenje nemških prevoznikov uporablja za košarico dobrin pri javnem prevozu, in podatki zveznega statističnega urada. Vendar v takem postopku posodobitve ni mogoče v celoti upoštevati povečanja učinkovitosti, v panogi doseženega v vmesnem obdobju.

(204) Končno Komisija ugotavlja, da je mogoče iz dejstva, da je v direktivi o financiranju predvidena kategorija stroškov 4b (nadomestilo za dodatne stroške, nastale zaradi politično motivirane uporabe tarifnih postavk za osebje, ki presegajo stroške v modelih nadomestil, ki so na trgu običajni), izpeljati, da prevozniki v okviru združenja VRR izplačujejo višje plače od običajnih na trgu. Nemčija je potrdila, da podjetji RBG in BSM izplačujeta take plače in prejemata nadomestila v okviru kategorije stroškov 4b.

(205) Skratka, iz dokazov, ki jih je prejela Komisija, ne izhaja, da bi bila višina nadomestil izračunana na podlagi primerjave stroškov, ki so nastali podjetjema RBG in BSM, in stroškov nekega dobro vodenega podjetja. Zato višina nadomestila ni bila izračunana ob sklicevanju na neko dobro vodeno podjetje.

(206) Komisija tako ugotavlja, da četrto merilo Altmark v zvezi z izplačili, ki se podjetjema RBG in BSM nakažejo kot nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, ni izpolnjeno.

9.2.5 SKLEP

(207) Ker četrto merilo Altmark ni izpolnjeno, sistem financiranja v obravnavanem primeru po mnenju Komisije pomeni ekonomsko prednost za podjetji RBG in BSM.

9.3 *IZKRIVLJANJE KONKURENCE*

(208) Sistem financiranja bi lahko povzročil izkrivljanje konkurence, saj se z javnim financiranjem krepi položaj podjetij, pooblaščenih za izpolnjevanje obveznosti javne službe, omogoča pa se jim tudi, da te prednosti izkoristijo za podaljšanje pooblastila, medtem ko konkurenti ne morejo izkoristiti teh prednosti, če izrazijo interes za pooblastitev. Dejstvo, da se zadevna podjetja eventualno štejejo za notranja podjetja, ne preprečuje morebitnih učinkov na konkurenco, saj so ta podjetja na trgu dejavna skupaj z drugimi javnimi in zasebnimi podjetji.

([39]) Odločba z dne 26. novembra 2008 (UL L 97, 16.4.2009, str. 14).
([40]) Odločba z dne 26. novembra 2008 (UL L 306, 20.11.2009, str. 26).

(209) Poleg tega bi lahko podjetja, ki prejemajo finančna sredstva, te prednosti izkoristila pri konkuriranju drugim podjetjem na drugih trgih.

9.4 *UČINEK NA TRGOVINO MED DRŽAVAMI ČLANICAMI*

(210) V skladu z ustaljeno sodno prakso učinek na trgovino med državami članicami obstaja, če ukrep, povezan z neko prednostjo, okrepi položaj nekega podjetja glede na njegove konkurente v trgovini v Uniji. ([41]) Iz tega izhaja, da taka okrepitev položaja upravičenega podjetja pri konkuriranju drugim podjetjem v trgovini v Uniji ne le izkrivlja konkurenco (ali bi lahko izkrivljala konkurenco), temveč vpliva tudi na trgovino med državami članicami. ([42])

(211) Zato je treba preučiti, ali finančna sredstva, ki jih je prevoznikoma RBG in BSM odobrilo združenje VRR, pomenijo ekonomsko prednost, ki krepi njun položaj glede na konkurente v trgovini v Uniji.

(212) Komisija najprej opozarja, da je trg za storitve potniškega prevoza v Nemčiji, na katerem so ta podjetja dejavna, odprt za konkurenčna podjetja iz drugih držav članic. ([43])

(213) Splošno sodišče v sodbi Altmark ugotavlja še:

„77. *V zvezi s tem je treba najprej opozoriti, da obstaja možnost, da lahko javna subvencija, ki se dodeli podjetju, ki zagotavlja le lokalne in regionalne prevozne storitve, pri čemer ne zagotavlja prevoznih storitev zunaj države izvora, vseeno vpliva na trgovino med državami članicami.*

78. *Kadar država članica dodeli javno subvencijo podjetju, lahko obseg zagotavljanja prevoznih storitev tega podjetja iz tega razloga ostane enak ali se poveča, zaradi česar imajo podjetja, ki so ustanovljena v drugih državah članicah, manj možnosti za zagotavljanje svojih prevoznih storitev na trgu te države članice […]*“ ([44])

(214) Dalje Komisija ugotavlja, da se z javnim financiranjem prevoznikov RBG in BSM, ki je povezano z ekonomsko prednostjo in ga izvaja VRR, izboljša njun finančni položaj. Zaradi tako okrepljenega finančnega položaja lahko še naprej zagotavljata prevozne storitve. Poleg tega navaja, da imajo druga podjetja iz Nemčije in drugih držav članic manj možnosti, da zagotavljajo prevozne storitve na trgu, na katerem delujeta ta prevoznika (območje Düsseldorf), čeprav je to s pravnega vidika mogoče.

(215) Zato Komisija ugotavlja, da se s financiranjem podjetij RBG in BSM z nadomestilom za izpolnjevanje obveznosti javne službe krepi njun položaj glede na konkurente v trgovini v Uniji, s tem pa se vpliva na trgovino med državami članicami.

9.5 *SKLEPNA UGOTOVITEV*

(216) Komisija tako ugotavlja, da finančna sredstva, odobrena podjetjema RBG in BSM za izpolnjevanje obveznosti javne službe, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

10. **ZDRUŽLJIVOST POMOČI Z NOTRANJIM TRGOM**

(217) V členu 93 PDEU so določeni pogoji za združljivost pomoči, odobrenih v povezavi s koordinacijo prometa ali prevzemom obveznosti javne službe v prometu.

(218) Komisija ugotavlja, da člena 106(2) v obravnavanem primeru ni mogoče uporabiti za podjetja na področju javnega prometa, saj je člen 93 *lex specialis* glede na člen 106(2) ([45]).

(219) Člena 93 PDEU v skladu s sodbo Altmark ([46]) ni bilo mogoče uporabiti neposredno, temveč le na podlagi uredb Sveta, predvsem na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 ali Uredbe (EGS) št. 1107/70.

(220) 3. decembra 2009 je začela veljati Uredba (ES) št. 1370/2007. Z njo sta bili hkrati razveljavljeni Uredba (EGS) št. 1191/69 in Uredba (EGS) št. 1107/70.

([41]) Sodba Sodišča z dne 17. septembra 1980 v zadevi *Philip Morris proti Komisiji* (730/79, Recueil, str. 2671, točka 11); sodba Sodišča prve stopnje z dne 30. aprila 1998 v zadevi *Het Vlaams Gewest proti Komisiji* (T-214/95, Recueil, str. II-717, točka 50).
([42]) Sodba *Philip Morris proti Komisiji*, točka 12.
([43]) Sodba *Altmark*, točka 79.
([44]) Sodba Altmark, točki 77 in 78.
([45]) Točka 17 Odločbe Komisije z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 106(2) PDEU za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (2005/842/ES); UL L 312, 29.11.2005, str. 67.
([46]) Sodba *Altmark*, točka 107. Glej tudi sodbo Sodišča prve stopnje z dne 16. marca 2004 v zadevi *Danske Busvognmænd proti Komisiji* (T-157/01, Recueil, str. II-917, točka 100).

(221) Uredba (ES) št. 1370/2007 velja za nadomestila za opravljanje javne službe, ki se nanašajo na javni potniški prevoz po železnici in druge vrste železniškega prevoza ter cestni prevoz. Zato mora Komisija preučiti združljivost obravnavanih ukrepov z notranjim trgom na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007 kot veljavnega pravnega akta v času zadevne odločbe Komisije.

(222) V Uredbi (ES) št. 1370/2007 so določeni pogoji, pod katerimi lahko pristojni organ izplača nadomestilo za opravljanje javne službe s storitvami potniškega prevoza, ki se opravljajo po pogodbah o izvajanju javne službe. V obravnavanem primeru je bila pooblastitev za obveznosti javne službe izvedena s tako imenovanim trojnim aktom o pooblastitvi (to pomeni z dovoljenji, načrti lokalnega prevoza in odločbo združenja VRR o financiranju na podlagi direktive o financiranju).

(223) Komisija še ugotavlja, da zainteresirana stran v obravnavanem primeru ni izpodbijala uporabe Uredbe (ES) št. 1370/2007. Poleg tega ugotavlja, da se po mnenju Nemčije Uredba (ES) št. 1370/2007 načeloma uporablja le za nadomestila, ki niso bila odobrena pred 3. decembrom 2009.

(224) Komisija pa je po preučitvi trditev Nemčije sklenila, da se zaradi njih ne dvomi o uporabi pravil o državni pomoči *ratione temporis*; na tej podlagi mora Komisija utemeljitev navezati na pravna pravila, veljavna ob izdaji odločbe. Komisija meni, da je treba pogodbe o izvajanju javne službe preučiti na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007 iz naslednjih razlogov:

(225) Prvič, Komisija ugotavlja, da Uredba (ES) št. 1370/2007 načeloma vsebuje ureditev o začetku veljavnosti in predvideva uporabo *ratione temporis*. V skladu s členom 12 Uredbe (ES) št. 1370/2007 je ta začela veljati 3. decembra 2009. V skladu s členom 10(1) se Uredba (EGS) št. 1191/69 razveljavi od tega datuma. Komisija torej presoje ne more več opreti na Uredbo (EGS) št. 1191/69, ki ob izdaji odločbe ni bila več veljavna, temveč se mora opreti na Uredbo (ES) št. 1370/2007.

(226) Drugič, Komisija ugotavlja, da v Uredbi (ES) št. 1370/2007 ni navedeno, da se ta ne uporablja za pogodbe o izvajanju javne službe, sklenjene pred začetkom njene veljavnosti. Člen 8(3) Uredbe (ES) št. 1370/2007 namreč vsebuje prehodna pravila za pogodbe, sklenjene pred začetkom njene veljavnosti. Ta določba v bistvu pomeni izjemo glede uporabe člena 8(2) Uredbe, ki se nanaša na uporabo pravil o sklenitvi pogodb, določenih v členu 5. Torej lahko ugotovimo, da izjeme glede sklenitve pogodb v prehodnem obdobju ne bi bile potrebne, če pogodbe o izvajanju javne službe, sklenjene pred začetkom veljavnosti Uredbe, ne bi spadale na njeno področje uporabe. Nasprotno je s členom 8 tako potrjeno, da se druge določbe Uredbe uporabljajo za te pogodbe.

(227) Tretjič, Komisija pojasnjuje, da se Obvestilo Komisije o določitvi pravil, ki se uporabljajo za oceno nezakonite državne pomoči ([47]), v tej zadevi ne uporablja. V tem obvestilu je namreč izrecno navedeno, da ne posega v razlago uredb Sveta in Komisije na področju državnih pomoči. Vendar Uredba (ES) št. 1370/2007 določa pravila o njeni časovni uporabi.

(228) Četrtič, Komisija poudarja, da je Sodišče potrdilo tudi načelo, da se novo pravilo uporablja neposredno za bodoče učinke položaja, ki je nastal med veljavnostjo starega pravila. Prav tako je razsodilo, da se načela varstva legitimnih pričakovanj ne sme razširiti do takega obsega, da bi na splošno oviralo, da bi se novo pravilo uporabilo za bodoče učinke položajev, ki so nastali med veljavnostjo starega pravila. ([48])

(229) Petič, Sodišče je razsodilo, da je treba materialnopravne predpise Skupnosti razlagati tako, da se na položaje, nastale pred začetkom njihove veljavnosti, nanašajo samo, če iz njihovega besedila, ciljev ali sistematike jasno izhaja, da jim je treba pripisati tak učinek ([49]). Ta zadnji pogoj je očitno izpolnjen v primeru Uredbe (ES) št. 1370/2007, kot je navedeno v uvodni izjavi 228.

(230) Šestič, poleg tega Komisija navaja, da je Sodišče v prej omenjeni sodbi še ugotovilo, da iz tega sledi, da če se je pravna ureditev, med veljavnostjo katere je država članica priglasila načrtovano pomoč, spremenila, preden je Komisija sprejela odločbo, mora Komisija odločiti na podlagi novih predpisov. ([50]) Sodišče je še pojasnilo, da priglasitev načrtovane pomoči, ki jo opravi država članica, ne ustvari dokončnega pravnega položaja, ki bi privedel do tega, da bi se Komisija izrekla o njihovi združljivosti s skupnim trgom, tako da bi uporabila predpise, ki veljajo na datum te priglasitve. Zato bi bilo v nasprotju s tem sklepanjem državi članici, ki, nasprotno, ne bi upoštevala obveznosti priglasitve, dovoliti, da ustvari dokončen pravni položaj, tako da dodeli nezakonito pomoč.

([47]) UL C 119, 22.5.2002, str. 22.
([48]) Glej sodbo Sodišča z dne 11. decembra 2008 v zadevi *Komisija proti Freistaat Sachsen* (C-334/07 P, ZOdl., str. I-9465, točka 43).
([49]) Sodba Komisija proti Freistaat Sachsen, točka 44.
([50]) Sodba Komisija proti Freistaat Sachsen, točka 53.

(231) Zato se Uredba (ES) št. 1370/2007 uporablja v tej zadevi ([51]).

10.1 *ZDRUŽLJIVOST POMOČI Z NOTRANJIM TRGOM NA PODLAGI UREDBE (ES) ŠT. 1370/2007*

(232) Na podlagi člena 9(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 so „*s skupnim trgom […] združljiva nadomestila za opravljanje javne službe, namenjena opravljanju storitev javnega potniškega prevoza […] ki se plačujejo v skladu s to uredbo*“. V nadaljevanju Komisija preučuje, ali se v direktivi o financiranju in nadomestilih, ki se na njeni podlagi izplačujejo podjetjema RBG in BSM, upoštevajo določbe Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(233) V členu 3(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 je določeno: „*Kadar se pristojni organ odloči, da izvajalcu, ki ga izbere sam, dodeli izključno pravico in/ali nadomestilo, ne glede na vrsto nadomestila, v zameno za izvajanje obveznosti javne službe, to stori v okviru pogodbe o izvajanju javne službe.*“

(234) V obravnavanem primeru je bila pooblastitev za obveznosti javne službe izvedena s tako imenovanim trojnim aktom o pooblastitvi (to pomeni z dovoljenji, načrti lokalnega prevoza in odločbo združenja VRR o financiranju na podlagi direktive o financiranju). Zato Komisija ugotavlja, da se upošteva člen 3 Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(235) V členu 4 Uredbe (ES) št. 1370/2007 je določena ta obvezna vsebina pogodb o izvajanju javne službe:

(236) *Člen 4(1)(a) – jasno opredeljene obveznosti javne službe:* kot je navedeno v oddelku 8.2.1, so bile podjetjema RBG in BSM naložene jasno opredeljene obveznosti javne službe.

(237) *Člen 4(1)(b) – parametri, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, se določijo vnaprej ter objektivno in pregledno, tako da se prepreči čezmerna kompenzacija:* kot je prikazano v oddelku 9.2.2, se parametri za nadomestila v zavrnilni odločbi o financiranju določijo objektivno in pregledno z navedbo najvišjega zneska za posamezno kategorijo stroškov glede na posamezni sektor obratovanja, preden se izpolnijo obveznosti javne službe.

(238) *Člen 4(1)(c) in člen 4(2) – ureditve za razporeditev stroškov in prihodkov:* na podlagi prej navedenih parametrov so podane jasne ureditve za razporeditev stroškov in prihodkov, ki se nanašajo na zadevne štiri kategorije stroškov, za katere se izplača nadomestilo. Pri vsaki od štirih kategorij obveznosti javne službe se stroški in prihodki dodelijo ločenim kontom, pri čemer se uporabljajo računovodska načela, ki veljajo po nemškem pravu, letno kontrolo pa opravita nevtralni revizor in VRR.

(239) *Člen 4(3) – trajanje pogodb o izvajanju javne službe je omejeno in ni daljše od 10 let za avtobusne storitve in 15 let za storitve potniškega prevoza po železnici in za druge vrste prevoza po tirih:* prvotno je bila pooblastitev za obveznosti javne službe izvedena s tako imenovanim trojnim aktom o pooblastitvi (to pomeni z dovoljenji, načrti lokalnega prevoza in odločbo združenja VRR o financiranju na podlagi direktive o financiranju). Zaradi začetka veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007 so bile obveznosti javne službe, naložene prevoznikom, povzete v enem samem aktu, ki je časovno omejen na 10 let. Za pogodbe o izvajanju javne službe, ki so obstajale že pred začetkom veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007, se uporabljajo prehodna pravila. V skladu s členom 8(3)(d) Uredbe (ES) št. 1370/2007 se lahko pogodbe o izvajanju javnih služb, sklenjene od 26. julija 2000 in pred 3. decembrom 2009 na podlagi postopka, ki ni bil pravičen in za javnost odprt razpis, izvajajo do izteka njihove veljavnosti, če imajo omejeno veljavnost, primerljivo z veljavnostmi, določenimi v členu 4. V obravnavanem primeru je bila pogodba sklenjena v obdobju, določenem v členu 8(3)(d), ne da bi se izvedel razpisni postopek. Upoštevna je torej časovna omejenost v skladu s členom 4. Veljavnost pogodbe je tako omejena na 10 let in skladna s pravili iz člena 4(3).

(240) *Člen 4(5) – zahteva po izpolnjevanju določenih socialnih standardov:* upoštevne kolektivne pogodbe so navedene v vsakokratnih aktih, saj morata podjetji RBG in BSM uporabljati kolektivno pogodbo, izpogajano z občinskim združenjem delodajalcev dežele Severno Porenje - Vestfalija.

(241) *Člen 4(6) – zahteva po izpolnjevanju določenih kakovostnih standardov:* določbe o kakovostnih standardih so podane v vsakokratnih aktih o pooblastitvi.

([51]) To je v skladu z ustaljeno prakso Komisije pri obravnavi zadev (glej odločbo v zadevi Danske Statsbaner (C-41/2008), dokončni sklep z dne 24. februarja 2010, točke od 303 do 313) in Nadzornega organa Efte (glej Sklep 254/10/COL, AS Oslo Sporveier in AS Sporveisbussene, sklep z dne 21. junija 2010, str. 17 in 18).

(242) Komisija na podlagi izvajanj iz uvodne izjave 54 in naslednjih meni, da trojni akt o pooblastitvi vsebuje vse obvezne določbe v skladu s členom 4 Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(243) V členu 5 Uredbe (ES) št. 1370/2007 so navedene določbe glede sklepanja pogodb o izvajanju javne službe. Po prehodnih določbah na podlagi člena 8(2) Uredbe (ES) št. 1370/2007 pa mora biti sklepanje pogodb o javnih storitvah železniškega in cestnega prevoza v skladu s členom 5 šele od 3. decembra 2019. Zato se določbe člena 5 Uredbe (ES) št. 1370/2007 v obravnavanem primeru ne uporabljajo.

(244) Komisija znova opozarja Nemčijo, da morajo države članice v tem prehodnem obdobju sprejeti ukrepe za postopno uskladitev s členom 5 Uredbe (ES) št. 1370/2007.

(245) V skladu s členom 6(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 morajo biti vsa nadomestila v skladu z določbami člena 4 in določbami iz Priloge k Uredbi.

(246) Komisija najprej opozarja, da so se, kot je bilo že ugotovljeno, v obravnavanem primeru upoštevale vse določbe člena 4.

(247) V Prilogi k Uredbi (ES) št. 1370/2007 je določeno, da nadomestilo ne sme preseči zneska, ki ga sestavljajo ti dejavniki: stroški, nastali zaradi obveznosti opravljanja javne službe, zmanjšano za prejemke iz tarif, zmanjšano za kakršen koli pozitivni finančni učinek, nastal v sklopu omrežja, ki se upravlja v okviru zadevne(-ih) obveznosti opravljanja javne službe, s prištetjem primernega dobička. Dalje je v Prilogi določeno, da je treba stroške in prihodke izračunati v skladu z veljavnimi računovodskimi in davčnimi pravili. Poleg tega mora biti računovodstvo zaradi preglednosti razdeljeno.

(248) V obravnavanem primeru Komisija ugotavlja, da se nadomestilo za opravljanje javne službe, kot je prikazano v oddelku 9.2.3, zagotavlja v skladu z določbami Priloge in da nadomestila niso privedla do čezmerne kompenzacije. Po ugotovitvi prejemkov od pristojbin za uporabo, prihodkov, drugih pozitivnih finančnih učinkov in stroškov, povezanih z obveznostmi javne službe, se je izkazalo, da sta podjetji BSM in RBG z izpolnjevanjem obveznosti javne službe vsako leto izkazovali izgube. Te izgube so bile v letih 2006–2009 vsakokrat pokrite z nadomestili, zato je bilančni dobiček znašal nič.

(249) Komisija še ugotavlja, da podjetji v obravnavanem primeru ne dosegata razumnega dobička. Poleg tega se stroški in prihodki, pripisani obveznostim javne službe, preverijo, tako da so v skladu z veljavnimi računovodskimi in davčnimi pravili. Zaradi povečanja preglednosti mora biti računovodstvo za storitve zadevnih podjetij, ki spadajo pod obveznosti javne službe, in za druge dejavnosti, ločeno.

(250) Glede na zgoraj navedeno Komisija ugotavlja, da nadomestilo za opravljanje javne službe preprečuje čezmerno kompenzacijo ter da je skladno z določbami členov 4 in 6 Uredbe (ES) št. 1370/2007 in z njeno prilogo.

(251) Zato Komisija meni, da so se v obravnavanem primeru upoštevala splošna načela za presojo, skladno s pravili o državni pomoči, glede združljivosti pomoči z notranjim trgom. Ugotavlja še, da bi preiskava nadomestila za opravljanje javne službe v korist podjetij RBG in BSM v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/70 privedla do enakih ugotovitev.

(252) Komisija torej ugotavlja, da je pomoč v korist podjetij RBG in BSM v skladu s členom 93 PDEU in členom 9(1) Uredbe (ES) št. 1370/07 združljiva z notranjim trgom.

11. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(253) Komisija ugotavlja, da je pomoč v skladu s členom 9(1) Uredbe (ES) št. 1370/07 in členom 93 PDEU združljiva z notranjim trgom. Opozarja, da se ta sklep nanaša na združljivost ukrepov v obliki državne pomoči z notranjim trgom in da ta presoja v obravnavanem primeru ne pogojuje preiskave Komisije glede uporabe predpisov prava Unije o javnih naročilih in koncesijah.

(254) Komisija pojasnjuje, da lahko v skladu z ustaljeno sodno prakso Splošnega sodišča preišče združljivost državne pomoči z notranjim trgom ne glede na morebitno kršitev drugega predpisa prava Unije, če ta ni tako neločljivo povezan s predmetom pomoči, da ločena preiskava ne bi bila mogoča.

(255) Komisija v obravnavanem primeru ugotavlja, da morebitna kršitev predpisov o javnih naročilih in koncesijah, kot je obravnavana podelitev dovoljenj podjetjema BSM in RBG, nima nujno izkrivljajočega učinka, ki bi še poslabšal izkrivljanje konkurence zaradi pomoči. Ta sklep je torej omejen na preiskavo državne pomoči –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo je Nemčija odobrila podjetjema Rheinbahn AG in Bahnen der Stadt Monheim v letih 2006–2009 na podlagi direktive o financiranju ÖSPV v združenju Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, je v skladu s členom 9(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 in členom 93 Pogodbe o delovanju Evropske unije združljiva z notranjim trgom.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 23. februarja 2011

Za Komisijo

Joaquín ALMUNIA

Podpredsednik