II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Φεβρουαρίου 2011

σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 58/06 (πρώην NN 98/05) που χορήγησε η Γερμανία υπέρ της Bahnen der Stadt Monheim (BSM) και της Rheinische Bahngesellschaft (RBG) της Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2011) 632]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/501/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 ([1]),

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα ανωτέρω άρθρα ([2]), και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της στις 21 Δεκεμβρίου 2006, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της να χαρακτηρίσει το «παλαιό σύστημα χρηματοδότησης» της Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (στο εξής: «VRR») ως υφιστάμενη ενίσχυση και να κινήσει, σε σχέση με το «νέο σύστημα χρηματοδότησης» ([3]) της VRR βάσει του οποίου η Rheinische Bahngesellschaft AG (στο εξής: «RBG») και η Bahnen der Stadt Monheim GmbH (στο εξής: «BSM») λαμβάνουν ενισχύσεις αντιστάθμισης για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τη διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ, καλώντας ταυτόχρονα τη Γερμανία να υποβάλει παρατηρήσεις. Κατόπιν αιτήματος της Γερμανίας, πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση την 1η Φεβρουαρίου 2007. Η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 18 Απριλίου 2007 και στις 4 Μαΐου 2007.

(2) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει την επίσημη διαδικασία ελέγχου δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 31 Μαρτίου 2007 ([4]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις επί των εν λόγω μέτρων εντός μηνός από τη δημοσίευση.

(3) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από έναν ενδιαφερόμενο. Με επιστολή της στις 29 Μαΐου 2007 διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στη Γερμανία. Η Γερμανία είχε τη δυνατότητα να αποφανθεί εντός μηνός. Οι παρατηρήσεις της Γερμανίας παρελήφθησαν από την Επιτροπή με επιστολή στις 29 Ιουνίου 2007.

(4) Κατόπιν αιτήματος της Γερμανίας, πραγματοποιήθηκε στις 31 Ιανουαρίου 2008 δεύτερη συνεδρίαση μετά την οποία η Γερμανία διαβίβασε, όπως απαιτούσε η Επιτροπή, περαιτέρω στοιχεία στις 5 Μαΐου 2008 και στις 3 Ιουλίου 2008.

(5) Με επιστολές του στις 2 Οκτωβρίου 2007, στις 30 Ιανουαρίου 2008 και στις 4 Απριλίου 2008, ο ενδιαφερόμενος διασαφήνισε περαιτέρω τις αρχικές του δηλώσεις.

([1]) Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ έγιναν άρθρα 107 και 108 αντίστοιχα της ΣΛΕΕ. Τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ και τα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ είναι κατ' ουσίαν ταυτόσημα. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης οι αναφορές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ νοούνται ως αναφορές στα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ, κατά περίπτωση.

([2]) ΕΕ C 74 της 31.3.2007, σ. 18.

([3]) Βλέπε παράγραφο 4.2.

([4]) Βλέπε υποσημείωση 2.

(6) Με επιστολή της στις 10 Ιουλίου 2008 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία περαιτέρω διασαφηνίσεις σχετικά με τα υποβληθέντα στοιχεία. Η Γερμανία είχε τη δυνατότητα να απαντήσει εντός μηνός στις επιπρόσθετες διασαφηνίσεις του ενδιαφερομένου. Η Γερμανία διαβίβασε απαντητικές επιστολές στις 5 Αυγούστου 2008 και στις 30 Σεπτεμβρίου 2008 αντίστοιχα.

(7) Με επιστολή της στις 16 Δεκεμβρίου 2009 η Επιτροπή κάλεσε τη Γερμανία και τον ενδιαφερόμενο να διαβιβάσουν, έως τις 10 Ιανουαρίου 2010, παρατηρήσεις επί του συμβιβάσιμου των υπό εξέταση μέτρων προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 ([5]). Η Γερμανία και ο ενδιαφερόμενος ζήτησαν παράταση της προθεσμίας, την οποία και ενέκρινε η Επιτροπή για αμφότερα τα μέρη έως τις 12 Ιανουαρίου 2010. Μέσω επιστολής στις 12 Ιανουαρίου 2010 η Επιτροπή παρέλαβε τις παρατηρήσεις της Γερμανίας. Ο ενδιαφερόμενος δεν διαβίβασε παρατηρήσεις εμπρόθεσμα. Με επιστολή του στις 13 Ιανουαρίου 2010 ο ενδιαφερόμενος ανακοίνωσε στην Επιτροπή ότι δεν ενδιαφέρεται πλέον να εμπλακεί στη διαδικασία.

(8) Με επιστολή της στις 12 Ιανουαρίου 2010 η Γερμανία ανακοίνωσε επίσης στην Επιτροπή ότι οι πράξεις ανάθεσης για την RBG και την BMS καθώς και το νέο σύστημα χρηματοδότησης της VRR έχουν τροποποιηθεί ώστε να εναρμονίζονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

2. ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

(9) Η VRR δημιουργήθηκε από διάφορους δήμους και διοικητικές περιφέρειες (Kreise) στην περιοχή Rhein-Ruhr για να εκτελεί τα καθήκοντά τους σε ό,τι αφορά τον σχεδιασμό και την οργάνωση των δημόσιων τοπικών συγκοινωνιών στην επικράτειά τους και να καταβάλλει ενισχύσεις αντιστάθμισης για την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών συγκοινωνιών. Η VRR συγκροτείται από δύο νομικά ξεχωριστές οντότητες δημοσίου δικαίου, την «Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr» (στο εξής: «ZV VRR») ([6]) και την «Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR» (στο εξής: «VRR AöR») ([7]).

(10) Η ZV VRR έχει εξουσιοδοτηθεί να επιβάλλει στους δήμους και στις διοικητικές περιφέρειες που υπάγονται σε αυτήν εισφορές για τη χρηματοδότηση των ενισχύσεων αντιστάθμισης που αφορούν την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Νομική βάση των εισφορών αποτελούν τα άρθρα 19 και 20 του καταστατικού ίδρυσης της Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) της 21ης Ιουνίου 2006, στην έκδοση της 10ης Δεκεμβρίου 2008 (στο εξής: «καταστατικό της ZV VRR») ([8]).

(11) Οι επιχειρήσεις RBG ([9]) und BSM ([10]), οι οποίες εικάζεται ότι επωφελήθηκαν των υπό εξέταση μέτρων, δραστηριοποιούνται στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες (λεωφορεία, τραμ και σιδηρόδρομος) στην περιοχή του Ντίσελντορφ. Οι γραμμές τους αποτελούν τμήμα του δημόσιου δικτύου μεταφορών της VRR.

(12) Η RBG και η BSM εξυπηρετούν τις γραμμές των δημόσιων τοπικών συγκοινωνιών βάσει αδειών που έλαβαν από την περιφερειακή κυβέρνηση του Ντίσελντορφ σύμφωνα με τον νόμο περί επιβατικών μεταφορών (Personenbeförderungsgesetz, στο εξής: «PBefG»), ιδίως το άρθρο 13 PBefG. Μέσω της άδειας ο αιτών αποκτά το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης της εκάστοτε γραμμής. Σε αντάλλαγμα, οι επιχειρήσεις που λαμβάνουν ανάλογες άδειες υποχρεούνται να παρέχουν υπηρεσίες δημόσιων τοπικών συγκοινωνιών υπό τους όρους που προβλέπονται στην άδεια, στην οποία καθορίζονται συγκεκριμένα η συχνότητα, η χιλιομετρική απόσταση που εξυπηρετούν οι επιχειρήσεις, καθώς και άλλες παράμετροι ποιότητας.

3. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

3.1. *ΤΙΤΛΟΣ, ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑ*

(13) Τίτλος: Οικονομική ενίσχυση υπέρ της BSM και της RBG.

(14) Ο ετήσιος προϋπολογισμός κυμαίνεται μεταξύ […] (*) και […] εκατ. ευρώ για την BSM, και μεταξύ […] και […] εκατ. ευρώ για την RBG. Ο προϋπολογισμός για τις ενισχύσεις αντιστάθμισης που χορηγούνται σύμφωνα με την οδηγία περί χρηματοδότησης και τη σύμβαση ελέγχου και μεταφοράς κερδών προέρχεται από κρατικούς πόρους. Η ισχύς της οδηγίας περί χρηματοδότησης και της σύμβασης ελέγχου και μεταφοράς κερδών δεν περιορίζεται χρονικά.

([5]) ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1.

([6]) Η ZV VRR συστάθηκε από τους οικείους δήμους και διοικητικές περιφέρειες σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου σχετικά με το κοινοτικό συλλογικό έργο στη Βόρεια Ρηνανία-Βεστφαλία.

([7]) Η VRR AöR ιδρύθηκε τον Σεπτέμβριο του 2004 από την ZV VRR. Από τον Ιούνιο του 2007 η VRR AöR αποτελεί τον κοινό φορέα δημοσίου δικαίου για την από κοινού ανάληψη καθηκόντων στον τομέα των δημόσιων τοπικών συγκοινωνιών εκ μέρους των δήμων, όχι μόνο στην επικράτεια της ZV VRR αλλά και στην όμορη επικράτεια της «Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein». Καθότι η ZV VRR εκχώρησε στη VRR AöR τη διοίκηση και τα καθήκοντά της, περιλαμβανομένης της χρηματοδότησης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στο εξής δεν θα γίνεται διάκριση μεταξύ της ZV VRR και της VRR AöR, αλλά θα αναφέρονται από κοινού ως «VRR».

([8]) Η πιο πρόσφατη έκδοση του καταστατικού της ZV VRR διατίθεται στον ακόλουθο δικτυακό τόπο: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) Η RBG, που μετονομάστηκε στις 29 Απριλίου 2005 σε «Rheinbahn AG», ανήκει στον δήμο του Ντίσελντορφ (5 %) και στη «Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH» (95 %), η οποία επίσης ανήκει εξ ολοκλήρου στον δήμο Ντίσελντορφ και, έως τις 18 Ιουνίου 2007, ονομαζόταν «Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH». Σύμφωνα με τα στοιχεία στον δικτυακό τόπο του δήμου Ντίσελντορφ, (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf), η Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH κατέχει επίσης μερίδιο 25,05 % στην «Stadtwerke Düsseldorf AG», το 100 % των μετοχών της «Bädergesellschaft Düsseldorf mbH» και μερίδιο 50 % στην «Flughafen Düsseldorf GmbH» (στοιχεία της 31ης Δεκεμβρίου 2006).

([10]) Η BSM ανήκει εξ ολοκλήρου στην «Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH», η οποία επίσης ανήκει εξ ολοκλήρου στον δήμο Monheim. Εκτός της BSM, η Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH διατηρεί το 49,9 % των μεριδίων της «MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH», το 99 % των μεριδίων της «Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH» και το 100 % των μεριδίων της «Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH».

(*) Καλύπτεται από την υποχρέωση τήρησης του επαγγελματικού απορρήτου.

3.2. *ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ*

(15) Δικαιούχοι των υπό εξέταση ενισχύσεων αντιστάθμισης είναι οι επιχειρήσεις RBG και BSM.

(16) Στόχος του μέτρου είναι η πρόσφορη εξυπηρέτηση του πληθυσμού μέσω των δημόσιων τοπικών συγκοινωνιών. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του καταστατικού της ZV VRR, η συνεργασία μεταξύ του ομόσπονδου κράτους Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας, της VRR και των μεταφορέων στοχεύει στη βελτίωση της ελκυστικότητας των δημόσιων τοπικών συγκοινωνιών, μέσω συντονισμένου σχεδιασμού και διαμόρφωσης της προσφοράς υπηρεσιών, ενιαίων και προσιτών κομίστρων, συντονισμένης πληροφόρησης των επιβατών λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των ατόμων με αναπηρίες, καθώς και μέσω εναρμονισμένων κανόνων ποιότητας.

4. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

4.1. *ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ*

(17) Η απόφαση να κινηθεί η διαδικασία αφορά μόνον τις ενισχύσεις αντιστάθμισης υπέρ της RBG και της BSM, οι οποίες βασίζονται στο «νέο σύστημα χρηματοδότησης» δυνάμει της απόφασης της VRR της 28ης Ιουνίου 2005, και αφορούν τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις υπηρεσίες συγκοινωνιών μέσω λεωφορείου και τραμ. Ως εκ τούτου, και η παρούσα απόφαση αφορά αποκλειστικά τις συγκεκριμένες ενισχύσεις αντιστάθμισης υπέρ της RBG και της BSM.

4.2. *ΤΟ «ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ»*

(18) Στην απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας ελέγχου η Επιτροπή διαπίστωσε τις ακόλουθες δύο δέσμες μέτρων χρηματοδότησης υπέρ της RBG και της BSM:

— τη χρηματοδότηση μέσω της VRR μεταφορέων στην περιοχή Rhein-Ruhr, στους οποίους ανήκουν η RBG και η BSM, και

— τη διεπιδότηση της RBG και της BSM μέσω των δημοτικών εταιρειών χαρτοφυλακίου του δήμου Ντίσελντορφ και του δήμου Monheim.

(19) Νομική βάση και για τις δυο αυτές δέσμες μέτρων είναι η οδηγία της 28ης Ιουνίου 2005 για τη χρηματοδότηση των δημόσιων τοπικών συγκοινωνιών στους κόλπους της Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (στο εξής: «οδηγία περί χρηματοδότησης») και τα παραρτήματα αυτής ([11]).

(20) Τη νομική βάση της δεύτερης δέσμης μέτρων χρηματοδότησης αποτελούν, συν τοις άλλοις, οι διμερείς συμβάσεις μεταξύ της RBG ή/και της BSM και των εταιρειών χαρτοφυλακίου του δήμου Ντίσελντορφ ή/και του δήμου Monheim.

4.2.1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ RBG ΚΑΙ ΤΗΣ BSM ΜΕΣΩ ΤΗΣ VRR

(21) Η VRR καταβάλλει πληρωμές σε επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες συγκοινωνιών εντός της επικράτειάς της καλύπτοντας μέρος των εξόδων τους. Με την απόφαση της 28ης Ιουνίου 2005, το σύστημα χρηματοδότησης που ίσχυε από το 1990 (το «παλαιό σύστημα χρηματοδότησης») αντικαταστάθηκε από νέο και σημαντικά τροποποιημένο σύστημα (το «νέο σύστημα χρηματοδότησης»).

(22) Το νέο σύστημα χρηματοδότησης τροποποιήθηκε πρόσφατα, στις 10 Σεπτεμβρίου 2009, ενόψει της έναρξης ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 στις 3 Δεκεμβρίου 2009.

(23) Η μεταρρύθμιση της 28ης Ιουνίου 2005 είχε ως στόχο την εναρμόνιση του συστήματος χρηματοδότησης της VRR προς την απόφαση στην υπόθεση Altmark ([12]). Στις παραγράφους 5.4.3 έως 5.4.5 της οδηγίας περί χρηματοδότησης αναλύεται ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να εφαρμόζεται η απόφαση στην υπόθεση Altmark και, ιδίως, το τέταρτο κριτήριο. Σύμφωνα με την παράγραφο 5.4.3, το ύψος των επιδοτήσεων ορίζεται βάσει της ανάλυσης των εξόδων στα οποία θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διοίκηση, κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα ώστε να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που υπέχει. Σύμφωνα με την παράγραφο 5.4.4, η VRR καθορίζει ετησίως, βάσει της εν λόγω ανάλυσης, παραμέτρους για τον υπολογισμό των ποσών αντιστάθμισης για κάθε μία από τις κατηγορίες που περιγράφονται στις παραγράφους που ακολουθούν. Στο παράρτημα 9 της οδηγίας περί χρηματοδότησης ορίζεται επίσης μέθοδος επικαιροποίησης (ή/και αναπροσαρμογής) των εν λόγω παραμέτρων. Σύμφωνα με την παράγραφο 5.4.5, τα ποσά αντιστάθμισης για τις μεμονωμένες επιχειρήσεις περιορίζονται στα έξοδα που αποδεδειγμένα προκύπτουν για έκαστη επιχείρηση κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που υπέχει, ενώ οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης υπόκεινται συστηματικά σε έλεγχο από πραγματογνώμονα.

(24) Το νέο σύστημα χρηματοδότησης περιγράφεται λεπτομερώς στην οδηγία περί χρηματοδότησης και στα παραρτήματα αυτής.

(25) Σύμφωνα με την παράγραφο 2.1 της οδηγίας περί χρηματοδότησης, η VRR χρηματοδοτεί την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην επικράτειά της. Στις παραγράφους 2.2.1 έως 2.2.4 καθορίζονται τέσσερις κατηγορίες εξόδων, επιλέξιμες για χρηματοδότηση από τη VRR. Οι κατηγορίες αναλύονται ακριβέστερα στο παράρτημα 1 της οδηγίας περί χρηματοδότησης. Οι τέσσερις κατηγορίες είναι οι εξής (οι χρησιμοποιούμενες συντομογραφίες αντιστοιχούν στην αρίθμηση των κατηγοριών εξόδων όπως παρουσιάζεται στην οδηγία περί χρηματοδότησης):

([11]) Η πιο πρόσφατη έκδοση της οδηγίας περί χρηματοδότησης διατίθεται στον δικτυακό τόπο της VRR: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf.

([12]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, *Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg*, υπόθεση C-280/00, Συλλογή 2003, σ. I-7747 (στο εξής «απόφαση Altmark»).

(26) α) Διάθεση υποδομών (στο εξής: «κατηγορία εξόδων 1»): Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει όλα τα έξοδα για την κατασκευή και συντήρηση των σταθερών εγκαταστάσεων καθώς και των σχετικών συστημάτων ασφάλειας και πλοήγησης. Ο όρος «υποδομές» περιλαμβάνει τις σιδηροτροχιές του τραμ, τις ξεχωριστές λεωφορειολωρίδες, εγκαταστάσεις P&R (στάθμευσης οχήματος ιδιωτικής χρήσης & επιβίβασης), στάσεις λεωφορείων, σιδηροδρομικούς σταθμούς, αμαξοστάσια και συνεργεία, καθώς και συστήματα ασφάλειας και πλοήγησης. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται επίσης τα έξοδα για το προσωπικό που απαιτείται για την εκτέλεση των συγκεκριμένων εργασιών.

(27) β) Καθήκοντα διοίκησης και εκμετάλλευσης επιβαλλόμενα από την ένωση μεταφορέων ή/και τον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα (στο εξής «κατηγορία εξόδων 2»: Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει όλα τα συμπληρωματικά έξοδα τα οποία αναλογούν στους μεταφορείς λόγω της συμμετοχής τους ως μελών στη VRR. Τα συμπληρωματικά αυτά έξοδα προκύπτουν στους τομείς κεντρικού σχεδιασμού και συντονισμού, μάρκετινγκ και οικονομικής διαχείρισης, εκμετάλλευσης και ελέγχου παρεχόμενων υπηρεσιών.

(28) γ) Πρότυπα ποιότητας οχημάτων επιβαλλόμενα από την ένωση μεταφορέων ή/και τον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα (στο εξής: «κατηγορία εξόδων 3»): Η κατηγορία αυτή καλύπτει όλα τα συμπληρωματικά έξοδα τα οποία προκύπτουν λόγω της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα ποιότητας οχημάτων. Οι μεταφορείς μπορούν να αιτηθούν την επιστροφή συμπληρωματικών δαπανών που καταβάλλουν για την εγκατάσταση συστημάτων κλιματισμού στα οχήματα, για συστήματα βιντεοεπιτήρησης, για την εφαρμογή τεχνολογίας χαμηλού δαπέδου στα οχήματα, για τοποθέτηση ανελκυστήρων για άτομα με αναπηρίες ή κινητήρων φιλικότερων προς το περιβάλλον.

(29) δ) Συμπληρωματικές ή άλλες παροχές μεταφορών επιβαλλόμενες από την ένωση μεταφορέων ή/και από τον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα στον τομέα των συγκοινωνιών. Η κατηγορία αυτή διαιρείται σε τρεις υποκατηγορίες:

I. συμπληρωματικές δαπάνες λόγω της υποχρέωσης που επιβάλλει άμεσα ο καθ' ύλην αρμόδιος φορέας ή η VRR σχετικά με την παροχή μη κερδοφόρων υπηρεσιών σε ώρες εκτός αιχμής (στο εξής: «κατηγορία εξόδων 4α»),

II. κοινωνικοπολιτικές υποχρεώσεις στον τομέα των συγκοινωνιών βάσει των υποδείξεων του μεριδιούχου ([13]) (στο εξής: «κατηγορία εξόδων 4β»), καθώς και

III. υποδείξεις στον τομέα των συγκοινωνιών ή/και υποδείξεις εξαρτώμενες από το σύστημα, υποδείξεις του καθ' ύλην αρμόδιου φορέα ή/και της ένωσης μεταφορέων βάσει κατά περίπτωση τεκμηρίων, οι οποίες συνεπάγονται οικονομικό μειονέκτημα (στο εξής: «κατηγορία εξόδων 4γ»).

([13]) Αυτό αφορά την υποχρέωση εφαρμογής της σύμβασης κομίστρων που έχει συναφθεί με την κοινοτική ένωση εργοδοτών Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας (Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen) (βλέπε αιτιολογική σκέψη 52).

(30) Σύμφωνα με την οδηγία περί χρηματοδότησης, οι δημόσιοι μεταφορείς μπορούν να αιτηθούν αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών συγκοινωνιών. Η αίτηση πρέπει να περιέχει τα έγγραφα που αναφέρονται στις παραγράφους 5, 7 και 8 της οδηγίας περί χρηματοδότησης, περιλαμβανομένων του υπολογισμού των εξόδων για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθώς και της υπόδειξης ενδεχόμενων χρηματοδοτικών μέσων προερχόμενων από άλλους φορείς. Οι μεταφορείς οφείλουν να υποβάλλουν την αίτησή τους το αργότερο έως τις 31 Οκτωβρίου του έτους που προηγείται της έναρξης εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(31) Βάσει των πληροφοριών που υποβάλλουν οι μεταφορείς κατ' εφαρμογή της παραγράφου 5.4.2 και του παραρτήματος 2 της οδηγίας περί χρηματοδότησης, η VRR υπολογίζει τις ενισχύσεις αντιστάθμισης που πρέπει να αντικατοπτρίζουν τα έξοδα τα οποία θα προέκυπταν σε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διοίκηση για την εκπλήρωση των ίδιων υποχρεώσεων. Η VRR εκδίδει στη συνέχεια απόφαση χρηματοδότησης. Η νομικά δεσμευτική αυτή απόφαση επιβεβαιώνει την ανάθεση και καθορίζει τις ενισχύσεις αντιστάθμισης για έκαστη εκ των τεσσάρων κατηγοριών εξόδων. Στο τέλος κάθε έτους ο δημόσιος μεταφορέας υποχρεούται να αποδείξει εγγράφως τα έσοδα και τα έξοδα που κατέγραψε κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τα οποία ελέγχονται στη συνέχεια από τη VRR. Τέλος, εκδίδεται δεύτερη δεσμευτική διοικητική απόφαση στην οποία ορίζεται το ακριβές ποσό που λαμβάνει η επιχείρηση υπό μορφή αντιστάθμισης.

4.2.2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ RBG ΚΑΙ ΤΗΣ BSM ΜΕΣΩ ΔΙΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ

(32) Στο καταστατικό της ZV VRR προβλέπεται, για τους δήμους και τις διοικητικές περιφέρειες που είναι ιδιοκτήτες ενός μεταφορέα, η δυνατότητα να του παρέχουν απευθείας αντιστάθμιση και να αφαιρείται το αντίστοιχο ποσό από τις εισφορές του προς την ZV VRR.

(33) Στο άρθρο 19 του καταστατικού της ZV VRR προβλέπονται 5 διαφορετικοί τύποι τέτοιων άμεσων πληρωμών:

— εκούσιες άμεσες και έμμεσες παροχές του δήμου ή της διοικητικής περιφέρειας περιλαμβανομένων εσόδων από την επένδυση χρεογράφων στον μεταφορέα εκ μέρους του δήμου ή της διοικητικής περιφέρειας,

— εκούσιες παροχές τρίτων,

— διεπιδότηση υπό μορφή συμβάσεων κατανομής εσόδων, σε περιπτώσεις που ο μεταφορέας συμμετέχει σε εταιρεία χαρτοφυλακίου και οι ζημίες του καλύπτονται από τα κέρδη άλλων εταιρειών, π.χ. επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας,

— κατανομή κερδών επιχειρήσεων στις οποίες ο μεταφορέας διατηρεί συμμετοχές ή μερίδια,

— διαφορά μεταξύ της εισφοράς και του συνολικού ελλείμματος του μεταφορέα.

(34) Τα ποσά που καταβάλλονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 19 του καταστατικού της ZV VRR λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της αντιστάθμισης που καταβάλλει η VRR στον μεταφορέα. Σύμφωνα με την παράγραφο 8 της οδηγίας περί χρηματοδότησης, το αίτημα μιας επιχείρησης για χρηματοδότηση μέσω της VRR απορρίπτεται στον βαθμό που ο (κοινοτικός) μεριδιούχος έχει χρησιμοποιήσει μία ή περισσότερες από τις εναλλακτικές λύσεις που προβλέπονται στο άρθρο 19 του καταστατικού της ZV VRR. Το ποσό αυτό αφαιρείται από τις πληρωμές που δικαιούται ο μεταφορέας δυνάμει της οδηγίας περί χρηματοδότησης.

(35) Τόσο ο δήμος Ντίσελντορφ όσο και ο δήμος Monheim χρησιμοποίησαν τις δυνατότητες που προβλέπει το άρθρο 19 του καταστατικού της ZV VRR και σύναψαν συμβάσεις με την RBG και την BSM. Οι συμβάσεις αυτές περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις που ακολουθούν.

(36) *Η εικαζόμενη διεπιδότηση της RBG μέσω της Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH:* Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε ο αρχικός καταγγέλων, η Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH μεταβιβάζει εμφανώς, βάσει συμβάσεων ελέγχου και μεταφοράς κερδών, τα κέρδη των κερδοφόρων εταιρειών χαρτοφυλακίου της, ήτοι της Stadtwerke Düsseldorf AG και της Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH, στις ελλειμματικές θυγατρικές εταιρείες της, την RBG και την Bädergesellschaft Düsseldorf.

(37) *Η εικαζόμενη διεπιδότηση της RBG μέσω του δήμου Ντίσελντορφ:* Επιπλέον, η Επιτροπή υπέδειξε, βάσει των στοιχείων που υπέβαλε ο αρχικός καταγγέλων, τις άμεσες επιδοτήσεις που έλαβε η RBG από τον δήμο Ντίσελντορφ. Οι επιδοτήσεις αυτές προέρχονταν προφανώς από τα μερίσματα τα οποία ο δήμος Ντίσελντορφ λαμβάνει για το ποσοστό μετοχών της τάξεως του 1,1 % που διατηρεί στην RWE AG.

(38) *Ετήσιες πληρωμές του δήμου Ντίσελντορφ προς την RBG:* Στην απάντησή της στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Γερμανία διασαφήνισε ότι ουδέποτε υπήρξε σύμβαση ελέγχου και μεταφοράς κερδών μεταξύ της Stadtwerke Düsseldorf AG και της Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH (από 18.6.2007: Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, στο εξής: «εταιρεία χαρτοφυλακίου»). Πραγματοποιούνταν, ωστόσο, ετήσιες πληρωμές εκ μέρους της εταιρείας χαρτοφυλακίου στην RBG για την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι πληρωμές αυτές λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της αντιστάθμισης που χορηγεί η VRR για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Γερμανία υπογραμμίζει επίσης ότι τα μερίσματα των μετοχών της RWE καταβάλλονται στον δήμο και όχι στην RBG.

(39) *Η διεπιδότηση της BSM:* Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε ο αρχικός καταγγέλων, τα κέρδη της τελευταίας χρησιμοποιούνται κατ' εφαρμογή της σύμβασης μεταξύ της Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH και της Elektrizitätswerk der Stadt Monheim GmbH για τη χρηματοδότηση των ετήσιων ζημιών της BSM. Η BSM είναι κατά 100 % θυγατρική της Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH ([14]).

(40) Στην απάντησή της στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Γερμανία διασαφήνισε ότι στις 27 Οκτωβρίου 1987 συνήφθη μεταξύ της BSM και της Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH σύμβαση ελέγχου και μεταφοράς κερδών, η οποία τέθηκε σε ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 1988. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 της σύμβασης, το σύνολο των κερδών της BSM καταβάλλεται στη Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH η οποία, αντιστρόφως, αντισταθμίζει όλες τις ζημίες που καταγράφει η BSM.

4.3. *ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ RBG ΚΑΙ ΣΤΗΝ BSM ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ «ΝΕΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ»*

4.3.1. ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(41) Σε ό,τι αφορά την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, στην απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας ελέγχου η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αμφότερα τα υπό εξέταση μέτρα περιλαμβάνουν κρατικούς πόρους και μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος.

(42) Στην απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας ελέγχου η Επιτροπή διασαφήνισε ότι κατά την άποψη της Γερμανίας τα υπό εξέταση χρηματοδοτικά μέτρα δεν συνεπάγονται οικονομικό πλεονέκτημα διότι πληρούνται και τα τέσσερα κριτήρια Altmark και διότι τα χρηματοδοτικά μέτρα δεν είναι ικανά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό ή να επηρεάσουν τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές. Βάσει των στοιχείων που υπέβαλε η Γερμανία κατά τον προκαταρκτικό έλεγχο, η Επιτροπή εξέφρασε τις ακόλουθες αμφιβολίες:

(43) Σε ό,τι αφορά το πρώτο κριτήριο Altmark, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο της VRR μέσω των αδειών χρήσης των γραμμών λεωφορείου και τραμ, που τους χορηγήθηκαν από τις αρμόδιες περιφερειακές αρχές, έχουν επιφορτιστεί με υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([14]) Η Γερμανία υπέβαλε τις ακόλουθες λεπτομέρειες σχετικά με τις συμμετοχές της Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (σε ποσοστό 100 % υπό την κατοχή του δήμου Monheim):
— 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) Σε ό,τι αφορά το δεύτερο κριτήριο Altmark, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσο και οι τέσσερις κατηγορίες εξόδων συνιστούν πράγματι υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και κατά πόσο η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζεται με σαφήνεια. Δεν ήταν επίσης σαφές εάν μέρος τουλάχιστον των εξόδων των υπό εξέταση μέτρων δαπανάται από τις εν λόγω επιχειρήσεις για ίδιο επιχειρηματικό όφελος και, άρα, θα έπρεπε να καλύπτεται μόνο από τα έσοδα της πώλησης εισιτηρίων. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι η Γερμανία δεν είχε διαβιβάσει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις παραμέτρους και τη μέθοδο υπολογισμού των ενισχύσεων αντιστάθμισης.

(45) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή δεν μπορούσε να αποκλείσει το γεγονός ότι η αντιστάθμιση υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την πλήρη ή μερική κάλυψη των εξόδων εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (τρίτο κριτήριο Altmark).

(46) Καθότι οι άδειες για μεταφορείς που υπάγονται στην VRR χορηγήθηκαν απευθείας χωρίς δημόσιο διαγωνισμό, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσο ικανοποιείται το τέταρτο κριτήριο Altmark. Δεν είχε στη διάθεσή της επαρκή στοιχεία για να κρίνει κατά πόσο η αντιστάθμιση που υπολογίζεται βάσει των μέσων εξόδων όλων των χρηματοδοτούμενων από την VRR επιχειρήσεων αντιστοιχεί στα έξοδα που επιβαρύνεται μια επιχείρηση με χρηστή διοίκηση κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα.

(47) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή εξέφρασε την άποψη ότι η χρηματοδότηση των υπό εξέταση μέτρων θα μπορούσε να επηρεάσει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές και να νοθεύσει ή να απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά.

4.3.2. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

(48) Επειδή η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να αποκλείσει την παρουσία κρατικής ενίσχυσης, εξέτασε το εν δυνάμει συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 93 ΣΛΕΕ.

(49) Σύμφωνα με την απόφαση Altmark, το άρθρο 93 ΣΛΕΕ δεν μπορεί να εφαρμόζεται άμεσα αλλά μόνο βάσει των τριών κανονισμών του Συμβουλίου που εκδόθηκαν κατ' εφαρμογή αυτού ([15]). Συνεπώς, ως νομικό πλαίσιο για την εκτίμηση του συμβιβάσιμου των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την εσωτερική αγορά εκλήφθησαν οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ([16]) και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ([17]).

([15]) Υπόθεση C-280/00, Altmark, βλέπε ανωτέρω, αιτιολογικές σκέψεις 101 και 105-107.

([16]) ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1.

([17]) ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1.

(50) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή εξέλαβε ότι η Γερμανία είχε εξαιρέσει τις υπό εξέταση υπηρεσίες συγκοινωνιών από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και, άρα, μόνο ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 συγκροτεί το εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο.

(51) Σε ό,τι αφορά το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσο οι υποχρεώσεις για τις οποίες η BSM και η RBG λαμβάνουν ενισχύσεις αντιστάθμισης συνιστούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και κατά πόσο τα καταβληθέντα ποσά αντιστοιχούν στα έξοδα που προκύπτουν για την εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ([18])

5.1. *ΕΜΒΕΛΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ*

(52) Η Γερμανία διαβίβασε καταρχάς ιστορικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή του νέου συστήματος χρηματοδότησης. Κατέστησε ιδίως σαφές ότι το παλαιό σύστημα χρηματοδότησης παρέμεινε σε ισχύ έως το τέλος του 2005 (31 Δεκεμβρίου 2005). Το νέο σύστημα εγκρίθηκε στις 28 Ιουνίου 2005 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2006.

(53) Η Γερμανία υπογραμμίζει ότι οι καταγγελίες για την κίνηση της εν εξελίξει διαδικασίας έγιναν από τον δήμο Langenfeld με έγγραφο της 27ης Ιανουαρίου 1999 και επαναδιατυπώθηκαν στις 21 Ιανουαρίου 2004. Συνεπώς, κατά την άποψη της Γερμανίας, η διαδικασία της Επιτροπής πρέπει να εστιάζει μόνο στο παλαιό σύστημα χρηματοδότησης, το οποίο ήταν σε ισχύ στα τέλη του 2005. Η Γερμανία αμφισβητεί την απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση επίσημης διαδικασίας ελέγχου επί του νέου συστήματος χρηματοδότησης. Επισημαίνει ότι η Επιτροπή, ελλείψει καταγγελίας που να αφορά συγκεκριμένα το νέο σύστημα χρηματοδότησης που ισχύει από το 2006, δεν προέβη σε επαρκώς λεπτομερή προκαταρκτική εκτίμηση και, άρα, η Γερμανία δεν είχε την ευκαιρία να διασαφηνίσει ορισμένα ζητήματα που παρέμειναν σε εκκρεμότητα.

5.2. *ΤΟ ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΠΟΥ ΙΣΧΥΕΙ ΑΠΟ ΤΟ 2006*

(54) Σύμφωνα με την άποψη της Γερμανίας, το νέο σύστημα χρηματοδότησης διαμορφώνεται κατά τρόπο που να διασφαλίζεται η ικανοποίηση των τεσσάρων κριτηρίων Altmark. Για τον σκοπό αυτό λαμβάνει υπόψη όλες τις χρηματοοικονομικές ροές –απευθείας πληρωμές και διεπιδοτήσεις– κατά τον υπολογισμό των ενισχύσεων αντιστάθμισης που καταβάλλει η VRR σε μεταφορείς για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([18]) Η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της VRR, της RBG και της BSM και τις έλαβε δεόντως υπόψη στις δικές της παρατηρήσεις.

5.3. *ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (ΠΡΩΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ALTMARK)*

(55) Η Γερμανία διατύπωσε τη θέση της σε ό,τι αφορά τις ανησυχίες της Επιτροπής για τον ορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την πράξη ανάθεσης (αιτιολογική σκέψη 61 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας) καθώς και για τις κατηγορίες εξόδων 1, 2, 3 και 4 (αιτιολογικές σκέψεις 62 έως 71 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας).

5.3.1. ΠΡΑΞΗ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

(56) Αναφορικά με το ζήτημα κατά πόσο οι μεταφορείς που υπάγονται στη VRR πρέπει πράγματι να εκπληρώνουν σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Γερμανία διασαφηνίζει ότι οι άδειες που χορηγούνται δυνάμει του PBefG [19] για την εκμετάλλευση των γραμμών λεωφορείου και τραμ δεν αποτελούν τη μοναδική νομική βάση. Οι εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας διασαφηνίζονται περαιτέρω στο σχέδιο τοπικών συγκοινωνιών [20] ή/και, για μεταβατική περίοδο μετά την έναρξη ισχύος του «νέου συστήματος χρηματοδότησης» [21], στις αποφάσεις των συμβουλίων των οικείων δήμων και δημοτικών διαμερισμάτων και στις αντίστοιχες αποφάσεις χρηματοδότησης της VRR βάσει της οικείας οδηγίας περί χρηματοδότησης. Η ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πραγματοποιείται συνεπώς μέσω τριπλής πράξης ανάθεσης (ήτοι μέσω των αδειών, των σχεδίων τοπικών συγκοινωνιών και της αντίστοιχης απόφασης χρηματοδότησης της VRR βάσει της οικείας οδηγίας περί χρηματοδότησης).

(57) Στην περίπτωση της RBG, το δημοτικό συμβούλιο του Ντίσελντορφ ενέκρινε το νέο σύστημα χρηματοδότησης της VRR με απόφασή του στις 15 Δεκεμβρίου 2005. Σύμφωνα με την απόφαση αυτή, το σχέδιο τοπικών συγκοινωνιών του δήμου Ντίσελντορφ βασίζεται επίσης στην οδηγία περί χρηματοδότησης, η οποία αποτελεί μέρος του νέου συστήματος χρηματοδότησης. Το σχέδιο τοπικών συγκοινωνιών 2002–2007 εγκρίθηκε από το δημοτικό συμβούλιο του Ντίσελντορφ στις 20 Μαρτίου 2003. Η RBG υπόκειται επίσης σε περιορισμούς βάσει των σχεδίων τοπικών συγκοινωνιών όμορων δήμων και διοικητικών περιφερειών (Rhein-Kreis in Neuss, δήμος Neuss, διοικητική περιφέρεια Mettmann). Όλα αυτά τα σχέδια τοπικών συγκοινωνιών περιέχουν διατάξεις που αφορούν το δίκτυο που διατίθεται από την RBG (υπηρεσίες και υποδομές). Η RBG διαθέτει, κατ' εφαρμογή του PBefG, άδειες για τις γραμμές λεωφορείου και τις (υπέργειες και υπόγειες) γραμμές τραμ που εκμεταλλεύεται.

(58) Στην περίπτωση της BSM, το δημοτικό συμβούλιο της Monheim και το συμβούλιο του δημοτικού διαμερίσματος Mettmann ενέκριναν το νέο σύστημα χρηματοδότησης της VRR με απόφασή τους στις 10 Νοεμβρίου 2005 και στις 19 Δεκεμβρίου 2005 αντίστοιχα. Η τελευταία απόφαση συνεπάγεται επίσης ότι το σχέδιο τοπικών συγκοινωνιών για τη διοικητική περιφέρεια Mettmann [22] πρέπει να εναρμονιστεί με το νέο σύστημα χρηματοδότησης. Το σχέδιο τοπικών συγκοινωνιών 2004 για τη διοικητική περιφέρεια Mettmann περιέχει διατάξεις σχετικά με το δίκτυο που παρέχει η BSM (υπηρεσίες και υποδομές). Η BSM διαθέτει δυνάμει του PBefG άδειες για τις γραμμές λεωφορείων που εκμεταλλεύεται.

5.3.2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΞΟΔΩΝ 1: ΔΙΑΘΕΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

(59) Η Γερμανία διασαφηνίζει ότι για να παρέχει μια εταιρεία δημόσιες υπηρεσίες συγκοινωνιών πρέπει να διαθέτει οχήματα. Στη Γερμανία, όπως και σε όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη, η υποδομή που χρησιμοποιείται για την παροχή δημόσιων τοπικών συγκοινωνιών διατίθεται κατά κανόνα από το κράτος. Συνεπώς, κατά την άποψη της Γερμανίας, οι εμπλεκόμενοι φορείς εκμετάλλευσης δεν επωφελούνται οικονομικού πλεονεκτήματος μέσω της διάθεσης των υποδομών. Η Γερμανία υπογραμμίζει επίσης ότι η VRR χρηματοδοτεί αποκλειστικά τη συντήρηση και όχι την κατασκευή των υποδομών. Επιπλέον, η VRR δεν χρηματοδοτεί τα συνολικά έξοδα συντήρησης, αλλά μόνο τα πάγια έξοδα (τα μεταβλητά έξοδα της χρήσης των υποδομών δεν αντισταθμίζονται). Η Γερμανία υποβάλλει ανάλυση των συμπληρωματικών δαπανών που προέκυψαν από την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στην οποία λαμβάνεται υπόψη μια σειρά κριτηρίων, ιδίως η αξιοποίηση της χωρητικότητας των υποδομών. Τα έσοδα που προέκυψαν από την εκμετάλλευση των υποδομών (π.χ. διαφήμιση) αφαιρέθηκαν κατά τον υπολογισμό των συμπληρωματικών εξόδων.

(60) Σύμφωνα με τον PBefG και τις διατάξεις εφαρμογής του [23], η RBG και η BSM υποχρεούνται να διατηρούν τις απαραίτητες για την παροχή των υπηρεσιών συγκοινωνιών υποδομές, για τις οποίες διαθέτουν άδειες, σε κατάσταση λειτουργικότητας βάσει συγκεκριμένων προτύπων ποιότητας (κυρίως σε ό,τι αφορά τον εξοπλισμό των στάσεων). Για αμφότερες τις επιχειρήσεις ισχύουν επιπρόσθετες απαιτήσεις, πέραν των συγκεκριμένων νομικών διατάξεων, οι οποίες περιέχονται στην «οδηγία περί εξοπλισμού των στάσεων που υπάγονται στη VRR 08/1991» («Richtlinie Haltestellenausstattung im VRR 08/1991») και στα εκάστοτε ισχύοντα σχέδια τοπικών συγκοινωνιών. Στην περίπτωση της RBG περιλαμβάνεται, για

[19] Μια άδεια που χορηγείται δυνάμει του νόμου περί επιβατικών μεταφορών (PBefG) συνεπάγεται την υποχρέωση παροχής των σχετικών υπηρεσιών συγκοινωνιών, μεταφοράς των επιβατών σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί κομίστρων και τήρησης του εγκεκριμένου προγράμματος δρομολογίων.

[20] Στο σχέδιο τοπικών συγκοινωνιών καθορίζονται οι γραμμές τοπικών συγκοινωνιών που εξυπηρετούνται κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Περιλαμβάνεται η συχνότητα εξυπηρέτησης σε ό,τι αφορά τις υπηρεσίες συγκοινωνιών, τα βασικά αριθμητικά στοιχεία για τις υπηρεσίες συγκοινωνιών, τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών συγκοινωνιών και των σχετικών υποδομών (όπως π.χ. ποιότητα προσπελασιμότητας, πρότυπα διασυνδέσεων, πρότυπα εξυπηρέτησης, περιλαμβανομένης της πληροφόρησης επιβατών, της τεχνικής υποστήριξης, της ασφάλειας και της καθαριότητας), καθώς και μια γενική ιδέα για την εφαρμογή μέτρων (π.χ. επενδύσεων/συντήρησης σε υποδομές και οχήματα). Ως εκ τούτου, το σχέδιο τοπικών συγκοινωνιών αποτελεί το σημείο εκκίνησης για την εφαρμογή μελλοντικών προτύπων προσφοράς υπηρεσιών και παραμέτρων ποιότητας. Οιοσδήποτε περιορισμός της προσφοράς υπηρεσιών ή η παύση λειτουργίας γραμμών από τον φορέα εκμετάλλευσης προϋποθέτει την επίσημη έγκριση των περιφερειακών αρχών.

[21] Κατά την εκτίμηση της Γερμανίας, η διαδικασία κατάρτισης του σχεδίου αστικών συγκοινωνιών διαρκεί, λόγω των απαραίτητων διαβουλεύσεων, τουλάχιστον ένα έτος και, συνεπώς, απαιτήθηκε μεταβατικό όργανο.

[22] Το σχέδιο τοπικών συγκοινωνιών για τη διοικητική περιφέρεια Mettmann ισχύει επίσης για την αστική περιοχή του Monheim, η οποία δεν διαθέτει ξεχωριστό σχέδιο τοπικών συγκοινωνιών.

[23] Κυρίως ο κανονισμός σχετικά με τη λειτουργία επιχειρήσεων μηχανοκίνησης στις επιβατικές μεταφορές (στο εξής: «BOKraft») και ο κανονισμός σχετικά με την κατασκευή και τη λειτουργία των τραμ (στο εξής: «BOStrab»).

παράδειγμα, δυναμικό σύστημα ενημέρωσης πελατών σε 192 στάσεις και σύστημα επιτήρησης λειτουργίας μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών. Οι επιπρόσθετες απαιτήσεις για την BSM αφορούν τους τομείς ασφάλειας, πληροφόρησης στις στάσεις, άνεσης και καθαριότητας.

5.3.3. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΞΟΔΩΝ 2: ΕΞΟΔΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ Η/ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΑΘ' ΥΛΗΝ ΑΡΜΟΔΙΟ ΦΟΡΕΑ

(61) Η Γερμανία παρέχει επιπρόσθετες διασαφηνίσεις για τη συγκεκριμένη κατηγορία που αφορά έξοδα εξαρτώμενα από καθήκοντα στον τομέα της διοίκησης και της εκμετάλλευσης (π.χ. υποστήριξη συνδρομών, διάθεση θέσεων στάθμευσης οχήματος ιδιωτικής χρήσης/επιβίβασης (Park & Ride) για καθημερινά μετακινούμενους εργαζομένους και διαφήμιση αυτών, υποστήριξη των διοργανωτών μεγάλων εκδηλώσεων, τηλεφωνικό κέντρο), καθώς και για την κατανομή των εσόδων και λοιπές εργασίες συντονισμού. Στη συγκεκριμένη κατηγορία εξόδων αφαιρούνται τα καταλογιστέα έσοδα ώστε να είναι εφικτός ο υπολογισμός των συμπληρωματικών εξόδων τα οποία προκύπτουν από επιπρόσθετες επιβαρύνσεις που επιβάλλουν οι ρυθμιστικές αρχές.

(62) Για τη συγκεκριμένη κατηγορία δεν ισχύουν νομικές απαιτήσεις. Η RBG και η BSM υποχρεούνται να αναλάβουν τα καθήκοντα αυτά στο πλαίσιο μιας συνεταιριστικής συμφωνίας και μιας συμφωνίας κατανομής των εσόδων που έχουν συνάψει με τη VRR και οι οποίες αποτελούν προϋπόθεση για τη συμμετοχή των επιχειρήσεων στο σύστημα χρηματοδότησης της VRR. Οι οδηγίες για τη συνεταιριστική συμφωνία περιέχουν λεπτομέρειες σχετικά με αυτά τα καθήκοντα. Τόσο η RBG όσο και η BSM υποχρεούνται, σύμφωνα με το σχέδιο τοπικών συγκοινωνιών της διοικητικής περιφέρειας Mettmann, να αναλάβουν περαιτέρω καθήκοντα που εμπίπτουν στη συγκεκριμένη κατηγορία. Η εκάστοτε απόφαση χρηματοδότησης της VRR αποτελεί το τελευταίο στάδιο της πράξης ανάθεσης.

5.3.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΞΟΔΩΝ 3: ΠΡΟΤΥΠΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ Η/ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΑΘ' ΥΛΗΝ ΑΡΜΟΔΙΟ ΦΟΡΕΑ

(63) Σύμφωνα με τις διασαφηνίσεις της Γερμανίας οι συμπληρωματικές δαπάνες που συνδέονται με τα πρότυπα ποιότητας των οχημάτων προκύπτουν από απαιτήσεις που καθορίστηκαν από τη VRR ή/και τους καθ' ύλην αρμόδιους φορείς. Πρόκειται, παραδείγματος χάριν, για οχήματα φιλικότερα προς το περιβάλλον από εκείνα που προβλέπει ο νόμος, για τη χρήση κλιματιζόμενων οχημάτων ή οχημάτων με χαμηλό δάπεδο. Οι απαιτήσεις αυτές καθορίζονται για όλη την επικράτεια της VRR ή σε τοπικό επίπεδο από τους εμπλεκόμενους δήμους ή τις διοικητικές περιφέρειες. Για τον υπολογισμό της επιπρόσθετης επιβάρυνσης των επιχειρήσεων δημόσιων τοπικών συγκοινωνιών ισχύουν οι ίδιες γενικές αρχές με εκείνες των προηγούμενων κατηγοριών.

(64) Βάσει του σχεδίου τοπικών συγκοινωνιών του δήμου Ντίσελντορφ, η RBG υποχρεούται να επενδύσει σε οχήματα χαμηλού δαπέδου και σε εξαιρετικά φιλικά προς το περιβάλλον οχήματα. Επιπλέον, το δημοτικό συμβούλιο του Ντίσελντορφ υποχρέωσε την RBG να εγκαταστήσει φίλτρα σωματιδίων στους κινητήρες ντίζελ των οχημάτων της. Βάσει του σχεδίου τοπικών συγκοινωνιών της διοικητικής περιφέρειας Mettmann, η BSM υποχρεούται να επενδύσει σε οχήματα χαμηλού δαπέδου.

5.3.5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΞΟΔΩΝ 4: ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ Η ΑΛΛΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ Η/ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΑΘ' ΥΛΗΝ ΑΡΜΟΔΙΟ ΦΟΡΕΑ

(65) Η Γερμανία διασαφηνίζει ότι η συγκεκριμένη κατηγορία διαιρείται σε τρεις σαφώς διακριτές υποκατηγορίες:

(66) i) Κατηγορία εξόδων 4a: συμπληρωματικές δαπάνες μη κερδοφόρων διαδρομών σε ώρες εκτός αιχμής – Υποδείξεις του καθ' ύλην αρμόδιου φορέα ή/και της ένωσης μεταφορέων: Όπως σημειώνει η Γερμανία, σύμφωνα με τις υποδείξεις του καθ' ύλην αρμόδιου φορέα οι υπηρεσίες που παρέχονται σε ώρες εκτός αιχμής ([24]) δεν είναι κερδοφόρες. Οι υπηρεσίες αυτές προβλέπονται ωστόσο υποχρεωτικά από τις ρυθμιστικές αρχές (από τη VRR ή τους εκάστοτε δήμους και διοικητικές περιφέρειες) για λόγους προσπελασιμότητας των υπηρεσιών συγκοινωνιών. Οι υποχρεώσεις της RBG για παροχή υπηρεσιών συγκοινωνιών σε ώρες εκτός αιχμής ορίζονται στα σχέδια τοπικών συγκοινωνιών του δήμου Ντίσελντορφ, του Rhein-Kreis in Neuss και της διοικητικής περιφέρειας Mettmann. Από την πλευρά της, η BSM υποχρεούται, στο πλαίσιο των χορηγηθεισών αδειών και του σχεδίου τοπικών συγκοινωνιών της διοικητικής περιφέρειας Mettmann, να παρέχει υπηρεσίες συγκοινωνιών σε ώρες εκτός αιχμής. Η εκάστοτε απόφαση χρηματοδότησης της VRR αποτελεί το τελευταίο στάδιο της πράξης ανάθεσης.

(67) ii) Κατηγορία εξόδων 4β: κοινωνικοπολιτικές υποχρεώσεις στον τομέα των συγκοινωνιών – Υποδείξεις του μεριδιούχου: Σχετικά με τη συγκεκριμένη κατηγορία η Γερμανία επισημαίνει ότι η RBG και η BSM υποχρεούνται να εφαρμόσουν τη σύμβαση τιμολογιακής πολιτικής που έχει καθορίσει η κοινοτική ένωση εργοδοτών Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας (Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen), γεγονός που συνεπάγεται υψηλότερους μέσους μισθούς. Οι δημοτικές επιχειρήσεις υποχρεούνται επίσης βάσει των συμβάσεων τιμολογιακής πολιτικής, οι οποίες δεν συνάπτονται κατά κανόνα με ιδιωτικές επιχειρήσεις του κλάδου, να προσφέρουν εταιρικές συντάξεις γήρατος ή να συνεισφέρουν σε αυτές. Λόγω της συμμετοχής της στο (δημόσιο) ταμείο επικουρικής πρόνοιας, η RBG υποχρεούται να καταβάλλει εισφορές υπέρ των εργαζομένων της στο εν λόγω ταμείο. Αλλά και η BSM, εξαιτίας ειδικής σύμβασης τιμολογιακής πολιτικής, υποχρεούται να παρέχει εταιρικές συντάξεις γήρατος. Τα έξοδα αυτά υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ του μισθολογικού πίνακα αναφοράς (του μισθολογικού πίνακα TV-N, κατηγορία V κλίμακα 2 που εφαρμόζουν συνήθως οι ιδιωτικές επιχειρήσεις και περιέχεται στη σύμβαση τιμολογιακής πολιτικής) και του πραγματικού μισθού, περιλαμβανομένων των πραγματικών συμπληρωματικών δαπανών για την εταιρική σύνταξη γήρατος.

([24]) Οι οικονομικά ασύμφορες ώρες εκτός αιχμής (ώρες μειωμένης κυκλοφορίας) είναι:

Ημέρες	Δημόσιες τοπικές συγκοινωνίες στις αστικές περιοχές	Δημόσιες τοπικές συγκοινωνίες εκτός αστικών περιοχών
Δευτέρα-Παρασκευή	0:00 – 6:00 και 19:00 – 0:00	00:00:00 – 6:00 και 18:00:00 – 0:00
Σάββατο	0:00 – 6:00 και 16:00:00 – 0:00	όλη την ημέρα
Κυριακή	όλη την ημέρα	όλη την ημέρα

(68) iii) Κατηγορία εξόδων 4γ: Λοιπές υποδείξεις στον τομέα των συγκοινωνιών ή/και υποδείξεις εξαρτώμενες από το σύστημα –υποδείξεις του καθ' ύλην αρμόδιου φορέα ή/και της ένωσης μεταφορέων– βάσει τεκμηρίου κατά περίπτωση, που συνεπάγονται οικονομικά μειονεκτήματα: Η Γερμανία διασαφηνίζει ότι πρόκειται για ανοιχτή κατηγορία στην οποία μπορεί, βάσει αποδείξεων, να χορηγηθεί κατά περίπτωση αντιστάθμιση για οικονομικά μειονεκτήματα που προκύπτουν από απαιτήσεις στον τομέα των συγκοινωνιών ή από υποδείξεις για τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες (π.χ. ειδικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και παροχή επιπρόσθετων υπηρεσιών λόγων δημόσιων εκδηλώσεων μεγάλης κλίμακας). Η Γερμανία υπογραμμίζει ότι για την RBG και την BSM δεν ισχύουν ανάλογες υποδείξεις.

5.4. *ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ Η ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗ (ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ALTMARK)*

(69) Στην εισαγωγή των παρατηρήσεών της η Γερμανία ανέλυσε τη διαδικασία για τον καθορισμό των παραμέτρων υπολογισμού της αντιστάθμισης και υπέβαλε τις αντίστοιχες πληροφορίες.

(70) Σε ό,τι αφορά τις παραμέτρους υπολογισμού της αντιστάθμισης η Γερμανία προβαίνει σε διάκριση μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών εξόδων.

(71) Σχετικά με τη *διάθεση υποδομών (κατηγορία εξόδων 1)*, η Γερμανία επισημαίνει ότι κατά τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, ανάλογα με την περιοχή εξυπηρέτησης και τον τομέα εκμετάλλευσης, η VRR λαμβάνει ως παράμετρο συγκεκριμένο ποσό ανά χιλιόμετρο σιδηροδρομικού ή οδικού δικτύου.

(72) Σε ό,τι αφορά τα *καθήκοντα διοίκησης και εκμετάλλευσης που επιβάλλονται από την ένωση μεταφορέων ή/και τον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα (κατηγορία εξόδων 2)*, σύμφωνα με τα στοιχεία της Γερμανίας, η VRR λαμβάνει ως βάση για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, ανάλογα με την περιοχή εξυπηρέτησης και τον τομέα εκμετάλλευσης, συγκεκριμένο ποσό εσόδων από τα ταμειακά έσοδα.

(73) Σχετικά με τα *πρότυπα ποιότητας οχημάτων που επιβάλλονται από την ένωση μεταφορέων ή/και τον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα (κατηγορία εξόδων 3)*, η Γερμανία σημειώνει ότι η παράμετρος για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, ανάλογα με την περιοχή εξυπηρέτησης και τον τομέα εκμετάλλευσης, συνίσταται σε συγκεκριμένο ποσό που βασίζεται στην ελάχιστη ποιότητα ενός πρότυπου οχήματος.

(74) Η Γερμανία διακρίνει τις *συμπληρωματικές ή άλλες παροχές μεταφορών στον τομέα των συγκοινωνιών που επιβάλλονται από την ένωση μεταφορέων ή/και τον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα(κατηγορία εξόδων 4)* σε τρεις υποκατηγορίες.

(75) Για την πρώτη υποκατηγορία «Συμπληρωματικά έξοδα μη κερδοφόρων διαδρομών σε ώρες εκτός αιχμής – Υποδείξεις της ένωσης μεταφορέων ή/και του καθ' ύλην αρμόδιου φορέα» (κατηγορία εξόδων 4α), η VRR λαμβάνει ως βάση για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης μια παράμετρο που προκύπτει από τη διαφορά μεταξύ των οριακών εσόδων και των οριακών εξόδων ανά χιλιόμετρο. Η διαφορά αυτή κυμαίνεται ανάλογα με την περιοχή εξυπηρέτησης και τον τομέα εκμετάλλευσης.

(76) Σε ό,τι αφορά τη δεύτερη υποκατηγορία, η παράμετρος αντιστοιχεί στο ποσό που προκύπτει από τη σύγκριση μεταξύ των υψηλότερων μισθών και των ρυθμίσεων συγκεκριμένης συμφωνίας τιμολογιακής πολιτικής («TV-N, κατηγορία V, κλίμακα 2») (κατηγορία εξόδων 4β), που περιέχει σχεδόν τους ίδιους μισθολογικούς πίνακες. Βάσει της εν λόγω παραμέτρου καθορίζεται στη συνέχεια το ποσό ανά οδηγό, ανάλογα με την περιοχή εξυπηρέτησης και τον τομέα εκμετάλλευσης.

(77) Τέλος, σύμφωνα με τα στοιχεία της Γερμανίας, άλλες απαιτήσεις που συνδέονται με την εκμετάλλευση ή με το σύστημα που επιβάλλουν οι αρμόδιες αρχές ή η VRR, οι οποίες αποδεικνύονται κατά περίπτωση και συνεπάγονται οικονομικό μειονέκτημα (κατηγορία εξόδων 4γ), υπολογίζονται πάντα μεμονωμένα εφόσον τεκμηριωθούν δεόντως.

5.5. *ΑΠΟΥΣΙΑ ΥΠΕΡΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗΣ (ΤΡΙΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ALTMARK)*

(78) Η Γερμανία επισημαίνει ότι όλοι οι μεταφορείς υποχρεούνται να υποβάλλουν στη VRR ετήσιες αποδείξεις χρήσης για να αποδείξουν ότι δεν συντρέχει περίπτωση υπεραντιστάθμισης σε σχέση με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(79) Από τις εν λόγω αποδείξεις χρήσης πρέπει να προκύπτουν τα πραγματικά έξοδα που συνδέονται με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (έξοδα μείον έσοδα), τα οποία στη συνέχεια ελέγχονται από ορκωτό λογιστή και από τη VRR ως προς την ορθότητα και την πληρότητά τους. Σε περίπτωση που η VRR διαπίστωνε από τις εν λόγω αποδείξεις χρήσης ότι συντρέχει περίπτωση υπεραντιστάθμισης, η Γερμανία υποστηρίζει ότι θα επιστρέφονταν οι πλεονασματικοί καταβληθέντες πόροι.

(80) Σε ό,τι αφορά την απαίτηση επιστροφής, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των ενισχύσεων αντιστάθμισης της VRR βάσει διοικητικής πράξης και των άμεσων ενισχύσεων αντιστάθμισης προς τους μεταφορείς δυνάμει του άρθρου 19 του καταστατικού της ZV VRR.

(81) Στην πρώτη περίπτωση, η διοικητική πράξη χαρακτηρίζεται βάσει της οδηγίας περί χρηματοδότησης ως εγκριτική απόφαση χρηματοδότησης. Σύμφωνα με την παράγραφο 7.4.1 της οδηγίας περί χρηματοδότησης, η ίδια η VRR απαιτεί την επιστροφή των πλεονασματικών καταβληθέντων πόρων.

(82) Στη δεύτερη περίπτωση, η VRR εκδίδει αρχικά απορριπτική απόφαση χρηματοδότησης δυνάμει της παραγράφου 7.4.2 της οδηγίας περί χρηματοδότησης ή δεσμευτική ανακοίνωση σχετικά με το ύψος των επιτρεπόμενων ποσών αντιστάθμισης. Για τη συγκεκριμένη περίπτωση, η παράγραφος 8.3 της οδηγίας περί χρηματοδότησης προβλέπει ότι η VRR ενημερώνει τον δήμο ή τη διοικητική περιφέρεια που είναι μεριδιούχος του μεταφορέα σχετικά με την υποχρέωση επιστροφής των πλεονασματικών καταβληθέντων πόρων.

5.6. *ΜΕΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΜΕ ΧΡΗΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΕΝΗ ΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ (ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ALTMARK)*

(83) Η Γερμανία επισημαίνει ότι, αντίθετα με τη θέση της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας ελέγχου, κατά τον καθορισμό των παραμέτρων υπολογισμού της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών λαμβάνονται υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία δημόσιων και ιδιωτικών μεταφορέων, εντός ή εκτός της επικράτειας της VRR. Η VRR διαβίβασε τα έξοδα (ήτοι τα ονομαστικά στοιχεία) τα οποία προκύπτουν για μια μέση επιχείρηση με χρηστή διοίκηση από δραστηριότητες στο πλαίσιο της εκπλήρωσης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις πρώτες τρεις κατηγορίες, με τη βοήθεια του δικού της εμπειρογνώμονα/οικονομικού ελεγκτή, της Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH (στο εξής: «IVT»). Στην IVT υποβάλλονται, κατόπιν συγκριτικής ανάλυσης, συγκριτικά δεδομένα μεγάλου αριθμού μεταφορέων εγκατεστημένων στη Γερμανία και στην Αυστρία. Τα ονομαστικά στοιχεία προσαρμόστηκαν από τη VRR λαμβάνοντας υπόψη ορισμένες (π.χ. περιφερειακές) ιδιαιτερότητες. Τα ονομαστικά στοιχεία για την τέταρτη κατηγορία καταρτίζονται βάσει συγκεκριμένων δεδομένων της περιφερειακής αγοράς.

(84) Τέλος, η VRR καθορίζει το περιθώριο για τις μέσες αγοραίες τιμές που αντιστοιχούν στις επιμέρους κατηγορίες εξόδων. Τα εν λόγω ονομαστικά στοιχεία καταρτίστηκαν για το 2003 και επικαιροποιήθηκαν βάσει δείκτη σύμφωνα με το παράρτημα 9 της οδηγίας περί χρηματοδότησης (διατάξεις σχετικά με την «επικαιροποίηση των εξόδων») καθώς και σύμφωνα με αυξήσεις/μειώσεις όγκου και διαρθρωτικές αλλαγές.

(85) Η Γερμανία προβάλλει ιδίως το επιχείρημα ότι, κατά τη γνώμη της, το γεγονός ότι μια επιχείρηση εκπληρώνει υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στον βαθμό, παραδείγματος χάριν, που καταβάλλει στους υπαλλήλους της υψηλότερους μισθούς εξαιτίας κοινωνικοπολιτικών αποφάσεων) δεν συνεπάγεται ότι η εν λόγω επιχείρηση διαθέτει χρηστή διοίκηση.

5.7. *ΝΟΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ*

(86) Κατά την άποψη της Γερμανίας, η δημόσια χρηματοδότηση των εξόδων συντήρησης των υποδομών δεν επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών διότι οι υποδομές αυτές χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τον αποδέκτη της χρηματοδότησης. Επιπλέον, μέσω της χρηματοδότησης των εξόδων συντήρησης δεν επηρεάζεται κάποια ειδική αγορά που είναι ανοιχτή στον ανταγωνισμό, ήτοι η τοπική περιφερειακή αγορά συγκοινωνιών, διότι το σύστημα χρηματοδότησης της VRR εμποδίζει τη χρήση των πόρων που χορηγούνται ειδικά για τα έξοδα συντήρησης υποδομών (σε αγορές κλειστές στον ανταγωνισμό) να χρησιμοποιηθούν από μεταφορείς σε αγορά που είναι ανοιχτή στον ανταγωνισμό. Επιπλέον, οι δημόσιοι μεταφορείς πρέπει να διατηρούν χωριστά βιβλία ανά κατηγορία εξόδων.

5.8. *ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ*

(87) Επειδή η Γερμανία υποστηρίζει ότι δεν υφίσταται κρατική ενίσχυση υπέρ της RBG ή της BSM, λαμβάνει θέση σχετικά με το συμβιβάσιμο της εικαζόμενης ενίσχυσης μόνο σε ό,τι αφορά τη δεύτερη υποκατηγορία της τέταρτης κατηγορίας, ήτοι τις κοινωνικοπολιτικές υποχρεώσεις στον τομέα των συγκοινωνιών λόγω υποδείξεων του μεριδιούχου ([25]). Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η αντιστάθμιση για τα υψηλότερα έξοδα μισθών είναι σε κάθε περίπτωση συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) ΣΛΕΕ.

5.9. *ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΔΥΝΑΜΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. 1370/2007*

(88) Επειδή ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 τέθηκε σε ισχύ στις 3 Δεκεμβρίου 2009, η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με το συμβιβάσιμο του «νέου συστήματος χρηματοδότησης» με την εσωτερική αγορά δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(89) Η Γερμανία υποστηρίζει καταρχήν ότι η Επιτροπή πρέπει να ελέγξει το συμβιβάσιμο του «νέου συστήματος χρηματοδότησης» με την εσωτερική αγορά δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 μετά την 3η Δεκεμβρίου 2009.

(90) Επιπλέον, η Γερμανία σημειώνει ότι ακόμη και εάν το «νέο σύστημα χρηματοδότησης» συνιστά κρατική ενίσχυση, αυτή είναι συμβιβάσιμη και με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(91) Η Γερμανία ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή για τις ακόλουθες προσαρμογές του «νέου συστήματος χρηματοδότησης» για λόγους συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007:

([25]) Λαμβάνει επίσης θέση σχετικά με το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων επαγγελματικής κατάρτισης, οι οποίες κατά τη γνώμη της εμπίπτουν στην τρίτη υποκατηγορία της τέταρτης κατηγορίας, προς το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) ΣΛΕΕ. Καθότι η RBG και η BSM δεν έχουν αναλάβει υποχρεώσεις που εμπίπτουν στην εν λόγω κατηγορία, οι συγκεκριμένες παρατηρήσεις δεν αναλύονται διεξοδικά.

(92) α) Ανάθεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας: Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες ανατέθηκαν στην RBG (με απόφαση των αρμόδιων αρχών στις 25 Ιουνίου 2009) και στην BSM (με απόφαση των αρμόδιων αρχών στις 26 Νοεμβρίου 2009), συνοψίστηκαν σε ενιαία εντολή παροχής δημόσιων υπηρεσιών δεκαετούς ισχύος.

(93) *β) Εφαρμογή του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007:* Το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(94) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις μόνο από έναν ενδιαφερόμενο, ο οποίος ζήτησε να τηρηθεί η ανωνυμία του. Ο αρχικός καταγγέλων, ο δήμος Langenfeld, δεν υπέβαλε παρατηρήσεις.

(95) Ο ενδιαφερόμενος αμφισβητεί τη διαπίστωση της Επιτροπής στην οποία το «παλαιό σύστημα χρηματοδότησης» χαρακτηρίζεται ως υφιστάμενη κρατική ενίσχυση.

(96) Σε ό,τι αφορά τη διεπιδότηση, ο ενδιαφερόμενος σημειώνει ότι στην προκειμένη περίπτωση πρόκειται για πρακτική που χαρακτηρίζεται κατά κανόνα ως «κοινοτική διακλαδική ένωση» και την οποία ακολουθούν πολλές δημοτικές εταιρείες χαρτοφυλακίου στη Γερμανία. Ωστόσο, σύμφωνα με τα στοιχεία του ενδιαφερομένου, η πρακτική αυτή έχει τεθεί υπό αμφισβήτηση από απόφαση του ομοσπονδιακού ελεγκτικού συνεδρίου ([26]). Κατά την άποψη του ενδιαφερομένου, όταν μια ανάλογη διεπιδότηση προκύπτει βάσει σύμβασης ελέγχου και μεταφοράς κερδών, δεν μπορεί να αποκλειστεί η περίπτωση υπεραντιστάθμισης λόγω της αυτόματης πληρωμής. Ο ενδιαφερόμενος αντικρούει το επιχείρημα ότι η VRR κατά την πρακτική εφαρμογή του συστήματος χρηματοδότησης λαμβάνει πράγματι υπόψη τη διεπιδότηση και, άρα, προσαρμόζει αντίστοιχα τα ποσά χρηματοδότησης.

(97) Σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση μέσω της VRR, ο ενδιαφερόμενος σημειώνει ότι το νέο σύστημα χρηματοδότησης της VRR δεν εφαρμόζεται στην πράξη σύμφωνα με την οδηγία περί χρηματοδότησης για τους λόγους που ακολουθούν.

(98) Σύμφωνα με τα στοιχεία του ενδιαφερομένου, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται σε συνεργασία με τους μεταφορείς με μη διαφανή κριτήρια. Μια τριπλή πράξη ανάθεσης πρέπει να πληροί το κριτήριο της σαφήνειας ακριβώς όπως και μια ενιαία πράξη. Κατά την άποψη του ενδιαφερομένου, οι άδειες που εκδίδονται βάσει του PBefG δεν προορίζονται κατά κανόνα για την εκπλήρωση μιας υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, διότι χορηγούνται κατόπιν πρωτοβουλίας των εμπλεκόμενων μεταφορέων, οι οποίοι καθορίζουν άλλωστε τους όρους για την παροχή των υπηρεσιών τους. Επιπλέον, ένας μεταφορέας μπορεί να ζητήσει ακόμη και μεταγενέστερη προσαρμογή της άδειας. Ο ενδιαφερόμενος υποστηρίζει επίσης ότι τα σχέδια τοπικών συγκοινωνιών δεν συνιστούν κατάλληλη πράξη ανάθεσης διότι δεν επιβάλλουν κάποια υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας παρά μόνο καθορίζουν πολύ γενικούς πολιτικούς στόχους.

(99) Αναφορικά με τη *διάθεση υποδομών*, ο ενδιαφερόμενος αναφέρει ότι οι υποχρεώσεις δεν ορίζονται με ακρίβεια, ενώ περιγράφεται μόνο ένα πλαίσιο μέτρων τα οποία είναι εν γένει επιλέξιμα για χρηματοδότηση. Ο ενδιαφερόμενος εξηγεί ακόμη ότι μεγάλο μέρος των επενδύσεων στη συγκεκριμένη κατηγορία θα πραγματοποιούνταν υπό φυσιολογικές συνθήκες από τους ίδιους τους μεταφορείς προς ίδιο οικονομικό όφελος.

(100) Σε ό,τι αφορά τα *καθήκοντα διοίκησης και εκμετάλλευσης που επιβάλλονται από την ένωση μεταφορέων ή/και τον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα*, ο ενδιαφερόμενος υποστηρίζει ότι τα καθήκοντα διοίκησης και εκμετάλλευσης που συνδέονται με τη συμμετοχή σε μια ένωση μεταφορέων, όπως στη VRR, αποτελούν μια πτυχή των γενικών οικονομικών όρων πλαισίου του συγκεκριμένου κλάδου. Στην πράξη, κανένας μεταφορέας δεν δραστηριοποιείται εκτός ένωσης. Για τον λόγο αυτό, ο ενδιαφερόμενος υποστηρίζει ότι η εκτέλεση των καθηκόντων διοίκησης και εκμετάλλευσης που επιβάλλονται από την ένωση μεταφορέων αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση άδειας, η οποία διαφορετικά θα απορρίπτονταν από τις αρμόδιες αρχές. Τέλος, η συμμετοχή σε μια ένωση μεταφορέων συνεπάγεται ορισμένα οικονομικά προνόμια, π.χ. εξοικονόμηση πόρων βάσει μεγέθους επιχείρησης.

(101) Σε ό,τι αφορά τα *πρότυπα ποιότητας οχημάτων που επιβάλλονται από την ένωση μεταφορέων ή/και τον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα*, ο ενδιαφερόμενος υποστηρίζει ότι στο νέο σύστημα χρηματοδότησης της VRR δεν ορίζεται με σαφήνεια ποιον τύπο οχημάτων θα αγόραζαν οι μεταφορείς αποκλειστικά για ίδιο οικονομικό όφελος.

(102) Σχετικά με τα *συμπληρωματικά έξοδα των μη κερδοφόρων διαδρομών σε ώρες εκτός αιχμής – Υποδείξεις καθ' ύλην αρμόδιου φορέα ή/και ένωσης μεταφορέων*, ο ενδιαφερόμενος υποστηρίζει ότι οι εν λόγω υπηρεσίες θα μπορούσαν κατόπιν καλού σχεδιασμού να παρέχονται με οριακά έξοδα διότι, κατά την άποψή του, ο μεταφορέας οφείλει να υπολογίζει τις ανάγκες σε οχήματα και προσωπικό σύμφωνα με τις ανάγκες σε ώρες αιχμής.

(103) Αναφορικά με τις *κοινωνικοπολιτικές υποχρεώσεις στον κλάδο των συγκοινωνιών βάσει υποδείξεων του μεριδιούχου*, ο ενδιαφερόμενος υποστηρίζει ότι η υποχρέωση καταβολής υψηλότερων εξόδων προσωπικού δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή ως υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος διότι δεν συνδέεται με την παροχή των υπηρεσιών συγκοινωνιών.

([26]) Απόφαση του ομοσπονδιακού ελεγκτικού συνεδρίου της 14ης Ιουλίου 2004 – I R 9/03 –, BFHE 207, 142.

(104) Σε ό,τι αφορά τις λοιπές *υποδείξεις στον τομέα των συγκοινωνιών ή/και της υποδείξεις που εξαρτώνται από το σύστημα – Υποδείξεις καθ' ύλην αρμόδιου φορέα ή/και υποδείξεις ένωσης μεταφορέων – βάσει κατά περίπτωση τεκμηρίων, οι οποίες συνεπάγονται οικονομικά μειονεκτήματα*, ο ενδιαφερόμενος υποστηρίζει ότι δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ότι εν προκειμένω δεν συντρέχει περίπτωση υποδείξεων προς τους μεταφορείς.

(105) Αναφορικά με το δεύτερο κριτήριο Altmark, ο ενδιαφερόμενος υπογραμμίζει ότι για τη δεύτερη και τρίτη υποκατηγορία της τέταρτης κατηγορίας υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν προβλέπεται στο νέο σύστημα χρηματοδότησης της VRR κοινό σύστημα για τον καθορισμό των παραμέτρων. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ενδιαφερομένου, οι ανταγωνιστές δεν μπορούν να ελέγξουν τον καθορισμό των παραμέτρων ως προς την ορθότητά τους σε καμία από τις κατηγορίες, διότι αυτές δεν δημοσιοποιούνται. Επιπλέον, ο προϋπολογισμός της VRR για το 2006 εγκρίθηκε μόλις τον Φεβρουάριο/Μάρτιο του 2006. Το γεγονός αυτό υποδεικνύει ότι οι παράμετροι για το 2006 δεν είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων.

(106) Σε ό,τι αφορά το τρίτο κριτήριο Altmark, ο ενδιαφερόμενος αναφέρει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορούν να εξεταστούν τελείως ξεχωριστά από τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των μεταφορέων. Επιπλέον, απαιτείται έλεγχος για την ύπαρξη υπεραντιστάθμισης σε κάθε επιμέρους κατηγορία. Κατά την άποψη του ενδιαφερομένου, το νέο σύστημα χρηματοδότησης δεν διασφαλίζει ότι στις διάφορες κατηγορίες λαμβάνονται υπόψη τα εκάστοτε έσοδα ή άλλα οικονομικά προνόμια που συνδέονται με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Επειδή η διεπιδότηση χορηγείται αυτομάτως, δεν είναι δυνατή η αποφυγή υπεραντιστάθμισης μέσω του συστήματος χρηματοδότησης της VRR.

(107) Σε ό,τι αφορά το τέταρτο κριτήριο Altmark, ο ενδιαφερόμενος σημειώνει ότι βάσει των πληροφοριών που του έχουν υποβληθεί δεν μπορεί να κρίνει την καταλληλότητα της μεθόδου καθορισμού δείκτη αναφοράς που εφαρμόζει η VVR. Ο συνολικός αριθμός των επιχειρήσεων από τις οποίες συλλέγονται τα δεδομένα δεν καθορίζει αφεαυτού εάν τα συγκριτικά αυτά στοιχεία αντικατοπτρίζουν τα έξοδα μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διοίκηση. Αυτό εξαρτάται μάλλον από τη σωστή επιλογή των επιχειρήσεων και τη σωστή στάθμιση των δεδομένων που συγκεντρώνονται από διάφορους τύπους επιχειρήσεων.

(108) Αναφορικά με τις επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, ο ενδιαφερόμενος συμμερίζεται την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής η οποία διαπιστώνει ότι τα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ.

(109) Κατά την άποψη του ενδιαφερομένου, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 εφαρμόζεται στην προκειμένη περίπτωση. Η Γερμανία δεν αξιοποίησε τη δυνατότητα να εξαιρέσει τις συγκεκριμένες υπηρεσίες από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Η επιχειρηματολογία του ομοσπονδιακού διοικητικού δικαστηρίου (Bundesverwaltungsgericht, «BVerwG»), το οποίο εξέδωσε αντίθετη απόφαση, είναι εσφαλμένη. Κατά τη γνώμη του ενδιαφερομένου, τα υπό εξέταση μέτρα δεν συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και, συνεπώς, δεν είναι συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά.

(110) Γενικά, ο ενδιαφερόμενος υποστηρίζει ότι η VRR δεν διαθέτει τα απαραίτητα μέσα για να επιβλέπει την τήρηση των διατάξεων του νέου συστήματος χρηματοδότησης. Η VRR δεν μπορεί, συνεπώς, να διασφαλίσει την ικανοποίηση του τέταρτου κριτηρίου *Altmark*.

(111) Τέλος, ο ενδιαφερόμενος, ιδίως στις τελικές του παρατηρήσεις, επεισέρχεται στον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτείται η VRR μέσω των δήμων και των διοικητικών περιφερειών που την απαρτίζουν.

7. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ

(112) Η Γερμανία υποστήριξε καταρχάς ότι είχε υποβάλει στην Επιτροπή όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και, άρα, δεν ήταν αναγκαία η υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με τις δηλώσεις του ενδιαφερομένου. Ωστόσο, αργότερα, η Γερμανία έλαβε θέση σχετικά με τις δηλώσεις αυτές.

(113) Η Γερμανία διασαφηνίζει ότι ο προϋπολογισμός της VRR για την τελική ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τον καθορισμό των παραμέτρων δεν είναι σημαντικός. Προς το παρόν δεν υπάρχει καμία υποχρέωση δημοσιοποίησης των δεδομένων για τον καθορισμό των παραμέτρων υπολογισμού της ενίσχυσης αντιστάθμισης.

(114) Η Γερμανία αντικρούει τον ισχυρισμό του ενδιαφερομένου, ότι δηλαδή οι υπηρεσίες σε ώρες εκτός αιχμής μπορούν να παρέχονται με οριακά έξοδα. Επιπλέον, αμφισβητεί ότι η συμμετοχή σε μια ένωση μεταφορέων αποτελεί γενική προϋπόθεση για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών συγκοινωνιών.

(115) Η Γερμανία επισημαίνει ότι τα έσοδα που προκύπτουν κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις διάφορες κατηγορίες, καταχωρούνται πράγματι σωστά στις επιμέρους κατηγορίες και η VRR θα μπορούσε σε κάθε περίπτωση να ελέγξει τυχόν δυσανάλογα υψηλά κέρδη.

(116) Η Γερμανία διασαφηνίζει ότι η υποχρέωση τήρησης υψηλότερων προτύπων ποιότητας οχημάτων στα δημόσια σχέδια τοπικών συγκοινωνιών ανάγεται σε αποφάσεις των αρμόδιων συμβουλίων των δήμων και διοικητικών περιφερειών και στην οδηγία περί χρηματοδότησης της VRR.

(117) Αναφορικά με τη διεπιδότηση, η Γερμανία υπογραμμίζει ότι η μεταφορά κερδών και ζημιών γίνεται αυτομάτως αποκλειστικά για σκοπούς λογιστικής και ότι κάτι τέτοιο δεν ισχύει για τις πληρωμές αυτές καθαυτές.

8. ΕΜΒΕΛΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

(118) Στην προκειμένη περίπτωση η Γερμανία προβάλλει το επιχείρημα ότι η Επιτροπή δεν έχει το δικαίωμα να εκδώσει απόφαση δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ [27] [νυν άρθρο 108 ΣΛΕΕ], διότι η καταγγελία του δήμου Langenfeld αφορούσε αρχικά το παλαιό σύστημα χρηματοδότησης στο οποίο δεν επεκτείνεται η υπό εξέταση επίσημη διαδικασία ελέγχου.

(119) Η Επιτροπή υποδεικνύει ότι έπραξε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, σύμφωνα με το οποίο οφείλει να ελέγχει όλες τις πληροφορίες που της υποβάλλονται, ανεξαρτήτως προέλευσης, σε ό,τι αφορά παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Επιπλέον, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, προέβη σε προκαταρκτική εκτίμηση.

(120) Συνεπώς, δεν απαγορεύεται στην Επιτροπή να εκδώσει στην προκειμένη περίπτωση απόφαση σχετικά με το πόρισμα της επίσημης διαδικασίας ελέγχου για το νέο σύστημα χρηματοδότησης. Η Επιτροπή υποδεικνύει επίσης ότι ο εν εξελίξει έλεγχος δεν αφορά το παλαιό σύστημα χρηματοδότησης.

(121) Σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση για την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας έλαβε υπόψη ως ημερομηνία έναρξης ισχύος του «νέου συστήματος χρηματοδότησης» την 28η Ιουνίου 2005, δηλαδή την ημέρα που λήφθηκε η απόφαση σχετικά με την εφαρμογή του.

(122) Όπως διασαφήνισε ωστόσο η Γερμανία κατά την επίσημη διαδικασία ελέγχου, το νέο σύστημα χρηματοδότησης δεν τέθηκε σε ισχύ με τη λήψη της απόφασης στις 28 Ιουνίου 2005, αλλά την 1η Ιανουαρίου 2006.

(123) Η Επιτροπή μπορεί συνεπώς να συμπεράνει ότι το παλαιό σύστημα χρηματοδότησης ήταν σε ισχύ έως τις 31 Δεκεμβρίου 2005. Όπως έχει ήδη αναλύσει η Επιτροπή στην απόφασή της της 20ής Δεκεμβρίου 2006, το παλαιό σύστημα χρηματοδότησης αποτελεί υφιστάμενη ενίσχυση. Η Επιτροπή περιορίζει συνεπώς την αξιολόγησή της στη χρονική περίοδο που ξεκινά από 1ης Ιανουαρίου 2006.

(124) Η Γερμανία ανακοίνωσε στην Επιτροπή ότι το νέο σύστημα χρηματοδότησης τροποποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2009 ενόψει της έναρξης ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Ειδικότερα, τροποποιήθηκαν οι πράξεις ανάθεσης και οι κανόνες αντιστάθμισης στην οδηγία περί χρηματοδότησης.

(125) Η Επιτροπή κρίνει ότι δεν μπορεί να διαμορφώσει οριστική γνώμη σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης και το ενδεχόμενο συμβιβάσιμο του τροποποιημένου νέου συστήματος χρηματοδότησης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 χωρίς να δώσει προηγουμένως στη Γερμανία τη δυνατότητα υποβολής παρατηρήσεων σε πιθανές ανησυχίες της Επιτροπής αναφορικά με τις τροποποιήσεις.

(126) Συνεπώς, η Επιτροπή περιορίζει την τελική αυτή απόφαση στις ενισχύσεις αντιστάθμισης προς την RBG και την BSM, οι οποίες καταβλήθηκαν βάσει του νέου συστήματος χρηματοδότησης και των συμβάσεων κατανομής εσόδων για τα έτη 2006 έως 2009 χωρίς να αποφανθεί σχετικά με την οδηγία περί χρηματοδότησης που τροποποιήθηκε το 2009 βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και με την πράξη ανάθεσης που τροποποιήθηκε το 2009 βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να ελέγξει την οδηγία περί χρηματοδότησης που τροποποιήθηκε το 2009 βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και την πράξη ανάθεσης που τροποποιήθηκε το 2009 βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, ως προς το συμβιβάσιμο του χαρακτήρα τους με τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις, σε περίπτωση αμφιβολιών.

9. ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(127) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ «*Ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές*».

9.1. *ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΟ ΚΡΑΤΟΣ*

(128) Για τον έλεγχο της χρήσης κρατικών πόρων και τον καταλογισμό αυτών πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των ενισχύσεων αντιστάθμισης που παρέχει η VRR σε μεταφορείς βάσει της οδηγίας περί χρηματοδότησης αφενός και των άμεσων πληρωμών σε μεταφορείς βάσει του άρθρου 19 του καταστατικού της ZV VRR αφετέρου.

[27] ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

Πληρωμές βάσει της οδηγίας περί χρηματοδότησης

(129) Σε ό,τι αφορά τις ενισχύσεις αντιστάθμισης που παρέχει η VRR σε μεταφορείς βάσει της οδηγίας περί χρηματοδότησης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η VRR αποτελεί φορέα δημοσίου δικαίου ο οποίος χρηματοδοτείται από εισφορές χρηματοδότησης των δήμων και των διοικητικών περιφερειών που ανήκουν στη VRR. Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι εισφορές αυτές πληρώνονται με κρατικούς πόρους. Η VRR αποτελεί τμήμα της περιφερειακής διοίκησης και, άρα, οι αποφάσεις χρηματοδότησης που εκδίδει καταλογίζονται στο κράτος.

Πληρωμές βάσει της σύμβασης ελέγχου και μεταφοράς κερδών

(130) Σε ό,τι αφορά τις άμεσες πληρωμές σε μεταφορείς κατ' εφαρμογή του άρθρου 19 του καταστατικού της ZV VRR σε συνδυασμό με τις συμβάσεις κατανομής εσόδων, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι και οι πέντε εναλλακτικές λύσεις που προβλέπει η εν λόγω ρύθμιση καταλογίζονται σε δημόσιες επιχειρήσεις ή φορείς.

(131) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι ενισχύσεις υπέρ της RBG και της BSM, οι οποίες προκύπτουν μέσω συμβάσεων κατανομής εσόδων ή/και συμφωνιών μεταξύ μεριδιούχων, προέρχονται επίσης από δημόσιες επιχειρήσεις. Ο δήμος Ντίσελντορφ κατέχει το 100 % των μεριδίων της Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH και ο δήμος Monheim διατηρεί το 100 % των μεριδίων της Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Για τον λόγο αυτό, και ανεξαρτήτως της ιδιότητάς τους ως οργανισμού ή άλλου νομικού καθεστώτος, αμφότερες αποτελούν δημόσιες επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων, καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων ([28]).

(132) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι πληρωμές της Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH ή/και της Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH στην RBG ή/και στην BSM χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους.

(133) Άλλωστε, το Δικαστήριο έχει επίσης αποφανθεί ότι ακόμη και αν το Δημόσιο είναι σε θέση να ελέγχει μια δημόσια επιχείρηση και να ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των συναλλαγών της, η αποτελεσματική άσκηση τέτοιου ελέγχου δεν μπορεί να τεκμαίρεται αυτόματα σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Ο βαθμός ανεξαρτησίας της δημόσιας επιχείρησης αποτελεί συνάρτηση των περιθωρίων που της αφήνει το Δημόσιο. Κατά συνέπεια, το γεγονός και μόνο ότι μια δημόσια επιχείρηση τελεί υπό τον έλεγχο του Δημοσίου δεν αρκεί για να καταλογίζονται στο Δημόσιο τα μέτρα που λαμβάνει, όπως είναι τα επίμαχα εν προκειμένω μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης. Πρέπει επίσης να εξετάζεται κατά πόσον οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν καθ' οιονδήποτε τρόπο στη λήψη των μέτρων αυτών. Συναφώς, το Δικαστήριο υπέδειξε πως το συμπέρασμα ότι ένα μέτρο ενίσχυσης που έχει λάβει δημόσια επιχείρηση μπορεί να καταλογιστεί στο Δημόσιο συνάγεται από σύνολο ενδείξεων οι οποίες προκύπτουν από τις συνθήκες της συγκεκριμένης περίπτωσης και από το πλαίσιο στο οποίο εφαρμόστηκε το εν λόγω μέτρο ([29]).

(134) Μεταξύ των δεικτών αυτών ανήκει ενδεχομένως η ένταξη της δημόσιας επιχείρησης στις δομές της δημόσιας διοίκησης, η φύση των δραστηριοτήτων της και η άσκησή τους στην αγορά υπό συνθήκες συνήθους ανταγωνισμού προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, το νομικό καθεστώς της επιχείρησης (δηλαδή αν διέπεται από το δημόσιο δίκαιο ή το κοινό εταιρικό δίκαιο), ο βαθμός της εποπτείας που ασκούν οι δημόσιες αρχές επί της διαχείρισης της επιχείρησης ή οποιαδήποτε άλλη ένδειξη από την οποία να συνάγεται, στη συγκεκριμένη περίπτωση, ότι έχουν εμπλακεί ή ότι είναι απίθανο να μην έχουν εμπλακεί οι δημόσιες αρχές στη λήψη κάποιου μέτρου, αν ληφθούν υπόψη η έκταση του μέτρου, το περιεχόμενό του ή οι συνθήκες που δημιουργεί ([30]).

(135) Σε ό,τι αφορά την παροχή δημόσιων υπηρεσιών συγκοινωνιών, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, πρώτον, οι συγκεκριμένες δραστηριότητες είναι θεμελιώδους σημασίας για γενικότερους τομείς πολιτικής, όπως της πολιτικής μεταφορών, της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης ή του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού. Οι αρχές, κατά κανόνα, δεν παραμένουν αμέτοχες όταν λαμβάνονται αποφάσεις για ενισχύσεις αντιστάθμισης που αφορούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(136) Δεύτερον, η Επιτροπή διαπιστώνει σχετικά με την εποπτεία που ασκεί το κράτος επί των δραστηριοτήτων της Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH και της Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH ότι, σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία, επτά από τα δέκα μέλη του εποπτικού συμβουλίου της Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH είναι μέλη του δημοτικού συμβουλίου του Ντίσελντορφ ([31]), ενώ και τα επτά μέλη του εποπτικού συμβουλίου της Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH είναι μέλη του δημοτικού συμβουλίου του Monheim ([32]). Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, ο δήμαρχος συγκαταλέγεται μεταξύ των μελών του εποπτικού συμβουλίου.

([28]) ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17.

([29]) Απόφαση της 16ης Μαΐου 2002 στην υπόθεση C-482/99, *Γαλλία/Επιτροπή*, Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψεις 52 και 57 (στο εξής «απόφαση Stardust-Marine»).

([30]) Απόφαση *Stardust-Marine*, σκέψεις 55 και 56.

([31]) Πρωτεύουσα ομόσπονδου κράτους Ντίσελντορφ, έκθεση συμμετοχών 2006, εισήγηση «Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH» (διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf), σ. 22.

([32]) Έκθεση σχετικά με τις συμμετοχές του δήμου Monheim am Rhein σε επιχειρήσεις και οντότητες με νομικό καθεστώς ιδιωτικού δικαίου (έκθεση συμμετοχών κατ' εφαρμογή του άρθρου 117 GO NW) 2007 (διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf), σ. 1.

(137) Η Επιτροπή διαπιστώνει, κατά τρίτον, ότι οι πληρωμές που καταβλήθηκαν μέσω σύμβασης ελέγχου και μεταφοράς κερδών υπόκειντο στην έγκριση του εποπτικού συμβουλίου της Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Για μεταφορές κεφαλαίου της Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH απαιτείται επίσης η έγκριση του εποπτικού της συμβουλίου.

(138) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αποφάσεις των εκάστοτε εταιρειών χαρτοφυλακίου των δήμων Ντίσελντορφ και Monheim για τη χορήγηση ενισχύσεων υπέρ της RBG και της BSM καταλογίζονται στο κράτος.

(139) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους και καταλογίζονται στη Γερμανία.

9.2. *ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ*

(140) Πρέπει να διαπιστωθεί κατά πόσο τα μέτρα εμπεριέχουν επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ της RBG και της BSM.

(141) Από την απόφαση Altmark προκύπτει ότι «*στον βαθμό που μια κρατική παρέμβαση πρέπει να θεωρηθεί ως αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παρεχομένων εκ μέρους των δικαιούχων επιχειρήσεων υπηρεσιών προς εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις αυτές να μην επωφελούνται στην πραγματικότητα από ένα οικονομικό πλεονέκτημα, με αποτέλεσμα να μην περιέρχονται λόγω της ως άνω παρεμβάσεως οι επιχειρήσεις αυτές σε ευνοϊκότερη θέση ως προς τον ανταγωνισμό σε σχέση με τις επιχειρήσεις που τις ανταγωνίζονται, η παρέμβαση αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 1 της Συνθήκης (νυν άρθρο 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ)* ([33]).».

(142) Η Γερμανία αναφέρει σχετικά ότι η χρηματοδότηση της RBG και της BSM μέσω των υπό εξέταση μέτρων –τόσο η χρηματοδότηση μέσω διεπιδότησης ή/και η άμεση χρηματοδότηση μέσω των δημόσιων μεριδιούχων των εκάστοτε επιχειρήσεων όσο και η άμεση χρηματοδότηση μέσω της VRR– πληροί τα τέσσερα κριτήρια της απόφασης Altmark και, συνεπώς, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ.

9.2.1. Η ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΕΙΝΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙ ΕΠΙΦΟΡΤΙΣΜΕΝΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΣΑΦΩΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

(143) Πρώτον, πρέπει να διαπιστωθεί εάν σύμφωνα με την προαναφερθείσα απόφαση «*η ωφελούμενη επιχείρηση είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας*» και αν οι υποχρεώσεις αυτές είναι «*σαφώς καθορισμένες*».

(144) Στην προκειμένη περίπτωση η RBG και η BSM είναι επιφορτισμένες με την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δυνάμει μιας αποκαλούμενης τριπλής πράξης ανάθεσης. Η τριπλή αυτή πράξη ανάθεσης συνίσταται στα εξής:

— στις άδειες της περιφερειακής κυβέρνησης του Ντίσελντορφ,

— στα σχέδια τοπικών συγκοινωνιών του δήμου Ντίσελντορφ, του δήμου Neuss, του Rheinkreis Neuss και της διοικητικής περιφέρειας Mettmann,

— στις εκάστοτε εγκριτικές και απορριπτικές αποφάσεις χρηματοδότησης σχετικά με το ύψος των ποσών αντιστάθμισης που εκδίδει η VRR σύμφωνα με την παράγραφο 7.2 της οδηγίας περί χρηματοδότησης.

(145) Η Γερμανία υπέβαλε στην Επιτροπή αντίγραφα των εν λόγω πράξεων.

(146) Σε απάντηση των παρατηρήσεων του ενδιαφερομένου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι για την ικανοποίηση του πρώτου κριτηρίου Altmark δεν απαιτείται υποχρεωτικά η ανάθεση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε μια ενιαία πράξη, παρόλο που κάτι τέτοιο θα συνεπάγετο περισσότερη διαφάνεια.

(147) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή διατύπωσε την άποψη ότι η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην προκειμένη περίπτωση καλύπτει την παροχή δημόσιων υπηρεσιών συγκοινωνιών μέσω λεωφορείου, τραμ και σιδηροδρόμου βάσει των αδειών που χορηγήθηκαν στην RBG και στην BSM σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 13 PBefG (βλέπε αιτιολογική σκέψη 61 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας).

(148) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας της RBG και της BSM για τις επιβατικές μεταφορές προκύπτει από τις εκδοθείσες άδειες και από την υποχρέωση τήρησης των σχεδίων τοπικών συγκοινωνιών σε ό,τι αφορά τη συχνότητα, τα δρομολόγια και άλλες απαιτήσεις. Οι εν λόγω προϋποθέσεις αναλύονται περαιτέρω στην απόφαση χρηματοδότησης της VRR που λαμβάνεται δυνάμει της οικείας οδηγίας περί χρηματοδότησης.

([33]) Υπόθεση C-280/00, απόφαση *Altmark*, σκέψεις 87 και 88.

(149) Η Επιτροπή καταλήγει, συνεπώς, στο συμπέρασμα ότι η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην προκειμένη περίπτωση καλύπτει το σύνολο των αδειών παροχής δημόσιων υπηρεσιών συγκοινωνιών μέσω λεωφορείου, τραμ και σιδηροδρόμου που εκδόθηκαν δυνάμει των άρθρων 8 και 13 PBefG και τις οποίες διαθέτουν η RBG και η BSM (βλέπε αιτιολογική σκέψη 61 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας).

(150) Αυτό σημαίνει ότι η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν περιορίζεται στις τέσσερις κατηγορίες εξόδων για τις οποίες ο μεταφορέας μπορεί να αξιώσει αντιστάθμιση, αλλά επεκτείνεται και στη διάθεση υπηρεσιών συγκοινωνιών κατά τις ώρες αιχμής. Ο ορισμός των τεσσάρων κατηγοριών εξόδων, για τις οποίες οι μεταφορείς μπορούν να αξιώσουν αντιστάθμιση, λαμβάνεται υπόψη μόνο κατά τον έλεγχο της ικανοποίησης του δεύτερου κριτηρίου Altmark.

(151) Επιπλέον, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που πρέπει να εκπληρώσουν η RBG και η BSM, ήτοι όλες οι υπηρεσίες συγκοινωνιών που ορίζονται στις άδειες και στα σχέδια τοπικών συγκοινωνιών, καθορίζονται σαφώς και επακριβώς στην τριπλή πράξη ανάθεσης.

9.2.2. ΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ Η ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΕΙ ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΩΝ ΜΕ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

(152) Δεύτερον, η Επιτροπή οφείλει να διαπιστώσει κατά πόσο «*οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση […] έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια*».

(153) Η Επιτροπή υποδεικνύει ότι προϋπόθεση για την εκπλήρωση του δεύτερου κριτηρίου Altmark δεν είναι ο εκ των προτέρων καθορισμός του ακριβούς ποσού της αντιστάθμισης, εφόσον η μεθοδολογία και οι ισχύουσες παράμετροι για τον υπολογισμό του εν λόγω ποσού καθορίζονται εκ των προτέρων κατά τρόπο που δεν υφίσταται περιθώριο για μετέπειτα αποκλίσεις κατά διακριτική ευχέρεια.

(154) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσο και οι τέσσερις κατηγορίες εξόδων για τις οποίες προβλέπονται ενισχύσεις αντιστάθμισης στην οδηγία περί χρηματοδότησης αφορούν πράγματι την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, για το κατά πόσο είναι σαφώς καθορισμένες και κατά πόσο μέρος τουλάχιστον των εξόδων που υπόκεινται στις εν λόγω κατηγορίες εξόδων θα έπρεπε να επιβαρύνει τις ίδιες τις επιχειρήσεις προς ίδιο οικονομικό όφελος (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 61 έως 75 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας). Η Γερμανία και ο ενδιαφερόμενος διαβίβασαν περαιτέρω στοιχεία σχετικά με το συγκεκριμένο ζήτημα.

(155) Η Επιτροπή διαπιστώνει καταρχάς ότι οι τέσσερις κατηγορίες εξόδων, εάν συγκριθούν με το λεκτικό της οδηγίας περί χρηματοδότησης, δεν αποτελούν καν υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλέπε επίσης την προαναφερόμενη παράγραφο σχετικά με την ικανοποίηση του πρώτου κριτηρίου Altmark) ([34]), αλλά καθορίζουν τις κατηγορίες εξόδων για τις οποίες οι μεταφορείς μπορούν να αιτηθούν αντιστάθμιση. Δεν καλύπτουν όλες τις κατηγορίες εξόδων ενός μεταφορέα. Ειδικότερα, δεν καλύπτουν ούτε τη διάθεση οχημάτων (αλλά μόνο επιπρόσθετες απαιτήσεις ποιότητας), ούτε τους ανταγωνιστικούς μισθούς που καταβάλλονται σε ώρες αιχμής της κυκλοφορίας για τα κερδοφόρα δρομολόγια. Στο σημείο αυτό, η εν λόγω παράγραφος επεισέρχεται εκ νέου στον έλεγχο του τρίτου και του τέταρτου κριτηρίου Altmark.

(156) Επιπλέον, η Επιτροπή οφείλει να ερευνήσει διαδοχικά όλα τα σημεία για τα οποία εξέφρασε αμφιβολίες και να τα εξετάσει υπό το φως των παρατηρήσεων που υποβλήθηκαν. Οι αμφιβολίες της Επιτροπής αφορούσαν τα ακόλουθα σημεία:

— Αντιστοιχούν οι κατηγορίες εξόδων στα έξοδα τα οποία προκύπτουν από την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας;

— Είναι εφικτός ο συνυπολογισμός μιας ανοιχτής κατηγορίας εξόδων όπως ισχύει στην οδηγία περί χρηματοδότησης;

— Οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση καθορίστηκαν εκ των προτέρων με αντικειμενικότητα και διαφάνεια;

Οι κατηγορίες εξόδων αντιστοιχούν στα έξοδα που απαιτούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(157) *Κατηγορία εξόδων 1: Διάθεση υποδομών*

(158) Από τα επιπρόσθετα στοιχεία που διαβίβασε η Γερμανία, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται για τη συγκεκριμένη κατηγορία εξόδων περιορίζεται στις υποδομές που απαιτούνται για την εκπλήρωση δημόσιων υπηρεσιών συγκοινωνιών μέσω λεωφορείου, τραμ και σιδηροδρόμου βάσει των αδειών που εκδόθηκαν για την RBG και την BSM σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 13 PBefG. Σε ό,τι αφορά τον ακριβή ορισμό των υποδομών, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η τριπλή πράξη ανάθεσης καθορίζει με σαφήνεια τις υποδομές που πρέπει να διαθέτουν οι μεταφορείς.

([34]) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή στις αποφάσεις της για την κίνηση της διαδικασίας αναφέρει μέρος της εκτίμησης του δεύτερου κριτηρίου Altmark στην παράγραφο που εξετάζει το πρώτο κριτήριο Altmark.

(159) Η Επιτροπή δεν εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την *κατηγορία εξόδων 2*.

(160) *Κατηγορία εξόδων 3: Πρότυπα ποιότητας οχημάτων επιβαλλόμενα από την ένωση μεταφορέων ή/και τον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα*

(161) Στο σημείο αυτό η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γερμανία απέδειξε ότι οι μεταφορείς δεν θα αγόραζαν οχήματα με τα απαιτούμενα πρότυπα ποιότητας διότι τα ενδεχόμενα πρόσθετα έσοδα που πιθανόν να προέκυπταν από την καλύτερη ποιότητα εξυπηρέτησης δεν θα επαρκούσαν για την κάλυψη των επιπρόσθετων εξόδων.

(162) *Κατηγορία εξόδων 4: Συμπληρωματικές ή άλλες παροχές μεταφορών επιβαλλόμενες από την ένωση μεταφορέων ή/και από τον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα στον τομέα των συγκοινωνιών*

(163) Στο σημείο αυτό η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γερμανία σε ό,τι αφορά τις υπηρεσίες σε ώρες εκτός αιχμής απέδειξε ότι οι μεταφορείς δεν θα τις παρείχαν για ίδιο οικονομικό όφελος.

Καμία αντιστάθμιση των εξόδων στο πλαίσιο της ανοιχτής κατηγορίας εξόδων

(164) Η δεύτερη αμφιβολία σε σχέση με το συγκεκριμένο σημείο αφορά το γεγονός ότι η τρίτη υποκατηγορία της κατηγορίας 4 ήταν ανοιχτή κατηγορία εξόδων μέσω της οποίας οι μεταφορείς μπορούν να αιτηθούν ενισχύσεις αντιστάθμισης για λοιπές υποδείξεις στον τομέα των συγκοινωνιών ή/και υποδείξεις εξαρτώμενες από το σύστημα (υποδείξεις του καθ' ύλην αρμόδιου φορέα ή/και της ένωσης μεταφορέων), οι οποίες αποδεικνύονται κατά περίπτωση και συνεπάγονται οικονομικό μειονέκτημα.

(165) Η Επιτροπή διαπιστώνει σχετικά ότι η Γερμανία ανακοίνωσε ότι η RBG και η BSM δεν έλαβαν ενισχύσεις αντιστάθμισης στο πλαίσιο της συγκεκριμένης υποκατηγορίας.

Παράμετροι εκ των προτέρων προσδιορισμένες με αντικειμενικότητα και διαφάνεια

(166) Στο παράρτημα 2 και 8 της οδηγίας περί χρηματοδότησης καθορίζεται η μέθοδος για τον υπολογισμό της ενίσχυσης αντιστάθμισης την οποία δικαιούνται οι επιμέρους μεταφορείς.

(167) Το παράρτημα 2 περιέχει λεπτομερή περιγραφή των τεσσάρων κατηγοριών εξόδων καθώς και ερωτηματολόγια βάσει των οποίων διαβιβάζονται στη VRR τα στοιχεία που θα χρησιμοποιηθούν για τον υπολογισμό της ενίσχυσης αντιστάθμισης για κάθε μία από τις τέσσερες κατηγορίες εξόδων για έκαστο εξυπηρετούμενο τομέα (λεωφορεία, τραμ, σιδηρόδρομο). Αυτό περιλαμβάνει την περιγραφή των στοιχείων που απαιτούνται για τον υπολογισμό των εξόδων για τις διαθέσιμες υποδομές (*κατηγορία εξόδων 1*), για τα καθήκοντα διοίκησης και εκμετάλλευσης (*κατηγορία εξόδων 2*), για τα επιπρόσθετα πρότυπα ποιότητας των οχημάτων (*κατηγορία εξόδων 3*), για δρομολόγια σε ώρες εκτός αιχμής (*κατηγορία εξόδων 4α*) και για κοινωνικοπολιτικές υποχρεώσεις στο πλαίσιο συμβάσεων τιμολογιακής πολιτικής (*κατηγορία εξόδων 4β*).

(168) Τα έξοδα που προκύπτουν για τους μεταφορείς και για καθένα από τα πιθανά μέτρα τα οποία εμπίπτουν στις τέσσερις κατηγορίες εξόδων πρέπει να καταχωρίζονται. Το παράρτημα 2 περιέχει έναν ορισμό των ισχυουσών κατηγοριών εξόδων σύμφωνα με τις γενικές αρχές λογιστικής, καθώς και υποδείγματα εντύπων προς συμπλήρωση που πρέπει να χρησιμοποιούνται από τους μεταφορείς κατά την παρουσίαση των τρεχόντων εξόδων τους. Στο παράρτημα 2 δεν παρουσιάζονται, ωστόσο, ακριβείς παράμετροι σε ευρώ. Επισημαίνεται μάλιστα ότι οι παράμετροι για κάθε περιοχή εξυπηρέτησης και κάθε τομέα εκμετάλλευσης πρέπει να καθορίζονται χωριστά.

(169) Ο υπολογισμός των εξόδων που εμπίπτουν στις κατηγορίες εξόδων 1, 2 και 3 πρέπει να πραγματοποιείται βάσει των κατηγοριών εξόδων λογιστικής και λαμβάνοντας υπόψη τα έξοδα υλικών και ενέργειας, ενοικίασης ή χρηματοδοτικής μίσθωσης, τα γενικά έξοδα, καθώς και τις αποσβέσεις και τους φόρους. Για την πρώτη υποκατηγορία της κατηγορίας εξόδων 4, η VRR εφαρμόζει για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης μια παράμετρο που βασίζεται στη διαφορά μεταξύ των οριακών εσόδων και των οριακών εξόδων ανά χιλιόμετρο επαγγελματικού οχήματος και μεταβάλλεται ανάλογα με τον τομέα εκμετάλλευσης και την περιοχή εξυπηρέτησης. Για τη δεύτερη υποκατηγορία της κατηγορίας εξόδων 4 –κοινωνικοπολιτικές υποχρεώσεις στον τομέα των συγκοινωνιών (βάσει υποδείξεων του μεριδιούχου)– η παράμετρος είναι μια σταθερά που προκύπτει από τη σύγκριση των υψηλότερων μισθών με τις διατάξεις συγκεκριμένης σύμβασης κομίστρων («TV-N, κατηγορία V, κλίμακα 2»). Το ποσό αυτό υπολογίζεται ανά οδηγό (εκτός από ξένες εταιρείες και οδηγούς που προσλήφθηκαν μετά την 1 Ιανουαρίου 2006 ή μετά την πρώτη εφαρμογή της TV-N) και διαφέρει ανά περιοχή εξυπηρέτησης και τομέα εκμετάλλευσης, διότι οι διάφοροι μεταφορείς έχουν διαπραγματευτεί διαφορετικές συμβάσεις τιμολογιακής πολιτικής και επιπρόσθετες κοινωνικές παροχές.

(170) Τα στοιχεία αφετηρίας χρονολογούνται από το 2003 και επικαιροποιήθηκαν βάσει δείκτη σύμφωνα με το παράρτημα 9 της οδηγίας περί χρηματοδότησης (διατάξεις σχετικά με την «επικαιροποίηση των εξόδων»). Το παράρτημα 9 περιέχει μια σειρά δεικτών που έχουν ταξινομηθεί ανά κατηγορία εξόδων και έχουν επιλεχθεί κατά τρόπο που να αντικατοπτρίζεται με τη μέγιστη δυνατή ακρίβεια η μέση εξέλιξη για κάθε συγκεκριμένο τύπο εξόδων.

(171) Η Γερμανία διαβίβασε στην Επιτροπή τις απορριπτικές αποφάσεις χρηματοδότησης που εξέδωσε η VRR για την RBG και την BSM κατ' εφαρμογή της παραγράφου 7.4.2 της οδηγίας περί χρηματοδότησης. Στις αποφάσεις χρηματοδότησης περιέχονται, για κάθε κατηγορία εξόδων τα ακόλουθα στοιχεία: παράμετρος σε ευρώ ανά μονάδα παρεχόμενης υπηρεσίας, αριθμός μονάδων παρεχόμενων υπηρεσιών, ποσό αντιστάθμισης, το οποίο ορίζεται ως το γινόμενο της παραμέτρου ανά μονάδα παρεχόμενης υπηρεσίας και του αριθμού των μονάδων παρεχόμενων υπηρεσιών.

(172) Για να καταστεί η μέθοδος αυτή πιο κατανοητή, περιγράφονται κάτωθι οι παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη για την RBG σε ό,τι αφορά την εκμετάλλευση του αστικού σιδηροδρόμου κατά το 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 = Περιοχή εξυπηρέτησης Baustein = Κατ. εξόδων Parameter in EUR je Leistungseinheit = Παράμετρος σε ευρώ ανά μονάδα παροχής υπηρεσίας Leistungseinheit = Μονάδα παροχής υπηρεσίας Ausgleichsbetrag in EUR = Ποσό αντιστάθμισης σε ευρώ Summe = Σύνολο]

(173) Οι συντομογραφίες BS 1-4c αναφέρονται στις επιμέρους κατηγορίες εξόδων. Για κάθε μία από τις τέσσερις κατηγορίες εξόδων και για κάθε τομέα εκμετάλλευσης που ανήκει στην BSM και στην RBG (το τραμ εν προκειμένω), καθορίζεται μια παράμετρος σε ευρώ. Η παράμετρος αυτή πολλαπλασιάζεται στη συνέχεια με τον προβλεπόμενο αριθμό μονάδων υπηρεσίας. Το ποσό που προκύπτει ορίζεται ως το προσωρινό ποσό αντιστάθμισης.

(174) Η Επιτροπή καταλήγει συνεπώς στο συμπέρασμα ότι στις αποφάσεις χρηματοδότησης που εκδίδει η VRR για την RBG και την BSM η μέθοδος που εφαρμόζεται κατά τον υπολογισμό των ενισχύσεων αντιστάθμισης βασίζεται σε παραμέτρους που έχουν προσδιοριστεί εκ των προτέρων με αντικειμενικότητα και διαφάνεια.

(175) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι ικανοποιείται το δεύτερο κριτήριο Altmark.

9.2.3. ΑΠΟΥΣΙΑ ΥΠΕΡΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗΣ

(176) Η τρίτη προϋπόθεση που αναφέρεται στην απόφαση Altmark ορίζει ότι η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει «*το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών*».

(177) Η Επιτροπή κρίνει ότι σε ό,τι αφορά την ικανοποίηση του ως άνω κριτηρίου πρέπει καταρχάς να εξεταστεί κατά πόσο μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο υπεραντιστάθμισης μόνον μέσω των απορριπτικών αποφάσεων χρηματοδότησης που εξέδωσε η VRR για την RBG και την BSM. Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο δεν ισχύει, η Επιτροπή καλείται να ελέγξει στη συνέχεια κατά πόσο έχει τεκμηριώσει η Γερμανία ότι η πρακτική εφαρμογή της μεθόδου αυτής για τα έτη 2006 έως 2009, σε συνδυασμό με τις υφιστάμενες συμβάσεις μεταξύ των επιχειρήσεων και των δήμων στους οποίους αυτές ανήκουν, επαρκεί ώστε να αποκλειστεί η υπεραντιστάθμιση της RBG και της BSM.

Οδηγία περί χρηματοδότησης

(178) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι στις παραγράφους 5, 7 και 8 της οδηγίας περί χρηματοδότησης περιγράφεται λεπτομερώς η διαδικασία χορήγησης της αντιστάθμισης. Οι μεταφορείς υποβάλλουν αίτηση για ενισχύσεις αντιστάθμισης το αργότερο έως τις 31 Οκτωβρίου του έτους που προηγείται της έναρξης εκπλήρωσης της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στην παράγραφο 5.4 της οδηγίας χρηματοδότησης ορίζεται το μέγιστο ύψος της ενίσχυσης αντιστάθμισης που δικαιούται μια επιχείρηση. Για τον σκοπό αυτό ορίζονται τρία διαφορετικά ανώτατα όρια, συγκεκριμένα, για το ποσό αντιστάθμισης, το ποσό χρηματοδότησης και τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά μέσα.

(179) Το ποσό αντιστάθμισης υπολογίζεται βάσει των στοιχείων που προβλέπονται στο παράρτημα 2 της οδηγίας περί χρηματοδότησης για κάθε μία από τις τέσσερις κατηγορίες εξόδων. Βάσει των στοιχείων που διαβιβάζονται από τους μεταφορείς, η VRR υπολογίζει παραμέτρους, οι οποίες πρέπει να αντικατοπτρίζουν τα έξοδα τα οποία θα προέκυπταν για μια μέση επιχείρηση με χρηστή διοίκηση για την εκπλήρωση των ίδιων υποχρεώσεων, και οι οποίες πρέπει να αναφέρονται στις αποφάσεις χρηματοδότησης.

(180) Ως ποσό χρηματοδότησης νοούνται τα χρηματοδοτικά μέσα που διαθέτει κάποιος συγκεκριμένος δήμος. Τα μέσα αυτά αυξάνονται, κατά περίπτωση, κατά το σύνολο των πλεονασμάτων που επιτυγχάνει ένας μεταφορέας μέσω δραστηριοτήτων που δεν εμπίπτουν στις τέσσερις κατηγορίες εξόδων.

(181) Τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά μέσα ορίζονται ως η διαφορά μεταξύ του ποσού αντιστάθμισης και του ποσού χρηματοδότησης.

(182) Η VRR εκδίδει προκαταρκτική απόφαση σχετικά με την ενίσχυση αντιστάθμισης την οποία αιτήθηκε ο μεταφορέας και καταβάλλει την αντιστάθμιση τμηματικά στις 15 Φεβρουαρίου, στις 15 Μαΐου, στις 15 Αυγούστου και στις 15 Νοεμβρίου. Η πληρωμή στις 15 Φεβρουαρίου πραγματοποιείται βάσει της απόφασης για το προηγούμενο έτος. Ενδεχόμενες αλλαγές λαμβάνονται υπόψη στη δόση της 15ης Μαΐου (βλέπε παράγραφο 7.3 της οδηγίας περί χρηματοδότησης).

([35]) Καλύπτεται από την υποχρέωση τήρησης του επαγγελματικού απορρήτου.

(183) Για επιχειρήσεις όπως η RBG και η BSM, οι οποίες λαμβάνουν ενίσχυση αντιστάθμισης βάσει σύμβασης ελέγχου και μεταφοράς κερδών ή/και σύμβασης με την εταιρεία χαρτοφυλακίου τους, ισχύουν ειδικοί κανόνες. Στις περιπτώσεις αυτές, η VRR εκδίδει απορριπτική απόφαση. Στην απόφαση αυτή δεν χορηγείται η ενίσχυση αντιστάθμισης την οποία αξιώνει η επιχείρηση. Εναλλακτικά, η οδηγία περί χρηματοδότησης προβλέπει ότι οι επιχειρήσεις αυτές μπορούν να ζητήσουν δεσμευτική ανακοίνωση σχετικά με το ύψος των επιτρεπόμενων ποσών αντιστάθμισης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 7.2 της οδηγίας περί χρηματοδότησης).

(184) Η οδηγία χρηματοδότησης προβλέπει επίσης για την τελευταία αυτή περίπτωση ότι εάν υφίσταται κρατική ενίσχυση, η ωφελούμενη επιχείρηση, καθώς και ο δήμος στον οποίο ανήκει, πρέπει να συμμορφώνεται εκ των προτέρων προς τους κανονισμούς για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης. Καθότι η Γερμανία κρίνει ότι το υπό εξέταση μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, δεν λήφθηκαν μέχρι στιγμής αντίστοιχα μέτρα.

(185) Οι μεταφορείς επιδεικνύουν ετησίως τα πραγματικά έξοδα που δαπάνησαν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η VRR ελέγχει τα στοιχεία αυτά και, σε περίπτωση που η εκ των προτέρων υπολογισθείσα αντιστάθμιση υπερβαίνει τα πραγματικά έξοδα, απαιτεί την επιστροφή των πλεονασμάτων.

(186) Η Επιτροπή κρίνει ότι το ισχύον λεκτικό της οδηγίας περί χρηματοδότησης δεν αρκεί από μόνο του για να αποκλειστεί το ενδεχόμενο υπεραντιστάθμισης της RBG και της BSM για τους εξής λόγους:

α) Τα έσοδα από κερδοφόρες υπηρεσίες συγκοινωνιών σε ώρες αιχμής δεν λαμβάνονται υπόψη: σύμφωνα με το ισχύον λεκτικό της οδηγίας περί χρηματοδότησης, ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίες ισχύουν μόνον οι υποχρεώσεις επιχειρήσεων που εμπίπτουν στις τέσσερις κατηγορίες εξόδων, για τις οποίες η οδηγία περί χρηματοδότησης προβλέπει ενίσχυση αντιστάθμισης. Για τον υπολογισμό του ποσού αντιστάθμισης λαμβάνονται υπόψη έσοδα από υπηρεσίες που εμπίπτουν στις τέσσερις κατηγορίες εξόδων, ήτοι ιδίως υπηρεσίες σε ώρες εκτός αιχμής και σε απομακρυσμένες περιοχές, ενώ εξαιρούνται τα έσοδα από κερδοφόρες υπηρεσίες συγκοινωνιών σε ώρες αιχμής.

β) Απουσία μηχανισμού επιστροφής για υπεραντισταθμίσεις που έχουν χορηγηθεί βάσει συμβάσεων ελέγχου και μεταφοράς κερδών: Στην τρέχουσα μορφή της, η οδηγία περί χρηματοδότησης προβλέπει διαφορετική μεταχείριση για επιχειρήσεις που λαμβάνουν ενισχύσεις αντιστάθμισης από τη VRR και επιχειρήσεις που λαμβάνουν αντιστάθμιση υπό μορφή συμβάσεων ελέγχου και μεταφοράς κερδών. Ενώ οι πρώτες λαμβάνουν μόνο το ποσό αντιστάθμισης που υπολογίζεται σύμφωνα με την οδηγία περί χρηματοδότησης, οι δεύτερες απολαμβάνουν την πλήρη κάλυψη των εξόδων τους. Έχουν το δικαίωμα να διατηρήσουν τη διαφορά μεταξύ των πραγματικών ζημιών και του ποσού που τους αντιστοιχεί βάσει της οδηγίας περί χρηματοδότησης, διότι δεν υπάρχει νομικά δεσμευτική διαδικασία που να δικαιολογεί την επιστροφή της διαφοράς αυτής στη VRR.

Αξιολόγηση της RBG και της BSM

(187) Η αντιστάθμιση για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να προκύπτει στην προκειμένη περίπτωση απευθείας μέσω εισφορών των μετόχων του Δημοσίου, μέσω σύμβασης ελέγχου και μεταφοράς κερδών ή/και μέσω της VRR. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το τρίτο κριτήριο Altmark δεν προβλέπει ότι οι πληρωμές πρέπει να πραγματοποιούνται μέσω των οργανωτικών αρχών, εν προκειμένω της VRR. Πρέπει, ωστόσο, να διασφαλίζεται ότι η ετήσια αντιστάθμιση δεν υπερβαίνει το ποσό που απαιτείται για την κάλυψη του συνόλου των πραγματικών εξόδων που συνδέονται με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(188) Στις αποφάσεις χρηματοδότησης ορίζεται ότι το αναγραφόμενο σε αυτές ποσό, με την επιφύλαξη του μεταγενέστερου ελέγχου των πραγματικών εξόδων, είναι το μέγιστο πληρωτέο ποσό. Ως μέγιστο ποσό χρηματοδότησης νοούνται τα χρηματοδοτικά μέσα που διατίθενται για έναν συγκεκριμένο δήμο.

(189) Οι μεταφορείς υποχρεούνται να επιδεικνύουν ετησίως τα πραγματικά έξοδα στα οποία προέβησαν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ο μεταγενέστερος έλεγχος αντικατοπτρίζει τα πραγματικά έξοδα τα οποία εμπίπτουν σε κάθε μία από τις τέσσερις κατηγορίες εξόδων. Το άθροισμα των εξόδων που υπολογίζονται μεταγενέστερα συγκρίνεται στη συνέχεια με τα προσωρινά ανακοινωθέντα έξοδα. Ο μεταγενέστερος υπολογισμός εμφανίζεται στις αποφάσεις χρηματοδότησης, η δομή των οποίων αντιστοιχεί στις προσωρινές αποφάσεις χρηματοδότησης για λόγους συγκρισιμότητας. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Γερμανίας, οι εν λόγω προσωρινές και μεταγενέστερες αποφάσεις χρηματοδότησης για την RBG και την BSM εκδίδονται για κάθε έτος που υποβάλλεται σε έλεγχο. Η VRR ελέγχει τα στοιχεία αυτά και διατάσσει, σε περίπτωση που η προσωρινή αντιστάθμιση υπερβαίνει τα πραγματικά έξοδα, την επιστροφή των πλεονασμάτων. Η οδηγία περί χρηματοδότησης δεν προβλέπει, ωστόσο, αναλυτικούς κανόνες σχετικά με τις υπεραντισταθμίσεις ή τη μέθοδο επιστροφής πλεονασματικών καταβληθέντων πόρων.

(190) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2006 έως 31 Δεκεμβρίου 2009 εάν η BSM και η RBG έλαβαν υπεραντιστάθμιση. Η Γερμανία διαβίβασε στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τις πραγματικές πληρωμές προς την BSM και την RBG. Υπέβαλε επίσης τους σχετικούς ετήσιους λογαριασμούς κερδών και ζημιών της RBG και της BSM. Τα έσοδα και τα έξοδα κάθε επιχείρησης ελέγχονται ετησίως από ορκωτούς λογιστές, οι οποίοι επαληθεύουν και τους εκάστοτε ετήσιους λογαριασμούς.

Πληρωμές σύμφωνα με την οδηγία περί χρηματοδότησης και τη σύμβαση ελέγχου και μεταφοράς κερδών

(191) Το 2006 προέκυψαν για την RBG ζημίες της τάξεως των 65 εκατ. ευρώ ([36]). Οι ζημίες καλύφθηκαν από το ομόσπονδο κράτος Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας και τη VRR μέσω της χορήγησης ποσού ύψους 64,1 εκατ. ευρώ. Το ποσό αυτό είναι κατά 7 εκατ. ευρώ χαμηλότερο από το ποσό που θα δικαιούνταν η RBG σύμφωνα με την απόφαση χρηματοδότησης της VRR. Το 2007 οι αναγκαίες ενισχύσεις αντιστάθμισης που χορήγησε το ομόσπονδο κράτος Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας και η VRR υπέρ της RBG ανήλθαν συνολικά σε 52,2 εκατ. ευρώ. Το ποσό αυτό είναι κατά 17,5 εκατ. ευρώ χαμηλότερο από το ποσό που θα δικαιούνταν η RBG σύμφωνα με την απόφαση χρηματοδότησης της VRR. Η RBG κατέγραψε το 2007 μηδενικά κέρδη ισολογισμού. Το 2008, η RBG έλαβε για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ενισχύσεις αντιστάθμισης ύψους 41,9 εκατ. ευρώ που κάλυψαν τις ζημίες της και μέσω των οποίων η RBG κατέγραψε μηδενικά κέρδη ισολογισμού. Το ποσό αυτό είναι χαμηλότερο κατά 14,1 εκατ. ευρώ από το ποσό που θα δικαιούνταν η RBG σύμφωνα με την απόφαση χρηματοδότησης της VRR. Το 2009, η RBG έλαβε για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ενισχύσεις αντιστάθμισης ύψους 45,3 εκατ. ευρώ που κάλυψαν τις ζημίες της και μέσω των οποίων η RBG κατέγραψε μηδενικά κέρδη ισολογισμού. Το ποσό αυτό είναι κατά 11,4 εκατ. ευρώ χαμηλότερο από το ποσό που θα δικαιούνταν η RBG σύμφωνα με την απόφαση χρηματοδότησης της VRR.

(192) Κατά την περίοδο 2006-2009 οι ζημίες της BSM στις δημόσιες συγκοινωνίες ανήλθαν στα εξής ποσά: […] ευρώ (2006), […] ευρώ (2007), […] ευρώ ([37]) (2008) και […] ευρώ (2009). Κατά τη σύγκριση των εν λόγω ζημιών με τα ποσά που ορίζονται στις αποφάσεις χρηματοδότησης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι ζημίες της BSM στις δημόσιες συγκοινωνίες υπερβαίνουν τα ποσά που ορίζονται στις αποφάσεις χρηματοδότησης. Οι συνολικές ζημίες –ήτοι το σύνολο των ποσών που εγκρίνονται στις αποφάσεις χρηματοδότησης και οι επιπρόσθετες ζημίες– καλύφθηκαν μέσω της σύμβασης ελέγχου και μεταφοράς κερδών που είχε συνάψει με την Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH με αποτέλεσμα το ετήσιο πλεόνασμα/ετήσιο έλλειμμα της BSM να είναι μηδενικό.

(193) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κάλυψη των επιπρόσθετων ζημιών δεν βασίζεται στο νέο σύστημα χρηματοδότησης αλλά αποκλειστικά στη σύμβαση ελέγχου και μεταφοράς κερδών. Η εν λόγω σύμβαση συνήφθη προτού ανοίξει το 1995 η αγορά των λεωφορειακών συγκοινωνιών σε ορισμένα κράτη μέλη. Καθότι το άνοιγμα της αγοράς αποτελούσε ιδία απόφαση των κρατών μελών, η σύμβαση ελέγχου και μεταφοράς κερδών –στον βαθμό που συνιστά κρατική ενίσχυση ([38])– αποτελεί υφιστάμενη κρατική ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) περίπτωση v) του κανονισμού διαδικασίας.

(194) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αγορά συγκοινωνιών άνοιξε με την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, μέσω νομικών διατάξεων του κοινοτικού δικαίου στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) περίπτωση v) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, κατόπιν της ελευθέρωσης των δραστηριοτήτων μέσω νομικής πράξης της Ένωσης όλες οι υφιστάμενες ενισχύσεις για τις υπηρεσίες συγκοινωνιών ισχύουν μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία ως νέες ενισχύσεις. Για τους λόγους που αναλύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 114 έως 124, η απόφαση αυτή καλύπτει μόνο τη χρονική περίοδο έως την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(195) Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει για τη χρονική περίοδο 2006-2009 ότι η BSM και η RBG δεν έλαβαν υπεραντισταθμίσεις βάσει του νέου συστήματος χρηματοδότησης και ότι, συνεπώς, ικανοποιείται το τρίτο κριτήριο Altmark σε ό,τι αφορά τις πληρωμές βάσει του νέου συστήματος χρηματοδότησης.

9.2.4. ΜΕΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΜΕ ΧΡΗΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΕΝΗ ΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ

(196) Τέλος, η απόφαση Altmark προβλέπει ότι «*το επίπεδο της απαραίτητης αντισταθμίσεως πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών*».

(197) Ούτε η RBG ούτε η BSM ανέλαβαν την υπό εξέταση υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο ανοιχτής, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας διαγωνισμού. Συνεπώς, σε ό,τι αφορά το ερώτημα εάν πληρούται η τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει τη δεύτερη εναλλακτική λύση που αυτή αναφέρει, σύμφωνα με την οποία πρέπει να υπολογιστεί το επίπεδο του ποσού αντιστάθμισης βάσει της ανάλυσης των εξόδων μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διοίκηση και κατάλληλα εξοπλισμένης με μεταφορικά μέσα.

([36]) Βλέπε έκθεση συμμετοχών του δήμου Ντίσελντορφ για το 2006 (για το επόμενο έτος, βλέπε τον αντίστοιχο σύνδεσμο): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf.

([37]) Το ποσό αυτό καλύπτει τις ζημίες στις δημόσιες συγκοινωνίες και στις σιδηροδρομικές εμπορικές μεταφορές. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το αντικείμενο της διαδικασίας, όπως αναλύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 114 έως 124, περιορίστηκε στις ενισχύσεις αντιστάθμισης που έλαβαν η BSM και η RBG βάσει του νέου συστήματος χρηματοδότησης της VRR για τις δημόσιες υπηρεσίες συγκοινωνιών. Ως εκ τούτου, οι ενισχύσεις αντιστάθμισης που έλαβε η BSM για σιδηροδρομικές εμπορικές μεταφορές δεν καλύπτονται από την παρούσα απόφαση.

([38]) Βλέπε υποσημείωση 215.

(198) Η Γερμανία αναφέρει ότι κατά τον υπολογισμό της ενίσχυσης αντιστάθμισης καθορίζονται οι εφαρμοζόμενες παράμετροι βάσει των μέσων εξόδων όλων των επιχειρήσεων που ανήκουν στο σύστημα χρηματοδότησης της VRR.

(199) Κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας ελέγχου, η Γερμανία ανακοίνωσε ότι η VRR διαβίβασε τα έξοδα τα οποία θα αντιστοιχούσαν σε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διοίκηση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα κατά την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εμπίπτει στις τέσσερις κατηγορίες εξόδων, βάσει των στατιστικών στοιχείων που συνέταξαν οι εμπειρογνώμονές της. Τα στοιχεία προσαρμόστηκαν από τη VRR λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένες (π.χ. τοπικές) ιδιαιτερότητες. Βάσει της ανάλυσης, η VRR καθορίζει περιθώριο για τις μέσες αγοραίες τιμές στις επιμέρους κατηγορίες εξόδων.

(200) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι στην περίπτωση προσφυγής σε στατιστικά στοιχεία πρέπει να διασφαλίζεται ότι το ποσό αντιστάθμισης καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τα έξοδα μιας μέσης επιχείρησης.

(201) Δεύτερον, όλοι οι πάροχοι που παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες συγκοινωνιών μέσω άδειας ή/και δημόσιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών πρέπει να πληρούν ορισμένες απαιτήσεις που υπέχουν από τις άδειες ή/και τις συμβάσεις (π.χ. πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι με μεταφορικά μέσα ώστε να πληρούν τις αναγκαίες απαιτήσεις ποιότητας).

(202) Πάντως, όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η χρήση των στατιστικά υπολογισμένων εξόδων μεταφορών δεν μπορεί να οδηγήσει από μόνη της στο συμπέρασμα ότι οι πάροχοι που έχουν δηλώσει έτοιμοι να παρέχουν τις υπηρεσίες σύμφωνα με τις εν λόγω παραμέτρους πρέπει να θεωρούνται επιχειρήσεις με χρηστή διοίκηση. Τα στατιστικά δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως βάση για τον καθορισμό του ποσού αυτού αφορούν αποκλειστικά τα πραγματικά έξοδα υπηρεσιών συγκοινωνιών στις διάφορες περιοχές (Γερμανία και Αυστρία) κατά το έτος 2003. Συνεπώς, δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να τίθεται ως υπόθεση ότι ο μέσος όρος των εξόδων αυτών αντιστοιχεί στα έξοδα μιας κερδοφόρας ενεργούς επιχείρησης. Η Επιτροπή, στις τελικές αποφάσεις στην υπόθεση C 3/08 – *Southern Moravia Bus Companies* ([39]) και στην υπόθεση C 16/07 – *Postbus AG* ([40]), κατέληξε επίσης στο ίδιο συμπέρασμα. Οι λόγοι που αναλύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 85 και 86 της τελευταίας υπόθεσης ισχύουν επίσης στην παρούσα απόφαση.

(203) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι τα στατιστικά στοιχεία για το έτος 2003 καταρτίστηκαν και, στη συνέχεια, επικαιροποιούνταν ετησίως βάσει του δείκτη στο παράρτημα 9 της οδηγίας περί χρηματοδότησης καθώς και σύμφωνα με αυξήσεις/μειώσεις του όγκου και διαρθρωτικές αλλαγές. Για την επικαιροποίηση των στατιστικών δεικτών τιμών εφαρμόζονται ευρέως οι μέθοδοι που διαθέτει η ένωση μεταφορέων Γερμανίας (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) στην «εργαλειοθήκη» της, καθώς και στοιχεία της ομοσπονδιακής στατιστικής υπηρεσίας (statistischer Bundesamt). Ωστόσο, η ως άνω διαδικασία επικαιροποίησης ενδέχεται να μην αντικατοπτρίζει πλήρως τα κέρδη αποδοτικότητας που επιτεύχθηκαν εν τω μεταξύ στον κλάδο.

(204) Η Επιτροπή διαπιστώνει, τέλος, ότι από το γεγονός ότι η οδηγία περί χρηματοδότησης προβλέπει την κατηγορία εξόδων 4β (αντιστάθμιση για συμπληρωματικά έξοδα τα οποία προκύπτουν λόγω αμοιβών προσωπικού που εφαρμόζονται με πολιτικά κίνητρα και υπερβαίνουν τα σύνηθη για την αγορά έξοδα βάσει των μοντέλων αποζημίωσης) συνάγεται ότι οι μεταφορείς της VRR καταβάλλουν μισθούς που υπερβαίνουν αυτούς που είναι συνήθεις για την αγορά. Η Γερμανία δήλωσε ότι η RBG και η BSM καταβάλλουν ανάλογους μισθούς και λαμβάνουν ενισχύσεις αντιστάθμισης στο πλαίσιο της κατηγορίας εξόδων 4β.

(205) Λαμβάνοντας όλα τα ανωτέρω υπόψη, από τις αποδείξεις που έλαβε η Επιτροπή προκύπτει ότι το ύψος των ενισχύσεων αντιστάθμισης υπολογίστηκε κατόπιν σύγκρισης των εξόδων στα οποία προέβησαν η RBG και η BSM και των εξόδων μιας επιχείρησης με χρηστή διοίκηση. Το ύψος της ενίσχυσης αντιστάθμισης δεν υπολογίστηκε, συνεπώς, έχοντας ως σημείο αναφοράς μια επιχείρηση με χρηστή διοίκηση.

(206) Η Επιτροπή καταλήγει, ως εκ τούτου, στο συμπέρασμα ότι το τέταρτο κριτήριο Altmark, σε ό,τι αφορά τις πληρωμές προς την RBG και την BSM σε αντιστάθμιση της εκπλήρωσης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δεν ικανοποιείται.

9.2.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(207) Καθότι το τέταρτο κριτήριο Altmark δεν ικανοποιείται, το σύστημα χρηματοδότησης οδήγησε στην προκειμένη περίπτωση, κατά την άποψη της Επιτροπής, σε οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ της RBG και της BSM.

9.3. *ΝΟΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ*

(208) Το σύστημα χρηματοδότησης θα μπορούσε να οδηγήσει σε νόθευση του ανταγωνισμού διότι η δημόσια χρηματοδότηση ενισχύει τη θέση των επιχειρήσεων που έχουν επιφορτιστεί με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τους επιτρέπει να αξιοποιούν τα πλεονεκτήματα αυτά για την παράταση της ανάθεσης, ενώ οι ανταγωνιστές δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν ανάλογα πλεονεκτήματα όταν εκδηλώνουν ενδιαφέρον για τυχόν ανάθεση. Το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις χαρακτηρίζονται κατά πάσα πιθανότητα ως εσωτερικές επιχειρήσεις, δεν αποκλείει ενδεχόμενες επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, διότι οι εν λόγω επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά με άλλες δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις.

([39]) Απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 2008 (ΕΕ L 97/14 της 16ης Απριλίου 2009).

([40]) Απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 2008 (ΕΕ L 306/26 της 20ής Νοεμβρίου 2009).

(209) Επιπλέον, οι επιχειρήσεις οι οποίες λαμβάνουν τους πόρους χρηματοδότησης εκμεταλλεύονται τα πλεονεκτήματα αυτά στον ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε άλλες αγορές.

9.4. *ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ*

(210) Κατά πάγια νομολογία, οι συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών θεωρείται ότι επηρεάζονται όταν ένα μέτρο συνδεδεμένο με κάποιο πλεονέκτημα ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι των ανταγωνιστών της στο εμπόριο εντός της Ένωσης ([41]). Η ενίσχυση της θέσης της ωφελούμενης επιχείρησης που ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε ό,τι αφορά τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών δεν νοθεύει συνεπώς μόνο τον ανταγωνισμό (ή απειλεί να τον νοθεύσει) αλλά επηρεάζει και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών ([42]).

(211) Συνεπώς, πρέπει να εξεταστεί κατά πόσο τα μέσα χρηματοδότησης που χορηγούνται στους μεταφορείς RBG και BSM από τη VRR συνεπάγονται οικονομικό πλεονέκτημα που ενισχύει τη θέση τους έναντι των ανταγωνιστών τους σε ό,τι αφορά τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(212) Η Επιτροπή υποδεικνύει καταρχάς ότι η αγορά για υπηρεσίες τοπικών συγκοινωνιών της Γερμανίας, στην οποία δραστηριοποιούνται οι εν λόγω επιχειρήσεις, είναι ανοιχτή στον ανταγωνισμό επιχειρήσεων από άλλα κράτη μέλη ([43]).

(213) Το Δικαστήριο διαπιστώνει ακόμη στην απόφαση Altmark τα ακόλουθα:

«77. *Συναφώς, πρέπει να σημειωθεί καταρχάς ότι ουδόλως αποκλείεται μια δημόσια επιδότηση, η οποία χορηγείται σε επιχείρηση παρέχουσα απλώς τοπικές ή περιφερειακές μεταφορικές υπηρεσίες και η οποία δεν παρέχει τέτοιες υπηρεσίες εκτός του κράτους προελεύσεώς της, να μπορεί, παρά ταύτα, να έχει επιπτώσεις επί του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών.*

78. *Πράγματι, όταν κράτος μέλος χορηγεί δημόσια επιδότηση σε επιχείρηση, η εκ μέρους της επιχειρήσεως αυτής παροχή μεταφορικών υπηρεσιών μπορεί να διατηρείται στο ίδιο επίπεδο ή να αυξάνεται, με συνέπεια να μειώνονται οι δυνατότητες επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη να παρέχουν τις μεταφορικές υπηρεσίες τους στην αγορά του κράτους μέλους αυτού…»* ([44]).

(214) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η συνδεόμενη με οικονομικό πλεονέκτημα δημόσια χρηματοδότηση των RBG και BSM μέσω της VRR βελτιώνει την οικονομική τους θέση. Χάρη στην ενισχυμένη χρηματοοικονομική τους κατάσταση είναι σε θέση να συνεχίζουν να παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες. Αυτό συνεπάγεται επίσης ότι περιορίζονται οι ευκαιρίες άλλων επιχειρήσεων από τη Γερμανία και άλλα κράτη μέλη να παρέχουν τις μεταφορικές υπηρεσίες τους στην αγορά που εξυπηρετούν οι εν λόγω δύο μεταφορείς (ήτοι στην επικράτεια του Ντίσελντορφ), παρόλο που νομικά έχουν τη δυνατότητα να το πράξουν.

(215) Η Επιτροπή καταλήγει συνεπώς στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση της RBG και της BSM σε αντιστάθμιση της εκπλήρωσης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ενισχύει τη θέση τους έναντι των ανταγωνιστών τους και επηρεάζει, συνεπώς, τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

9.5. *ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ*

(216) Η Επιτροπή καταλήγει συνεπώς στο συμπέρασμα ότι τα μέσα χρηματοδότησης που χορηγήθηκαν υπέρ της RBG και της BSM για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ.

10. **ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ**

(217) Το άρθρο 93 ΣΛΕΕ προβλέπει ορισμένες προϋποθέσεις σχετικά με το συμβιβάσιμο των κρατικών ενισχύσεων που συνδέονται με τον συντονισμό των μεταφορών ή την ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των μεταφορών.

(218) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το άρθρο 106 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην προκειμένη περίπτωση στις επιχειρήσεις στον τομέα των δημόσιων συγκοινωνιών, διότι το άρθρο 93 συνιστά lex specialis έναντι του άρθρου 106 παράγραφος 2 ([45]).

(219) Σύμφωνα με την απόφαση Altmark ([46]) το άρθρο 93 ΣΛΕΕ δεν μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα αλλά μόνο βάσει των κανονισμών του Συμβουλίου, ιδίως του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70.

(220) Στις 3 Δεκεμβρίου 2009 τέθηκε σε ισχύ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Με τον συγκεκριμένο κανονισμό καταργήθηκαν παράλληλα οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70.

([41]) Απόφαση της 17.9.1980 στην υπόθεση 730/79, *Philip Morris/Επιτροπή*, Συλλογή 1980, σ. 2671, σκέψη. 11, απόφαση του Δικαστηρίου της 30.4.1998 στην υπόθεση Τ-214/95, *Het Vlaams Gewest/Επιτροπή*, Συλλογή 1998, σ. II-717, σκέψη 50.

([42]) Υπόθεση 730/79, *Philip Morris/Επιτροπή*, σκέψη 12.

([43]) Υπόθεση C-280/00, απόφαση *Altmark*, σκέψη 79.

([44]) Υπόθεση C-280/00, απόφαση *Altmark*, σκέψεις 77–78.

([45]) Αιτιολογική σκέψη 17 της απόφασης 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67.

([46]) Υπόθεση C-280/00, απόφαση *Altmark*, σκέψη 107. Βλέπε συναφώς την απόφαση του Δικαστηρίου της 16.3.2004 στην υπόθεση Τ-157/01, *Danske Busvognmænd κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2004, σ. II-917, σκέψη 100.

(221) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 εφαρμόζεται σε αποζημιώσεις για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν τις δημόσιες συγκοινωνίες μέσω σιδηροδρόμου και άλλα μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς καθώς και τις οδικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει τον συμβιβάσιμο των υπό εξέταση μέτρων με την εσωτερική αγορά βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, ο οποίος τη χρονική στιγμή της απόφασης της Επιτροπής αποτελούσε την ισχύουσα νομική πράξη.

(222) Στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 καθορίζονται οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες η αρμόδια αρχή μπορεί να καταβάλει αντιστάθμιση για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπό μορφή υπηρεσιών συγκοινωνιών, οι οποίες παρέχονται βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στην προκειμένη περίπτωση η ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πραγματοποιήθηκε μέσω της αποκαλούμενης τριπλής πράξης ανάθεσης (ήτοι μέσω των αδειών, των σχεδίων τοπικών συγκοινωνιών και της απόφασης χρηματοδότησης της VRR κατ' εφαρμογή της οδηγίας περί χρηματοδότησης που είχε εκδώσει).

(223) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι ο ενδιαφερόμενος δεν αντέκρουσε τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 στην προκειμένη περίπτωση. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι η Γερμανία κρίνει πως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 πρέπει να εφαρμόζεται καταρχήν αποκλειστικά σε ενισχύσεις αντιστάθμισης που χορηγήθηκαν μετά την 3η Δεκεμβρίου 2009.

(224) Μετά την εξέταση των επιχειρημάτων που προέβαλε η Γερμανία, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα εν λόγω επιχειρήματα δεν αμφισβητούν τη ratione temporis εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων σύμφωνα με τους οποίους η Επιτροπή πρέπει να τεκμηριώσει την επιχειρηματολογία της βάσει των νομικών διατάξεων που ίσχυαν τη χρονική στιγμή έκδοσης της απόφασης. Η Επιτροπή κρίνει ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να εξεταστούν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τους εξής λόγους:

(225) Η Επιτροπή διαπιστώνει, πρώτον, ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ρυθμίζει ακόμη και τις λεπτομέρειες της έναρξης ισχύος του, ενώ προβλέπει τη ratione temporis εφαρμογή του. Σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, αυτός τέθηκε σε ισχύ στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1, την ίδια ημέρα καταργήθηκε ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν μπορεί να στηρίξει πλέον την εκτίμησή της στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ο οποίος τη χρονική στιγμή έκδοσης της απόφασης δεν ήταν πλέον σε ισχύ, αλλά στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(226) Δεύτερον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 δεν υποδεικνύει σε καμία περίπτωση ότι θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε συμβάσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών οι οποίες ανατέθηκαν προτού αυτός τεθεί σε ισχύ. Συνεπώς, το άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 περιέχει μεταβατικές ρυθμίσεις για συμβάσεις που ανατέθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του. Η εν λόγω διάταξη αποτελεί ουσιαστικά εξαίρεση της εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 2 του κανονισμού που αφορά την εφαρμογή των διατάξεων ανάθεσης συμβάσεων που ορίζονται στο άρθρο 5. Διαπιστώνεται, συνεπώς, ότι οι εξαιρετικές ρυθμίσεις για την ανάθεση συμβάσεων κατά τη μεταβατική περίοδο δεν θα ήταν απαραίτητες εάν οι συμβάσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών που ανατέθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του. Το άρθρο 8 προβλέπει, αντιθέτως, ότι οι λοιπές διατάξεις του κανονισμού εφαρμόζονται στις εν λόγω συμβάσεις.

(227) Τρίτον, η Επιτροπή υποδεικνύει στην ανακοίνωσή της σχετικά με τους κανονισμούς που εφαρμόζονται για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων ([47]) δεν ισχύει στην προκειμένη περίπτωση. Στην εν λόγω ανακοίνωση ορίζεται ρητά ότι δεν θίγεται η ερμηνεία των κανονισμών του Συμβουλίου και της Επιτροπής στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προβλέπει, ωστόσο, κανόνες για την προσωρινή εφαρμογή της.

(228) Τέταρτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Δικαστήριο έχει επίσης επιβεβαιώσει τη γενική αρχή σύμφωνα με την οποία ο νέος κανόνας εφαρμόζεται αμέσως στα μελλοντικά αποτελέσματα μιας καταστάσεως που γεννήθηκε υπό το κράτος του παλαιότερου κανόνα. Απεφάνθη, επίσης, ότι το πεδίο εφαρμογής της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης δεν μπορεί να επεκταθεί τόσο ώστε να παρακωλύει, κατά γενικό τρόπο, την εφαρμογή του νέου κανόνα στα μελλοντικά αποτελέσματα καταστάσεων που γεννήθηκαν υπό το κράτος του παλαιότερου κανόνα ([48]).

(229) Πέμπτον, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι οι κοινοτικοί κανόνες ουσιαστικού δικαίου πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι αφορούν καταστάσεις που δημιουργήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος των κανόνων αυτών μόνο στον βαθμό κατά τον οποίον προκύπτει σαφώς από το γράμμα, τον σκοπό ή την οικονομία τους ότι πρέπει να τους αναγνωριστεί τέτοια ισχύς ([49]). Η τελευταία αυτή προϋπόθεση πληρούται εμφανώς, στην περίπτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, όπως αναλύεται στην αιτιολογική σκέψη 228.

(230) Έκτον, η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι στην ίδια απόφαση το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι σε περίπτωση που η νομική ρύθμιση που ίσχυε τη χρονική στιγμή της κοινοποίησης ενός σχεδίου χορήγησης κρατικής ενίσχυσης εκ μέρους κράτους μέλους αλλάξει προτού εκδώσει η Επιτροπή την απόφασή της, η Επιτροπή καλείται να αποφανθεί βάσει των νέων ρυθμίσεων ([50]). Το Δικαστήριο επεσήμανε επίσης ότι η κοινοποίηση μιας σχεδιαζόμενης ενισχύσεως ή ενός καθεστώτος ενισχύσεων από ένα κράτος μέλος δεν δημιουργεί οριστικά διαμορφωμένη έννομη κατάσταση, πράγμα που θα σήμαινε ότι η Επιτροπή θα αποφαινόταν επί του συμβιβάσιμού τους με την κοινή αγορά εφαρμόζοντας τους κανόνες που ισχύουν κατά την ημερομηνία της κοινοποιήσεως αυτής. Συνεπώς, θα ήταν αντιφατικό να δώσει άδεια σε κράτος μέλος το οποίο αθέτησε την υποχρέωση κοινοποίησης, αναγνωρίζοντας οριστικό νομικό καθεστώς σε παράνομες ενισχύσεις.

([47]) ΕΕ C 119 της 22.5.2002, σ. 22.
([48]) Βλέπε απόφαση της 11.12.2008 στην υπόθεση C-334/07 P, *Επιτροπή/Freistaat Sacshen*, Συλλογή 2008, σ. I-9465, σκέψη 43.
([49]) C-334/07 P, *Επιτροπή/Freistaat Sachsen*, σκέψη 44.
([50]) C-334/07 P, *Επιτροπή/Freistaat Sachsen*, σκέψη 53

(231) Συνεπώς, στην προκειμένη περίπτωση εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ([51]).

10.1. *ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. 1370/2007*

(232) Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, «*η αποζημίωση δημόσιας υπηρεσίας η οποία καταβάλλεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για την εκτέλεση δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών […] [πρέπει να] είναι συμβατή με την κοινή αγορά*». Επιπλέον, η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσο η οδηγία περί χρηματοδότησης και οι ενισχύσεις αντιστάθμισης που χορηγούνται βάσει αυτής στην RBG και στην BSM πληρούν τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(233) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ισχύουν τα ακόλουθα: «*Εφόσον μια αρμόδια αρχή αποφασίζει να χορηγήσει σε φορέα της επιλογής της αποκλειστικό δικαίωμα ή/και αποζημίωση παντός είδους, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να το πράττει στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας*».

(234) Στην προκειμένη περίπτωση η ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πραγματοποιήθηκε μέσω της αποκαλούμενης τριπλής πράξης ανάθεσης (ήτοι μέσω των αδειών, των σχεδίων τοπικών συγκοινωνιών και της απόφασης χρηματοδότησης της VRR βάσει της οικείας οδηγίας περί χρηματοδότησης). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι εφαρμόζεται το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(235) Στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 καθορίζεται για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας το εξής υποχρεωτικό περιεχόμενο:

(236) *Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α)– Σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας:* Όπως περιγράφεται στην παράγραφο 8.2.1, στην RBG και στην BSM ανατέθηκαν σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(237) *Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β)– Η παράμετρος βάσει της οποίας υπολογίζεται η πληρωμή της αποζημίωσης προσδιορίζεται εκ των προτέρων με αντικειμενικότητα και διαφάνεια ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση:* Όπως παρουσιάζεται στην παράγραφο 9.2.2, οι παράμετροι για τις ενισχύσεις αντιστάθμισης προσδιορίζονται στην απορριπτική απόφαση χρηματοδότησης με αντικειμενικότητα και διαφάνεια, αναφέροντας το μέγιστο ποσό για κάθε κατηγορία εξόδων σε σχέση με κάθε τομέα κυκλοφορίας πριν από την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(238) *Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και άρθρο 4 παράγραφος 2 – Κανόνες για την κατανομή των εξόδων και των εσόδων:* Βάσει της ως άνω αναφερόμενης παραμέτρου υπάρχουν σαφείς κανόνες για την κατανομή των εξόδων και των εσόδων οι οποίοι βασίζονται στις τέσσερις κατηγορίες εξόδων για τις οποίες χορηγείται η αντιστάθμιση. Για κάθε μία από τις τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας τα έξοδα και τα έσοδα καταχωρίζονται σε ξεχωριστούς λογαριασμούς όπου εφαρμόζονται οι σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο ισχύουσες γενικές αρχές λογιστικής και διενεργείται ετήσιος έλεγχος από ουδέτερο οικονομικό ελεγκτή και από τη VRR.

(239) *Άρθρο 4 παράγραφος 3 – Προθεσμία των συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών μέγιστης διάρκειας δέκα ετών για μεταφορές με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και δεκαπέντε ετών για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς:* Αρχικά η ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πραγματοποιήθηκε μέσω της αποκαλούμενης τριπλής πράξης ανάθεσης (ήτοι μέσω των αδειών, των σχεδίων τοπικών συγκοινωνιών και της απόφασης χρηματοδότησης της VRR βάσει της οικείας οδηγίας περί χρηματοδότησης). Μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατέθηκαν στους μεταφορείς συνοψίστηκαν σε ενιαία πράξη περιορισμένης διάρκειας ισχύος δέκα ετών. Για συμβάσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών οι οποίες είχαν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, ισχύουν μεταβατικοί κανόνες. Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών που συνάφθηκαν μετά τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009 με διαδικασία ανάθεσης που δεν είχε βασιστεί στους κανόνες του δίκαιου ανταγωνισμού, μπορούν να παραμείνουν σε ισχύ για όλη την προβλεπόμενη διάρκεια ισχύος, εφόσον αυτή περιορίζεται χρονικά και είναι επαρκώς συγκρίσιμη με εκείνες που προβλέπει το άρθρο 4. Στην προκειμένη περίπτωση η ανάθεση πραγματοποιήθηκε εντός της χρονικής περιόδου που ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 στοιχείο δ) χωρίς προηγούμενη διαδικασία ανάθεσης. Συνεπώς, ισχύει η περιορισμένη διάρκεια ισχύος που προβλέπεται στο άρθρο 4. Η διάρκεια ισχύος της σύμβασης περιορίζεται, άρα, σε δέκα έτη και συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 3.

(240) *Άρθρο 4 παράγραφος 5 – Απαίτηση τήρησης συγκεκριμένων κοινωνικών προτύπων:* Οι ισχύουσες συμβάσεις τιμολογιακής πολιτικής αναφέρονται στις εκάστοτε πράξεις διότι η RBG και η BSM υποχρεούνται να εφαρμόσουν τη σύμβαση τιμολογιακής πολιτικής που έχουν συνάψει με την Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen.

(241) *Άρθρο 4 παράγραφος 6 – Απαίτηση τήρησης συγκεκριμένων προτύπων ποιότητας:* Οι διατάξεις σχετικά με τα πρότυπα ποιότητας αναφέρονται στις εκάστοτε πράξεις ανάθεσης.

([51]) Αυτό αντιστοιχεί στην πάγια πρακτική έκδοσης αποφάσεων της Επιτροπής (βλέπε απόφαση C-41/2008, Danske Statsbaner, τελική απόφαση της 24.2.2010, σκέψεις 303 έως 313) και της εποπτεύουσας αρχής της ΕΖΕΣ (βλέπε απόφαση 254/10/COL, AS Oslo Sporveier και AS Sporveisbussene, απόφαση της 21.6.2010, σ. 17 και 18).

(242) Για τους λόγους που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 54επ., η Επιτροπή κρίνει ότι η τριπλή πράξη ανάθεσης περιέχει όλες τις υποχρεωτικές διατάξεις, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(243) Στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 καθορίζονται οι διατάξεις για την παραχώρηση συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Σύμφωνα με τις μεταβατικές διατάξεις δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, η παραχώρηση συμβάσεων για τις αστικές οδικές και σιδηροδρομικές συγκοινωνίες πρέπει να συμμορφώνεται προς το άρθρο 5 από τις 3 Δεκεμβρίου 2019 και εφεξής. Συνεπώς, οι διατάξεις του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 δεν εφαρμόζονται στην προκειμένη περίπτωση.

(244) Η Επιτροπή υποδεικνύει εκ νέου στη Γερμανία ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν μέτρα κατά τη διάρκεια της εν λόγω μεταβατικής περιόδου ώστε να εφαρμόσουν σταδιακά το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

(245) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 όλες οι αντισταθμίσεις πρέπει να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του άρθρου 4 και του παραρτήματος του κανονισμού.

(246) Η Επιτροπή υποδεικνύει αρχικά ότι, όπως έχει αναλυθεί ανωτέρω, στην προκειμένη περίπτωση τηρήθηκαν όλες οι διατάξεις του άρθρου 4.

(247) Στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ορίζεται ότι η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσό που αντιστοιχεί στο ποσό χρηματοδότησης που προκύπτει από τους ακόλουθους παράγοντες: έξοδα, τα οποία προκύπτουν σε σχέση με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μείον οι εισπράξεις από τιμολόγια, θετικά οικονομικά αποτελέσματα που παράγονται εντός του δικτύου της δραστηριότητας στο πλαίσιο της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών, συν εύλογο κέρδος. Επιπλέον, στο παράρτημα ορίζεται ότι ο υπολογισμός των εξόδων και των εσόδων πρέπει να προκύπτει βάσει των ισχυουσών διατάξεων λογιστικής και φορολογίας. Οι λογιστικές εργασίες πρέπει, για λόγους διαφάνειας, να εκτελούνται ξεχωριστά.

(248) Στην προκειμένη περίπτωση η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αντιστάθμιση για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 9.2.3, χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος και ότι οι ενισχύσεις αντιστάθμισης δεν οδήγησαν σε υπεραντιστάθμιση. Μετά τον καθορισμό των εσόδων από τις εισπράξεις εκμετάλλευσης των γραμμών, των προσόδων, άλλων θετικών οικονομικών αποτελεσμάτων και των εξόδων που συνδέονται με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προέκυψε ότι λόγω της εκπλήρωσης της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προέκυπταν ετησίως ζημίες για την BSM και την RBG. Οι ζημίες αυτές καλύφθηκαν κατά την περίοδο 2006 έως 2009 από ενισχύσεις αντιστάθμισης μέσω των οποίων καταγραφόταν μηδενικό κέρδος ισολογισμού.

(249) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι οι επιχειρήσεις στην προκειμένη περίπτωση δεν αποκομίζουν εύλογο κέρδος. Τα έξοδα και τα έσοδα που συνδέονται με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ελέγχονται επίσης ώστε να συμμορφώνονται προς τους ισχύοντες κανόνες λογιστικής και φορολογίας. Για περισσότερη διαφάνεια, οι λογιστικές εργασίες στις εν λόγω επιχειρήσεις εκτελούνται χωριστά για τις υπηρεσίες που εμπίπτουν στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και για τις δραστηριότητες εκτός αυτής.

(250) Βάσει των ως άνω σκέψεων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση αντιστάθμισης για υπηρεσίες παροχής δημόσιας υπηρεσίας εμποδίζει την υπεραντιστάθμιση και συμμορφώνεται προς τις διατάξεις των άρθρων 4 και 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και του παραρτήματος αυτού.

(251) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ότι οι γενικές αρχές για την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις τηρήθηκαν στην προκειμένη περίπτωση. Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι ο έλεγχος της αντιστάθμισης για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπέρ της RBG και της BSM σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/70 θα οδηγούσε στα ίδια συμπεράσματα.

(252) Η Επιτροπή καταλήγει συνεπώς στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση υπέρ της RBG και της BSM σύμφωνα με το άρθρο 93 ΣΛΕΕ και το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

11. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(253) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και το άρθρο 93 ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η παρούσα απόφαση αφορά το συμβιβάσιμο των μέτρων ως κρατικών ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά και ότι η παρούσα εκτίμηση δεν προδικάζει τον έλεγχο της Επιτροπής επί της εφαρμογής των νομικών διατάξεων της Ένωσης περί δημόσιων συμβάσεων και παραχωρήσεων στην προκειμένη περίπτωση.

(254) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου μπορεί να ελέγξει το συμβιβάσιμο μιας κρατικής ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά ανεξάρτητα από ενδεχόμενη παραβίαση άλλης κοινοτικής νομικής διάταξης, εφόσον η τελευταία δεν συνδέεται άρρηκτα με το αντικείμενο της ενίσχυσης σε βαθμό που να μην είναι εφικτός ο έλεγχος των δύο χωριστά.

(255) Στην προκειμένη περίπτωση η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μια ενδεχόμενη παραβίαση των διατάξεων περί δημοσίων συμβάσεων και παραχωρήσεων, όπως η υπό εξέταση παραχώρηση των αδειών στην BSM και στην RBG, δεν θα συνοδευόταν υποχρεωτικά από επιπτώσεις νόθευσης του ανταγωνισμού οι οποίες θα ενισχύονται περαιτέρω λόγω της ενίσχυσης. Η παρούσα απόφαση περιορίζεται, συνεπώς, στον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι κρατικές ενισχύσεις που η Γερμανία χορήγησε στη Rheinbahn AG και στην Bahnen der Stadt Monheim κατά την περίοδο 2006-2009, δυνάμει της οδηγίας περί χρηματοδότησης των δημόσιων τοπικών συγκοινωνιών της Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και το άρθρο 93 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 23 Φεβρουαρίου 2011.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος