II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS

(2011. gada 23. februāris)

par valsts atbalstu C 58/06 (ex NN 98/05), ko Vācija sniegusi uzņēmumiem Bahnen der Stadt Monheim (BSM) un Rheinische Bahngesellschaft (RBG), kuri ietilpst apvienībā Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

(izziņots ar dokumenta numuru C(2011) 632)

(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2011/501/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punktu [1],

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

uzaicinājusi ieinteresētās personas iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem pantiem [2] un ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2006. gada 21. decembra vēstulē informēja Vāciju par lēmumu atzīt apvienības *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* (turpmāk tekstā – "*VRR*") "veco finansēšanas sistēmu" par esošu atbalstu un sākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru par *VRR* "jauno finansēšanas sistēmu" [3], pamatojoties uz kuru uzņēmumi *Rheinische Bahngesellschaft AG* (turpmāk tekstā – "*RBG*") un *Bahnen der Stadt Monheim GmbH* (turpmāk tekstā – "*BSM*") saņem kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām; vienlaikus tā uzaicināja Vāciju iesniegt apsvērumus. Pēc Vācijas lūguma 2007. gada 1. februārī notika sanāksme. Vācija iesniedza apsvērumus 2007. gada 18. aprīlī un 2007. gada 4. maijā.

(2) Komisijas lēmums sākt formālu izmeklēšanas procedūru tika publicēts 2007. gada 31. marta *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [4]. Komisija uzaicināja ieinteresētās personas iesniegt apsvērumus par attiecīgajiem pasākumiem mēneša laikā no šīs publikācijas dienas.

(3) Komisija saņēma vienas ieinteresētās personas apsvērumus. 2007. gada 29. maija vēstulē tā nosūtīja šos apsvērumus Vācijai. Vācijai tika sniegta iespēja mēneša laikā izteikt viedokli par šiem apsvērumiem. Vācijas piezīmes Komisija saņēma 2007. gada 29. jūnija vēstulē.

(4) Pēc Vācijas lūguma 2008. gada 31. janvārī notika nākamā sanāksme. Pēc šīs sanāksmes, ievērojot Komisijas pieprasījumu, 2008. gada 5. maijā un 2008. gada 3. jūlijā Vācija iesniedza papildu informāciju.

(5) 2007. gada 2. oktobra, 2008. gada 30. janvāra un 2008. gada 4. aprīļa vēstulē ieinteresētā persona sīkāk paskaidroja savus sākotnējos apsvērumus.

([1]) No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants kļuva attiecīgi par LESD 107. un 108. pantu. Šie divi noteikumu kopumi pēc būtības ir identiski. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu vajadzības gadījumā jāsaprot kā atsauces uz EK līguma 87. un 88. pantu.

([2]) OV C 74, 31.3.2007., 18. lpp.

([3]) Sk. 4.2. punktu.

([4]) Sk. 2. zemsvītras piezīmi.

(6) Komisija 2008. gada 10. jūlija vēstulē lūdza Vāciju sniegt papildu paskaidrojumus par iesniegto informāciju; turklāt Vācijai tika sniegta iespēja mēneša laikā komentēt ieinteresētās personas iesniegtos papildu paskaidrojumus. 2008. gada 5. augustā un 2008. gada 30. septembrī Vācija nosūtīja atbildes vēstules.

(7) Komisija 2009. gada 16. decembra vēstulē uzaicināja Vāciju un ieinteresēto personu līdz 2010. gada 10. janvārim iesniegt apsvērumus par attiecīgo pasākumu atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulai (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 ([5]). Vācija un ieinteresētā persona lūdza pagarināt šo termiņu. Abiem lietas dalībniekiem Komisija pagarināja termiņu līdz 2010. gada 12. janvārim. 2010. gada 12. janvāra vēstulē Komisija saņēma Vācijas apsvērumus. Ieinteresētā persona šajā termiņā neiesniedza nekādus apsvērumus. 2010. gada 13. janvāra vēstulē ieinteresētā persona informēja Komisiju, ka tā vairs nav ieinteresēta iesaistīties lietā.

(8) Turklāt 2010. gada 12. janvāra vēstulē Vācija informēja Komisiju, ka esot mainīti *RBG* un *BMS* pilnvarojumi un *VRR* jaunā finansēšanas sistēma, lai to saskaņotu ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007.

2. **IEINTERESĒTĀS PERSONAS**

(9) *VRR* izveidoja vairākas Reinas-Rūras apgabala pilsētas un rajoni, lai varētu veikt pilsētu un rajonu uzdevumu plānot un organizēt tuvsatiksmes sabiedrisko transportu savā apgabalā un maksāt kompensācijas par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu. *VRR* veido divas juridiski nošķirtas publisko tiesību iestādes – *Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* (turpmāk tekstā – "*ZV VRR*") ([6]) un *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR* (turpmāk tekstā – "*VRR AöR*") ([7]).

(10) *ZV VRR* ir tiesības iekasēt no tajā ietilpstošajām pilsētām un rajoniem nodevu, lai finansētu kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Juridiskais pamats nodevas iekasēšanai ir *Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* 2006. gada 21. jūnija apvienotās iestādes nolikuma (*Zweckverbandssatzung*) 2008. gada 10. decembra redakcijā (turpmāk tekstā – "*ZV VRR* nolikums") ([8]) 19. un 20. pants.

(11) Ar attiecīgajiem pasākumiem, iespējams, tika atbalstīti uzņēmumi *RBG* ([9]) un *BSM* ([10]), kas darbojas tuvsatiksmes sabiedriskā transporta (autobusu, tramvaju un dzelzceļu transporta) jomā Diseldorfā. To maršruti ir *VRR* sabiedriskā transporta tīkla daļa.

(12) *RBG* un *BSM* apkalpo tuvsatiksmes sabiedriskā transporta maršrutus, pamatojoties uz licencēm, kuras saskaņā ar Pasažieru pārvadājumu likumu (*Personenbeförderungsgesetz*, turpmāk tekstā – "*PBefG*") un jo īpaši tā 13. pantu tiem izsniegusi Diseldorfas pašvaldība. Saņemot licenci, pieteikuma iesniedzējs iegūst ekskluzīvas tiesības apkalpot attiecīgo maršrutu; un uzņēmumam, kas saņem licenci, pretī jāsniedz tuvsatiksmes sabiedriskā transporta pakalpojumi saskaņā ar licences noteikumiem, kuros jo īpaši ir reglamentēts pārvadājumu biežums, apkalpoto kilometru skaits un citi kvalitātes parametri.

3. **PASĀKUMA DETALIZĒTS APRAKSTS**

3.1. *NOSAUKUMS, BUDŽETS UN ILGUMS*

(13) Nosaukums: "Finanšu atbalsts uzņēmumiem *BSM* un *RBG*".

(14) Gada budžets ir no […] (*) līdz […] miljoniem euro uzņēmumam *BSM* un no […] līdz […] miljoniem euro uzņēmumam *RBG*. Saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādnēm un līgumu par pārvaldību un peļņas nodošanu kompensāciju budžetu veido publiskie līdzekļi. Finansēšanas pamatnostādnes un līgums par pārvaldību un peļņas nodošanu ir spēkā uz nenoteiktu laiku.

([5]) OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

([6]) *ZV VRR* attiecīgās pilsētas un rajoni izveidoja saskaņā ar Likuma par pašvaldību sadarbību Ziemeļreinā-Vestfālenē (*Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit von Nordrhein-Westfalen*) noteikumiem.

([7]) 2004. gada septembrī *ZV VRR* nodibināja *VRR AöR*. Kopš 2007. gada jūnija *VRR AöR* ir publisko tiesību kopēja iestāde pilsētu uzdevumu kopīgai veikšanai tuvsatiksmes sabiedriskā transporta jomā ne tikai *ZV VRR* apgabalā, bet arī *Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein* blakus esošajos apgabalos. Tā kā savu administrēšanu un uzdevumus, tostarp sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību finansēšanu, *ZV VRR* ir deleģējusi *VRR AöR*, turpmāk netiks atsevišķi nošķirta *ZV VRR* un *VRR AöR*; turpmāk tekstā tās kopā tiks dēvētas par *VRR*.

([8]) *ZV VRR* nolikuma jaunākā redakcija ir pieejama šajā tīmekļa vietnē: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) Kopš 2005. gada 29. aprīļa par *Rheinbahn AG* pārdēvētais *RBG* pieder Diseldorfas pilsētai (5 %) un *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* (95 %), kas savukārt pilnīgi pieder Diseldorfas pilsētai un kura nosaukums līdz 2007. gada 18. jūnijam bija *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH*. Saskaņā ar informāciju, kas sniegta Diseldorfas pilsētas tīmekļa vietnē (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf), *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* pieder arī 25,05 % kapitāla uzņēmumā *Stadtwerke Düsseldorf AG*, 100 % kapitāla uzņēmumā *Bädergesellschaft Düsseldorf mbH* un 50 % kapitāla uzņēmumā *Flughafen Düsseldorf GmbH* (situācija 2006. gada 31. decembrī).

([10]) *BSM* pilnīgi pieder uzņēmumam *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH*, kas savukārt pilnīgi pieder Monheimas pilsētai. Līdztekus *BSM* uzņēmumam *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* pieder 49,9 % kapitāla uzņēmumā *MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH*, 99 % kapitāla uzņēmumā *Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH* un 100 % kapitāla uzņēmumā *Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH*.

(*) Komercnoslēpums.

3.2. *ATBALSTA SAŅĒMĒJI UN MĒRĶIS*

(15) Attiecīgo kompensāciju saņēmēji ir abi uzņēmumi *RBG* un *BSM*.

(16) Pasākuma mērķis ir iedzīvotāju atbilstīga apkalpošana, nodrošinot tuvsatiksmes sabiedrisko transportu. Saskaņā ar *ZV VRR* nolikuma 4. pantu Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes, *VRR* un transporta uzņēmumu sadarbības mērķis ir palielināt sabiedriskā transporta pievilcīgumu, koordinēti plānojot un sagatavojot pakalpojumu piedāvājumu, nosakot vienotus un lietotājiem izdevīgus tarifus, koordinējot informāciju par pasažieriem, tostarp ņemot vērā cilvēku ar funkcionāliem traucējumiem vajadzības, kā arī ieviešot vienotus kvalitātes standartus.

4. PAMATOJUMS PROCEDŪRAS SĀKŠANAI

4.1. *PROCEDŪRAS PRIEKŠMETS*

(17) Lēmums sākt procedūru attiecas tikai uz tādām kompensācijām uzņēmumiem *RBG* un *BSM*, kas pamatojas uz *VRR* 2005. gada 28. jūnija lēmumā izveidoto "jauno finansēšanas sistēmu" un attiecas uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas saistībām, pārvadājumos izmantojot autobusus un tramvajus. Tāpēc arī šis galīgais lēmums attiecas tikai uz kompensācijām uzņēmumiem *RBG* un *BSM*.

4.2. *"JAUNĀ FINANSĒŠANAS SISTĒMA"*

(18) Lēmumā sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru Komisija ir konstatējusi šādus divus finansēšanas pasākumu kompleksus uzņēmumiem *RBG* un *BSM*:

— *VRR* sniegts finansējums Reinas-Rūras apgabala transporta uzņēmumiem, piemēram, *RBG* un *BSM*, un

— Diseldorfas pilsētas un Monheimas pilsētas kontrolakciju sabiedrību piešķirtas šķērssubsīdijas uzņēmumiem *RBG* un *BSM*.

(19) Abu pasākumu kompleksu juridiskais pamats ir 2005. gada 28. jūnijā pieņemtās Pamatnostādnes tuvsatiksmes sabiedriskā transporta finansēšanai Reinas-Rūras transporta apvienībā (*Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-RuhrVerkehrsverbund Rhein-Ruhr*, turpmāk tekstā – "Finansēšanas pamatnostādnes") un to pielikumi ([11]).

(20) Turklāt otrā finansēšanas pasākumu kompleksa juridiskais pamats ir divpusējie līgumi starp *RBG* vai attiecīgi *BSM* un Diseldorfas pilsētas vai attiecīgi Monheimas pilsētas kontrolakciju sabiedrībām.

4.2.1. VRR SNIEGTAIS FINANSĒJUMS UZŅĒMUMIEM RBG UN BSM

(21) *VRR* veic maksājumus uzņēmumiem, kuri savā apgabalā sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus, lai daļēji segtu to izmaksas. 2005. gada 28. jūnija lēmumā kopš 1990. gada piemērotā finansēšanas sistēma ("vecā finansēšanas sistēma") tika aizstāta ar jaunu, būtiski mainītu sistēmu ("jauno finansēšanas sistēmu").

(22) Ņemot vērā Regulas (EK) Nr. 1370/2007 stāšanos spēkā 2009. gada 3. decembrī, jaunā finansēšanas sistēma pēdējo reizi tika grozīta 2009. gada 10. septembrī.

(23) Īstenojot 2005. gada 28. jūnija reformu, *VRR* finansēšanas sistēma bija jāsaskaņo ar spriedumu *Altmark* lietā ([12]). Finansēšanas pamatnostādņu 5.4.3.–5.4.5. punktā ir teikts, kā jāīsteno spriedums *Altmark* lietā, jo īpaši ceturtais kritērijs. Saskaņā ar 5.4.3. punktu subsīdiju apmēru nosaka, pamatojoties uz tāda vidēja, labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksu analīzi, kura rīcībā ir pietiekams skaits transportlīdzekļu, lai spētu pildīt uzticētās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Saskaņā ar 5.4.4. punktu *VRR*, pamatojoties uz šo analīzi, katru gadu nosaka kompensāciju summu aprēķināšanas parametrus katrai no četrām turpmāk raksturotajām kategorijām; šo parametru atjaunināšanas (vai attiecīgi indeksācijas) metode ir noteikta Finansēšanas pamatnostādņu 9. pielikumā. Saskaņā ar 5.4.5. punktu kompensācijas summas konkrētiem uzņēmumiem ir ierobežotas līdz to pierādāmo izmaksu apmēram, kādas attiecīgajam uzņēmumam rodas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, un kompensācijas aprēķināšanas parametrus regulāri pārbauda eksperts.

(24) Jaunā finansēšanas sistēma ir detalizēti raksturota Finansēšanas pamatnostādnēs un to pielikumos.

(25) Saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādņu 2.1. punktu *VRR* finansē sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi savā apgabalā. 2.2.1.–2.2.4. punktā ir noteiktas četras izmaksu kategorijas, kuras var finansēt *VRR*. Šīs kategorijas precīzāk ir raksturotas Finansēšanas pamatnostādņu 1. pielikumā. Šīs četras kategorijas ir šādas (izmantotie saīsinājumi atbilst izmaksu kategoriju numerācijai Finansēšanas pamatnostādnēs):

([11]) Finansēšanas pamatnostādņu jaunākā redakcija ir pieejama *VRR* tīmekļa vietnē: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf.

([12]) Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā C-280/00, *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, *Recueil*, I–7747. lpp. (turpmāk tekstā – "spriedums *Altmark* lietā").

(26) a) infrastruktūras uzturēšana (turpmāk tekstā – "1. izmaksu kategorija"): šī kategorija ietver stacionāro iekārtu un ar tām saistīto drošības un navigācijas sistēmu būvniecības un uzturēšanas izmaksas. Jēdziens "infrastruktūra" ietver tramvaju sliedes, atsevišķas autobusu joslas, *P&R* (Novieto un brauc!) sistēmas, autobusu pieturas, stacijas, garāžas un darbnīcas, kā arī drošības un navigācijas sistēmas. Šajā kategorijā ietilpst arī šiem uzdevumiem nepieciešamā personāla izmaksas;

(27) b) apvienības vai pakalpojumu sniegšanai pilnvarotās iestādes noteiktie administrēšanas un izplatīšanas uzdevumi (turpmāk tekstā – "2. izmaksu kategorija"): šī kategorija ietver visas papildu izmaksas, kas transporta uzņēmumiem rodas saistībā ar līdzdalību *VRR*. Šīs papildu izmaksas rada sniegto pakalpojumu centralizēta plānošana un koordinēšana, tirgvedība un finanšu pārvaldība, kā arī izplatīšana un kontrole;

(28) c) apvienības vai pakalpojumu sniegšanai pilnvarotās iestādes prasītie transportlīdzekļu kvalitātes standarti (turpmāk tekstā – "3. izmaksu kategorija"): šī kategorija ietver visas papildu izmaksas, kas rodas saistībā ar transportlīdzekļu kvalitātes standartiem. Transporta uzņēmums var lūgt atlīdzināt papildu izmaksas par tādu transportlīdzekļu iegādi, kas aprīkoti ar klimata kontroles sistēmu, videonovērošanu, zemās grīdas tehniku, gāzes piedziņu, cilvēkiem ar funkcionāliem traucējumiem paredzētu pacēlāju vai videi nekaitīgu dzinēju;

(29) d) apvienības vai pakalpojumu sniegšanai pilnvarotās iestādes prasītie papildu transporta pakalpojumi vai citi pakalpojumi attiecīgajā apgabalā. Šai kategorijai ir trīs apakškategorijas:

I. papildu izmaksas, pamatojoties uz pakalpojumu sniegšanai pilnvarotas iestādes vai *VRR* noteiktu pienākumu sniegt nerentablus pakalpojumus neintensīvas satiksmes laikos (turpmāk tekstā – "4.a izmaksu kategorija");

II. sociālpolitiski pienākumi saistībā ar kapitāldaļu īpašnieka prasībām attiecīgajā apgabalā ([13]) (turpmāk tekstā – "4.b izmaksu kategorija"); un

III. prasības attiecīgajā apgabalā vai sistēmai raksturīgas prasības – pakalpojumu sniegšanai pilnvarotās iestādes vai apvienības prasības saskaņā ar individuālu dokumentu, ja tās rada ekonomiskus zaudējumus (turpmāk tekstā – "4.c izmaksu kategorija").

([13]) Tas attiecas uz pienākumu piemērot ar Ziemeļreinas-Vestfālenes pašvaldību darba devēju apvienību (*Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen*) saskaņoto koplīgumu (sk. 52. punktu).

(30) Saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādnēm publiski transporta uzņēmumi var pieprasīt kompensāciju par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu. Pieteikumam jāpievieno Finansēšanas pamatnostādņu 5., 7. un 8. punktā minētie dokumenti, piemēram, aprēķins izmaksām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi un informācija par citu iestāžu iespējamo finansējumu. Transporta uzņēmumiem kompensāciju pieprasījums jāiesniedz līdz tā gada 31. oktobrim, kas ir pirms gada, kurā tiks sākta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde.

(31) Pamatojoties uz transporta uzņēmumu saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādņu 5.4.2. punktu un 2. pielikumu iesniegto informāciju, *VRR* aprēķina kompensācijas, kurām jāatspoguļo izmaksas, kas rastos vidējam, labi pārvaldītam uzņēmumam, izpildot tādas pašas saistības. Pēc tam *VRR* pieņem finansēšanas lēmumu. Šis juridiski saistošais lēmums apstiprina pilnvarojumu un nosaka kompensācijas katrai no četrām izmaksu kategorijām. Katra gada beigās publiskajam transporta uzņēmumam rakstveidā jāapliecina savi ieņēmumi un izmaksas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi. To pārbauda *VRR*. Pēc tam tiek pieņemts otrs juridiski saistošs administratīvs lēmums, kurā tiek precīzi noteikta summa, kuru uzņēmums saņem kā kompensāciju.

4.2.2. UZŅĒMUMU RBG UN BSM FINANSĒŠANA AR ŠĶĒRSSUBSĪDIJĀM

(32) *ZV VRR* nolikumā ir paredzēta iespēja, ka pilsētas un rajoni, kas ir transporta uzņēmuma īpašnieki, kompensāciju tam maksā tieši un attiecīgu summu atskaita no savas nodevas *ZV VRR*.

(33) *ZV VRR* nolikuma 19. pantā šādiem tiešiem maksājumiem ir paredzētas piecas dažādas formas:

— pilsētas vai rajona brīvprātīgi tieši un netieši maksājumi, tostarp peļņa no pilsētas vai rajona vērtspapīru ieguldījumiem transporta uzņēmumā,

— trešo personu brīvprātīgi maksājumi,

— šķērssubsīdijas ieņēmumu sadales līgumu veidā, ja transporta uzņēmums ir daļa no kontrolakciju sabiedrības un tā zaudējumus sedz ar citu uzņēmumu, piemēram, sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu, peļņu,

— to uzņēmumu peļņas sadale, kuru akcijas vai kapitāldaļas pieder transporta uzņēmumam,

— starpība starp nodevu un transporta uzņēmuma trūkstošo kopsummu.

(34) Saskaņā ar *ZV VRR* nolikuma 19. pantu samaksātās summas ņem vērā, aprēķinot kompensāciju, kuru *VRR* maksā transporta uzņēmumam. Saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādņu 8. punktu *VRR* noraida uzņēmuma pieprasījumu par finansēšanu, ja (pašvaldības) kapitāldaļu īpašnieks ir izmantojis vienu vai vairākas *ZV VRR* nolikuma 19. pantā minētās iespējas. Šo summu atskaita no maksājumiem, uz kuriem transporta uzņēmumam ir tiesības saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādnēm.

(35) Gan Diseldorfas pilsēta, gan Monheimas pilsēta ir izmantojušas *ZV VRR* nolikuma 19. pantā paredzētās iespējas un noslēgušas līgumus ar *RGB* vai attiecīgi *BSM*. Tie tiks raksturoti turpmākajos apsvērumos.

(36) *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH* iespējamās šķērssubsīdijas uzņēmumam *RBG*: saskaņā ar sākotnējā sūdzības iesniedzēja sniegto informāciju *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH*, acīmredzot pamatojoties uz līgumiem par pārvaldību un peļņas nodošanu, nodod savas rentablo kontrolakciju sabiedrību – *Stadtwerke Düsseldorf AG* un *Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH* – peļņu zaudējumus cietušajiem meitasuzņēmumiem *RBG* un *Bädergesellschaft Düsseldorf*.

(37) Diseldorfas pilsētas iespējamās šķērssubsīdijas uzņēmumam *RBG*: papildus, pamatojoties uz sākotnējā sūdzības iesniedzēja iesniegto informāciju, Komisija norādīja uz tiešajām subsīdijām, kuras *RGB* ir saņēmis no Diseldorfas pilsētas. Šīs subsīdijas acīmredzot radās no dividendēm, kuras Diseldorfas pilsēta saņem par savām akcijām uzņēmumā *RWE AG* 1,1 % apmērā.

(38) Diseldorfas ikgadējie maksājumi uzņēmumam *RBG*: savā atbildē uz lēmumu sākt procedūru Vācija paskaidroja, ka starp *Stadtwerke Düsseldorf AG* un *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH* (kopš 2007. gada 18. jūnija *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH*, turpmāk tekstā – "kontrolakciju sabiedrība") nekad nav bijis noslēgts līgums par pārvaldību un peļņas nodošanu. Tomēr kontrolakciju sabiedrība ik gadu uzņēmumam *RGB* veica maksājumus par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi; šos maksājumus *VRR* ņem vērā, aprēķinot kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Tālāk Vācija paskaidro, ka *RWE* akciju dividendes tiek maksātas pilsētai, nevis *RGB*.

(39) Šķērssubsīdijas uzņēmumam *BSM*: saskaņā ar sākotnējā sūdzības iesniedzēja iesniegto informāciju uzņēmuma *BSM* peļņa, pamatojoties uz līgumu starp *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* un *Elektrizitätswerke der Stadt Monheim GmbH*, ir paredzēta *BSM* ikgadējo zaudējumu finansēšanai. *BSM* ir uzņēmuma *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* ([14]) meitasuzņēmums 100 % apmērā.

(40) Atbildē uz lēmumu sākt procedūru Vācija paskaidroja, ka 1987. gada 27. oktobrī starp *BSM* un *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* tika noslēgts līgums par pārvaldību un peļņas nodošanu, kas stājās spēkā 1988. gada 1. janvārī. Saskaņā ar šā līguma 4. panta 1. punktu visa *BSM* peļņa tiek izmaksāta *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH*, kas savukārt kompensē visus *BSM* zaudējumus.

4.3. *KOMISIJAS ŠAUBAS PAR KOMPENSĀCIJĀM, KAS UZŅĒMUMIEM RBG UN BSM IZMAKSĀTAS, PAMATOJOTIES UZ "JAUNO FINANSĒŠANAS SISTĒMU"*

4.3.1. ATBALSTA ESAMĪBA

(41) Par atbalsta esamību, sākot oficiālo izmeklēšanas procedūru, Komisija secināja, ka abi attiecīgie pasākumi ietver valsts līdzekļus un tos var attiecināt uz valsti.

(42) Lēmumā sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru Komisija norādīja, ka saskaņā ar Vācijas uzskatu attiecīgie finansēšanas pasākumi nesniedz selektīvas ekonomiskas priekšrocības, jo esot izpildīti visi četri *Altmark* lietas kritēriji un finansēšanas pasākumi nevarot radīt konkurences izkropļojumus vai negatīvi ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Tomēr, pamatojoties uz informāciju, kuru Vācija sniegusi sākotnējās izvērtēšanas procesā, Komisija par to izteica šaubas.

(43) Par pirmo *Altmark* lietas kritēriju Komisija sākotnēji secināja, ka *VRR* apvienotajiem uzņēmumiem autobusu un tramvaju līniju apkalpošanas licencēs, kuras tām izsniegusi kompetentā reģionālā pārvaldes iestāde, ir noteiktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

([14]) Vācija minēja šādu informāciju par *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* piederošajām kapitāldaļām (kas 100 % apjomā pieder Monheimas pilsētai):
— 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) Par otro *Altmark* lietas kritēriju Komisija izteica šaubas, vai visas četras izmaksu kategorijas faktiski ir sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un vai šīs sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir skaidri definētas. Tāpat nebija skaidrs, vai vismaz daļu no attiecīgo pasākumu izmaksām savās uzņēmējdarbības interesēs nesedz attiecīgie uzņēmumi un tāpēc tās būtu jāsedz tikai ar ieņēmumiem no biļešu pārdošanas. Turklāt Komisija secināja, ka Vācija nav iesniegusi detalizētu informāciju par kompensāciju aprēķināšanas parametriem un metodi.

(45) Lēmumā sākt procedūru Komisija nevarēja izslēgt, ka kompensācija pārsniedz to, kas nepieciešams, lai pilnīgi vai daļēji segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildes izmaksas (trešais *Altmark* lietas kritērijs).

(46) Tā kā licences *VRR* ietilpstošajiem transporta uzņēmumiem ir izsniegtas tieši, nevis atklāta konkursa rezultātā, Komisija izteica šaubas, vai ir izpildīts ceturtais *Altmark* lietas kritērijs. Tās rīcībā nebija pietiekamas informācijas, lai varētu novērtēt, vai, pamatojoties uz visu *VRR* finansēto uzņēmumu vidējām izmaksām, aprēķinātā kompensācija atbilst izmaksām, kas jāsedz labi pārvaldītam uzņēmumam, kurš nodrošina transportlīdzekļus.

(47) Lēmumā sākt procedūru Komisija pauda viedokli, ka attiecīgo pasākumu finansēšana var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm un radīt konkurences izkropļojumus iekšējā tirgū vai varētu rasties šādu izkropļojumu risks.

4.3.2. ATBALSTA SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU

(48) Tā kā Komisija nevarēja izslēgt valsts atbalsta esamību, tā pārbaudīja tā iespējamo saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 93. pantu.

(49) Saskaņā ar spriedumu *Altmark* lietā LESD 93. pantu nevarētu piemērot tieši, bet tikai, izmantojot trīs Padomes regulas, kas pieņemtas, pamatojoties uz šo pantu ([15]). Tāpēc tika pieņemts, ka Padomes 1969. gada 26. jūnija Regula (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarēs ([16]), un Padomes 1970. gada 4. jūnija Regula (EEK) Nr. 1107/70 par atbalsta piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem ([17]) veido attiecīgās tiesību normas, lai novērtētu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību saderību ar iekšējo tirgu.

(50) Lēmumā sākt procedūru Komisija ņēma vērā, ka attiecīgos transporta pakalpojumus Vācija nav ietvērusi Regulas (EEK) Nr. 1191/69 piemērošanas jomā un tāpēc piemērojamās tiesību normas ir tikai Regula (EEK) Nr. 1107/70.

(51) Par atbalsta saderību ar Regulas (EEK) Nr. 1107/70 3. panta 2. punktu Komisija izteica šaubas, vai saistības, par kuru izpildi *BSM* un *RGB* saņem kompensācijas, ir sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un vai izmaksātās summas atbilst izmaksām par šo saistību izpildi.

5. **VĀCIJAS APSVĒRUMI** ([18])

5.1. *PROCEDŪRAS APJOMS*

(52) Vispirms Vācija iesniedza informāciju par jaunās finansēšanas sistēmas kārtību. Jo īpaši tā paskaidroja, ka vecā finansēšanas sistēma bija spēkā līdz 2005. gada beigām (2005. gada 31. decembrim). Jaunā, 2005. gada 28. jūnijā pieņemtā finansēšanas sistēma stājās spēkā 2006. gada 1. janvārī.

(53) Vācija uzsver, ka izskatāmās procedūras sākumā saņemtā Langenfeldes pilsētas sūdzība tika iesniegta 1999. gada 27. janvārī un atjaunota 2004. gada 21. janvārī. Tāpēc, pēc Vācijas domām, Komisijas procedūrai būtu jāattiecas tikai uz veco finansēšanas sistēmu, kas tika piemērota līdz 2005. gada beigām. Vācija apšauba Komisijas lēmumu sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru par jauno finansēšanas sistēmu. Tā norāda, ka, nesaņemot sūdzību, kas īpaši attiecas uz jauno, no 2006. gada piemēroto finansēšanas sistēmu, Komisija neesot veikusi pietiekami detalizētu sākotnējo izvērtēšanu un līdz ar to Vācijai nav bijusi iespēja paskaidrot vēl neskaidrus jautājumus.

5.2. *NO 2006. GADA PIEMĒROTĀ JAUNĀ FINANSĒŠANAS SISTĒMA*

(54) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju jaunā finansēšanas sistēma ir veidota tā, lai tiktu nodrošināta atbilstība četriem *Altmark* lietas kritērijiem. Šim nolūkam, aprēķinot kompensācijas, kuras *VRR* maksā transporta uzņēmumiem par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, tiek ņemtas vērā visas finanšu plūsmas – tiešie maksājumi un šķērssubsīdijas.

([15]) Spriedums *Altmark* lietā C-280/00, sk. iepriekš 101. un 105.–107. punktu.
([16]) OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp.
([17]) OV L 130, 15.6.1970., 1. lpp.
([18]) Vācija ir iesniegusi *VRR*, *RBG* un *BSM* apsvērumus un detalizēti izteikusi savu viedokli apsvērumos.

5.3. *SABIEDRISKO PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS SAISTĪBU DEFINĪCIJA (PIRMAIS ALTMARK LIETAS KRITĒRIJS)*

(55) Vācija ir iesniegusi apsvērumus par Komisijas šaubām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību definīciju un pilnvarojuma aktu (lēmuma sākt procedūru 61. apsvērums), kā arī par 1., 2., 3. un 4. izmaksu kategoriju (lēmuma sākt procedūru 62.–71. apsvērums).

5.3.1. PILNVAROJUMA AKTS

(56) Par jautājumu, vai transporta uzņēmumiem *VRR* faktiski jāpilda skaidri definētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, Vācija precizē, ka saskaņā ar *PBefG* izsniegtās licences ([19]) autobusu un tramvaju līniju apkalpošanai nav vienīgais šīs izpildes juridiskais pamats. Turklāt šīs sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības tiek sīkāk precizētas tuvsatiksmes pārvadājumu plānā ([20]) vai attiecīgi pārejas periodā pēc "jaunās finansēšanas sistēmas" ([21]) stāšanās spēkā attiecīgo pilsētu vai rajonu pašvaldību lēmumos un attiecīgajos *VRR* finansēšanas lēmumos, kas pieņemti, pamatojoties uz *VRR* Finansēšanas pamatnostādnēm. Tāpēc pilnvarojums pildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības tiek piešķirts trīskārša pilnvarojuma akta veidā (proti, ar licencēm, tuvsatiksmes pārvadājumu plāniem un attiecīgu *VRR* finansēšanas lēmumu, kas pieņemts, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādnēm).

(57) Attiecībā uz *RBG* Diseldorfas pašvaldība ir apstiprinājusi *VRR* jauno finansēšanas sistēmu ar 2005. gada 15. decembra lēmumu. Saskaņā ar šo lēmumu Diseldorfas pilsētas tuvsatiksmes pārvadājumu plāna pamatā ir arī Finansēšanas pamatnostādnes, kas ir daļa no jaunās finansēšanas sistēmas. 2002.–2007. gada tuvsatiksmes pārvadājumu plānu Diseldorfas pilsēta pieņēma 2003. gada 20. martā. Tāpat uz *RBG* attiecas blakus esošo pilsētu un rajonu (Reinas rajona Neisā, Neisas pilsētas, Metmanas pilsētas) tuvsatiksmes pārvadājumu plāni. Visos šajos tuvsatiksmes pārvadājumu plānos ietverti noteikumi par *RBG* apkalpoto tīklu (pakalpojumiem un infrastruktūru). *PBefG* ietvaros *RBG* ir saņēmis licences autobusu un (virszemes un pazemes) tramvaju līniju apkalpošanai.

(58) Attiecībā uz *BSM* Monheimas pilsēta un Metmanas pašvaldība ir apstiprinājušas *VRR* jauno finansēšanas sistēmu 2005. gada 10. novembra un attiecīgi 2005. gada 19. decembra lēmumā. Turklāt 2005. gada 19. decembra lēmumā ir noteikts, ka tuvsatiksmes pārvadājumu plāns Metmanas rajonam ([22]) ir jāsaskaņo ar jauno finansēšanas sistēmu. 2004. gada tuvsatiksmes pārvadājumu plāns Metmanas rajonam ietver noteikumus par *BSM* apkalpoto tīklu (pakalpojumiem un infrastruktūru). Pamatojoties uz *PBefG*, *BSM* ir saņēmis licences savu autobusu līniju apkalpošanai.

5.3.2. 1. IZMAKSU KATEGORIJA: INFRASTRUKTŪRAS UZTURĒŠANA

(59) Vācija precizē, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai uzņēmumam ir jābūt nodrošinātam ar transportlīdzekļiem. Vācijā un citās dalībvalstīs sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai izmantoto infrastruktūru parasti nodrošina valsts. Tāpēc, pēc Vācijas domām, nodrošinot infrastruktūru, attiecīgajiem operatoriem netiek sniegtas ekonomiskas priekšrocības. Turklāt Vācija uzsver, ka *VRR* finansē tikai infrastruktūras uzturēšanu, nevis tās būvniecību. Tāpat *VRR* finansē nevis visas uzturēšanas izmaksas, bet tikai fiksētās izmaksas (infrastruktūras izmantošanas mainīgās izmaksas netiek kompensētas). Vācija iesniedz ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām saistītā papildu sloga analīzi, kurā tiek ņemti vērā vairāki kritēriji, jo īpaši – infrastruktūras jaudas izmantošana. Aprēķinot papildu izmaksas, tika atskaitīti ieņēmumi no infrastruktūras izmantošanas (piemēram, reklāmas).

(60) Saskaņā ar *PBefG* un tā īstenošanas noteikumiem ([23]) *RBG* un *BSM* ir pienākums sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai, par ko tiem ir piešķirtas licences, uzturēt darbgatavībā nepieciešamo infrastruktūru saskaņā ar noteiktiem kvalitātes standartiem (galvenokārt attiecībā uz pieturu aprīkojumu). Uz abiem uzņēmumiem attiecas papildu prasības, kas nav noteiktas šajos tiesību aktos, bet ir ietvertas "8.1991. *VRR* pieturu aprīkojuma pamatnostādnēs" (*"Richtlinie Haltestellenausstattung im VRR 08/1991"*) un attiecīgajos tuvsatiksmes pārvadājumu

([19]) Saskaņā ar Pasažieru pārvadājumu likumu izsniegtā licence ir saistīta ar pienākumu sniegt attiecīgos transporta pakalpojumus, pārvadāt pasažierus saskaņā ar piemērotajiem tarifu noteikumiem un ievērot apstiprināto kustības sarakstu.

([20]) Tuvsatiksmes pārvadājumu plānā ir noteiktas attiecīgajā periodā apkalpotās tuvsatiksmes līnijas. Tajā norādīts satiksmes tīklu kustības biežums, pārvadājumu jaudas pamatrādītāji, satiksmes pakalpojumu un satiksmes infrastruktūras kvalitātes minimālie standarti (piemēram, apgūto līniju kvalitāte, savienojumu standarti, apkalpošanas standarti, tostarp informācija pasažieriem, par servisu, drošību un tīrību), kā arī pasākumu koncepcija (piemēram, ieguldījumi infrastruktūrā un transportlīdzekļos un to apkope. Tāpēc tuvsatiksmes plāns ir nepieciešamais sākotnējais pamats turpmāko piedāvājuma standartu un kvalitātes parametru definēšanai. Katram operatora pakalpojumu piedāvājuma ierobežojumam vai līniju aptur-ēšanai ir nepieciešama reģionālās pārvaldes iestādes oficiāla piekrišana.

([21]) Pēc Vācijas aplēsēm, tuvsatiksmes pārvadājumu plāna pieņemšanas process, ņemot vērā nepieciešamās konsultācijas, ilgst vismaz gadu, līdz ar to bija nepieciešamas pārejas instruments.

([22]) Metmanas rajona tuvsatiksmes pārvadājumu plāns attiecas arī uz Monheimas pilsētas teritoriju, kurai nav sava tuvsatiksmes pārvadājumu plāna.

([23]) Galvenokārt Rīkojums par transporta uzņēmumu darbību pasažieru pārvadājumos (*Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr*, turpmāk tekstā – "*BOKraft*") un Rīkojums par tramvaju līniju būvniecību un darbību (*Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen*, turpmāk tekstā – "*BOStrab*").

plānos. *RBG* gadījumā tās, piemēram, attiecas uz dinamisku informāciju pasažieriem 192 pieturās un datorizētu darbības kontroles sistēmu. *BSM* izvirzītās papildu prasības ir par drošību, informāciju pieturās, komfortu un tīrību.

5.3.3. 2. IZMAKSU KATEGORIJA: APVIENĪBAS VAI PAKALPOJUMU SNIEGŠANAI PILNVAROTĀS IESTĀDES NOTEIKTO ADMINISTRĒŠANAS UN IZPLATĪŠANAS UZDEVUMU PAPILDU IZMAKSAS

(61) Vācija sniedz papildu paskaidrojumus par šo izmaksu kategoriju, kas jo īpaši ietver izmaksas saistībā ar uzdevumiem pārvaldības un izplatīšanas jomā (piemēram, abonementu atbalstu, "Novieto un brauc!" stāvvietām piepilsētu iedzīvotājiem un reklāmai, lielu pasākumu organizatoru atbalstam, zvanu centru) saistītas izmaksas, kā arī izmaksas par ieņēmumu sadali un citiem koordinēšanas uzdevumiem. No šīs izmaksu kategorijas tiek atskaitīti attiecināmie ieņēmumi, lai varētu aprēķināt oficiāli noteiktajā papildu slogā ietvertās papildu izmaksas.

(62) Uz šo kategoriju neattiecas nekādas juridiskas prasības. *RBG* un *BSM* ir jāpilda šie uzdevumi saskaņā ar sadarbības līgumu un ieņēmumu sadales līgumu, kurus šie uzņēmumi noslēguši ar *VRR* un kuri ir priekšnoteikums to dalībai *VRR* finansēšanas sistēmā. Šie uzdevumi ir precizēti sadarbības līguma pamatnostādnēs. Gan *RBG*, gan *BSM* saskaņā ar Metmanas rajona tuvsatiksmes pārvadājumu plānu ir jāveic citi uzdevumi šajā kategorijā. *VRR* attiecīgais finansēšanas lēmums ir pēdējais pilnvarojuma akta posms.

5.3.4. 3. IZMAKSU KATEGORIJA: APVIENĪBAS VAI PAKALPOJUMU SNIEGŠANAI PILNVAROTĀS IESTĀDES PRASĪTIE TRANSPORTLĪDZEKĻU KVALITĀTES STANDARTI

(63) Saskaņā ar Vācijas iesniegtajiem precizējumiem ar transportlīdzekļu kvalitātes standartiem saistītas papildu izmaksas izriet no prasībām, kuras noteikusi *VRR* un/vai pakalpojumu sniegšanai pilnvarotās iestādes. Runa, piemēram, ir par videi nekaitīgiem transportlīdzekļiem atbilstīgi likumu noteikumiem, transportlīdzekļu ar klimata kontroles sistēmu vai zemo grīdu izmantošanu. Šīs prasības var noteikt visam *VRR* apgabalam vai lokālā līmenī attiecīgajās pilsētās vai rajonos. Aprēķinot papildu slogu, uz sabiedriskās tuvsatiksmes uzņēmumiem attiecas tie paši principi kā iepriekš minētajās kategorijās.

(64) Diseldorfas pilsētas tuvsatiksmes pārvadājumu plānā ir noteikts *RBG* pienākums veikt ieguldījumus zemās grīdas transportlīdzekļos un videi īpaši nekaitīgos transportlīdzekļos. Turklāt Diseldorfas pašvaldība ir noteikusi *RBG* pienākumu savos transportlīdzekļos uzstādīt dīzeļdzinējus ar daļiņu filtru. Saskaņā ar Metmanas rajona tuvsatiksmes pārvadājumu plānu *BSM* ir jāveic ieguldījumi zemās grīdas transportlīdzekļos.

5.3.5. 4. IZMAKSU KATEGORIJA: APVIENĪBAS VAI PAKALPOJUMU SNIEGŠANAI PILNVAROTĀS IESTĀDES PRASĪTIE PAPILDU TRANSPORTA PAKALPOJUMI VAI CITI PAKALPOJUMI ATTIECĪGAJĀ APGABALĀ

(65) Vācija paskaidro, ka šo kategoriju veido trīs skaidri definētas apakškategorijas.

(66) i) 4.a izmaksu kategorija: papildu izmaksas par nerentabliem pārvadājumiem neintensīvas satiksmes laikos – pakalpojumu sniegšanai pilnvarotas iestādes vai apvienības prasības. Kā paskaidro Vācija, saskaņā ar pakalpojumu sniegšanai pilnvarotas iestādes prasībām neintesīvas satiksmes laikos ([24]) sniegtie pakalpojumi nav rentabli. Tomēr šie pakalpojumi, ņemot vērā sabiedriskā transporta pieejamības apsvērumus, ir oficiāli noteikti (tos noteikusi *VRR* vai attiecīgās pilsētas un rajoni). *RBG* pienākumi sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus neintensīvas satiksmes laikos ir noteikti Diseldorfas pilsētas, Reinas rajona Neisas un Metmanas rajona tuvsatiksmes pārvadājumu plānos. Saskaņā ar saņemtajām licencēm un Metmanas rajona tuvsatiksmes pārvadājumu plānu *BSM* ir pienākums sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus neintensīvas satiksmes laikos. *VRR* attiecīgais finansēšanas lēmums ir pēdējais pilnvarojuma akta posms.

(67) ii) 4.b izmaksu kategorija: sociālpolitiski pienākumi attiecīgajā apgabalā – kapitāldaļu īpašnieka prasības. Par šo kategoriju Vācija precizē, ka *RBG* un *BSM* ir pienākums piemērot ar Ziemeļreinas-Vestfālenes pašvaldību darba devēju apvienību saskaņoto koplīgumu, kas nozīmē lielākas vidējās aprēķinātās darba algas. Turklāt saskaņā ar koplīgumiem, kurus nozares privātie uzņēmumi parasti neslēdz, pilsētu uzņēmumiem ir pienākums piedāvāt fondētās pensiju shēmas vai veikt attiecīgus ieguldījumus. Pamatojoties uz dalību (publiskā) papildu pensiju kasē, *RBG* par saviem darbiniekiem jāmaksā iemaksas šajā kasē. Arī *BSM*, pamatojoties uz īpašu koplīgumu, ir jāpiedāvā fondēto pensiju shēmas. Šīs izmaksas aprēķina kā starpību starp bāzes algu tabulu (koplīgumā ietverto, parasti privātu uzņēmumu piemēroto algu tabulu TV-N, V grupa, 2. līmenis) un faktisko darba algu, tostarp faktiskās papildu izmaksas par fondēto pensiju shēmām.

([24]) Ekonomiski neizdevīgi neintensīvas satiksmes laiki (laiki ārpus intensīvas satiksmes laikiem) ir:

Dienas	Sabiedriskais tuvsatiksmes transports pilsētās	Sabiedriskais tuvsatiksmes transports ārpus pilsētas
Pirmdiena–piektdiena	plkst. 0.00–6.00 un 19.00–0.00	plkst. 0.00–6.00 un 18.00.00– 0.00
Sestdiena	plkst. 0.00–6.00 un 16.00–0.00	Visu dienu
Svētdiena	Visu dienu	Visu dienu

(68) iii) 4.c izmaksu kategorija: citas prasības attiecīgajā apgabalā vai sistēmai raksturīgas prasības – sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai pilnvarotas iestādes vai apvienības prasības saskaņā ar individuālu dokumentu, ja šīs prasības rada ekonomiskus zaudējumus. Vācija paskaidro, ka šajā gadījumā runa ir par atvērtu kategoriju, kurā, pamatojoties uz individuāliem dokumentiem, ir iespējams piešķirt kompensāciju par ekonomiskiem zaudējumiem, kas saistīti ar prasībām attiecībā uz uzņēmuma darbību vai sabiedrisko tuvsatiksmes transportu (piemēram, īpašām vides aizsardzības prasībām un papildu pakalpojumu piedāvājumu saistībā ar lieliem publiskiem pasākumiem). Vācija paskaidro, ka uz *RBG* un *BSM* šādas prasības neattiecas.

5.4. *PARAMETRI, KURUS IZMANTO KOMPENSĀCIJAS APRĒĶINĀŠANAI (OTRAIS ALTMARK LIETAS KRITĒRIJS)*

(69) Apsvērumu ievaddaļā Vācija paskaidroja kompensācijas aprēķināšanas parametru noteikšanas procedūru un iesniedza attiecīgu informāciju.

(70) Attiecībā uz kompensācijas aprēķināšanas parametriem Vācija izšķir dažādas izmaksu kategorijas.

(71) Par infrastruktūras uzturēšanu (1. izmaksu kategorija) Vācija precizē, ka, aprēķinot kompensāciju, *VRR* kā parametru izmanto konkrētu summu apkalpotajā apgabalā un pārvadājumu veidā vienam sliežu vai ceļa kilometram.

(72) Attiecībā uz apvienības vai pakalpojumu sniegšanai pilnvarotās iestādes noteiktajiem administrēšanas un izplatīšanas uzdevumiem (2. izmaksu kategorija) saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju *VRR* kompensācijas aprēķināšanai izmanto konkrētu ieņēmumu summu no kases tehniskajiem ieņēmumiem apkalpotajā apgabalā vai pārvadājumu veidā.

(73) Par apvienības vai pakalpojumu sniegšanai pilnvarotās iestādes prasītajiem transportlīdzekļu kvalitātes standartiem (3. izmaksu kategorija) Vācija precizē, ka kompensācijas aprēķināšanas parametrs attiecīgajā apgabalā un pārvadājumu veidā ir konkrēta summa, kas balstīta uz standarta transportlīdzekļa minimālo kvalitāti.

(74) Apvienības vai pakalpojuma sniegšanai pilnvarotās iestādes prasītajiem papildu transporta pakalpojumiem vai citiem pakalpojumiem attiecīgajā apgabalā (4. izmaksu kategorija) Vācija izšķir trīs apakškategorijas.

(75) Pirmajā apakškategorijā "Papildu izmaksas par nerentabliem pārvadājumiem neintensīvas satiksmes laikos – pakalpojumu sniegšanai pilnvarotas iestādes vai apvienības prasības" (4.a izmaksu kategorija) kompensācijas aprēķināšanai *VRR* izmanto parametru, kas balstīts uz starpību starp robežieņēmumiem un robežizmaksām uz kilometru. Tas katrā attiecīgajā apgabalā un pārvadājumu veidā var būt atšķirīgs.

(76) Otrajā apakškategorijā parametrs ir summa, kas izriet no augstāko algu salīdzinājuma ar konkrēta koplīguma noteikumiem ("TV-N, V kategorija, 2. līmenis") (4.b izmaksu kategorija), kuri ietver gandrīz tādas pašas algu tabulas. Pamatojoties uz šo parametru, attiecīgajā apgabalā un pārvadājumu veidā tiek noteikta summa katram transportlīdzekļa vadītājam.

(77) Visbeidzot, saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju citas prasības saistībā ar darbību vai kompetentās iestādes vai *VRR* noteikto sistēmu, kas tiek individuāli pamatotas un rada ekonomiskus zaudējumus (4.c izmaksu kategorija), vienmēr aprēķina atsevišķi, ja tās ir pienācīgi dokumentētas.

5.5. *NAV PĀRMĒRĪGAS KOMPENSĀCIJAS (TREŠAIS ALTMARK LIETAS KRITĒRIJS)*

(78) Vācija apgalvo, ka visiem *VRR* ietilpstošajiem transporta uzņēmumiem ir jāiesniedz gada izlietojuma dokumenti, lai pierādītu, ka par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām netiek maksāta pārmērīga kompensācija.

(79) No šiem izlietojuma dokumentiem jāizriet sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildes faktiskajām izmaksām (izdevumi mīnus ieņēmumi), kuru pareizību un pilnīgumu pēc tam pārbauda auditors un *VRR*. Ja, pamatojoties uz šiem izlietojuma dokumentiem, *VRR* konstatētu, ka tiek maksāta pārmērīga kompensācija, saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju tiktu pieprasīta pārmaksāto līdzekļu atmaksāšana.

(80) Attiecībā uz atmaksāšanas prasību jānošķir *VRR* kompensācijas, pamatojoties uz administratīvu aktu, un tiešās kompensācijas transporta uzņēmumiem, pamatojoties uz *ZV VRR* nolikuma 19. pantu.

(81) Pirmajā gadījumā administratīvo aktu saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādnēm dēvē par pozitīvu finansēšanas lēmumu. Atbilstīgi Finansēšanas pamatnostādņu 7.4.1. punktam *VRR* pati pieņem rīkojumu par pārmērīgi izmaksātu līdzekļu atmaksāšanu.

(82) Otrajā gadījumā saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādņu 7.4. punktu *VRR* vispirms pieņem noraidošu finansēšanas lēmumu vai sniedz juridiski saistošu paziņojumu par kompensāciju pieļaujamo summu apmēru. Šajā gadījumā Finansēšanas pamatnostādņu 8.3. punktā ir paredzēts, ka pilsētu vai rajonu, kas ir transporta uzņēmuma kapitāldaļu īpašnieks, *VRR* informē par to, ka tam ir jāatmaksā pārmērīgi izmaksātie līdzekļi.

5.6. *VIDĒJS, LABI PĀRVALDĪTS UN AR TRANSPORTLĪDZEKĻIEM PIETIEKAMI NODROŠINĀTS UZŅĒMUMS (CETURTAIS ALTMARK LIETAS KRITĒRIJS)*

(83) Vācija paskaidro, ka pretēji Komisijas viedoklim lēmumā sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru, nosakot par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi paredzētās kompensācijas aprēķināšanas parametrus, tiek ņemta vērā visa pieejamā informācija par publiskiem un privātiem transporta uzņēmumiem *VRR* apkalpotajā apgabalā un ārpus tā. Iesaistot savu ekspertu/auditoru *Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH* (turpmāk tekstā – "*IVT*"), *VRR* ir aprēķinājusi izmaksas (proti, plānotos datus), kas, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, pirmajās trīs kategorijās rodas vidējam, labi pārvaldītam uzņēmumam. Salīdzinošā analīzē *IVT* iesniedza daudzu Vācijā un Austrijā reģistrētu transporta uzņēmumu salīdzinošos datus. *VRR* pielāgoja plānotos datus, ievērojot konkrētas (piemēram, reģionālas) īpatnības. Plānotos datus ceturtajai kategorijai aprēķina, atsaucoties uz konkrētiem reģionāliem tirgus datiem.

(84) Pēc tam *VRR* nosaka vidējo tirgus cenu peļņas procentu atsevišķās izmaksu kategorijās. Plānotie dati tika aprēķināti 2003. gadam un atjaunināti, piemērojot indeksu saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādņu 9. pielikumu (Noteikumi par "izmaksu izmaiņām"), kā arī atbilstīgi apjoma pieaugumam/samazinājumam un strukturālām izmaiņām.

(85) Vācija īpaši uzsver, ka, pēc tās domām, fakts, ka uzņēmums pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības (piemēram, sociālpolitisku lēmumu dēļ maksājot saviem darbiniekiem lielākas algas), neļauj secināt, ka uzņēmums nav labi pārvaldīts.

5.7. *KONKURENCES IZKROPĻOJUMI UN IETEKME UZ TIRDZNIECĪBU STARP DALĪBVALSTĪM*

(86) Vācija uzskata, ka valsts finansējums infrastruktūras izmaksu segšanai neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo šo infrastruktūru izmanto vienīgi šo finanšu līdzekļu saņēmējs. Turklāt, finansējot uzturēšanas izmaksas, netiek negatīvi ietekmēts neviens atsevišķs konkurencei atvērts tirgus, proti, vietējā reģionālā transporta tirgus, jo *VRR* finansēšanas sistēma nepieļaujot to, ka transporta uzņēmumu infrastruktūras uzturēšanas izmaksām paredzētie līdzekļi (konkurencei slēgtos tirgos) tiktu izmantoti citā, konkurencei atvērtā tirgū. Turklāt publiskiem transporta uzņēmumiem ir jākārto atsevišķi grāmatvedības reģistri katrai izmaksu kategorijai.

5.8. *ATBALSTA SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU*

(87) Tā kā, pēc Vācijas domām, uzņēmumiem *RBG* vai *BSM* nav sniegts valsts atbalsts, tā izsakās par iespējamā valsts atbalsta saderību tikai attiecībā uz ceturtās kategorijas otro apakškategoriju, proti, sociālpolitiskiem pienākumiem attiecīgajā apgabalā, pamatojoties uz kapitāldaļu īpašnieka prasībām ([25]). Vācija norāda, ka kompensācija par augstākām algu izmaksām, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, katrā ziņā ir saderīga ar iekšējo tirgu.

5.9. *ATBALSTA SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU, PAMATOJOTIES UZ REGULU (EK) NR. 1370/2007*

(88) Tā kā 2009. gada 3. decembrī stājās spēkā Regula (EK) Nr. 1370/2007, Komisija aicināja Vāciju iesniegt apsvērumus par "jaunās finansēšanas sistēmas" saderību ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007.

(89) Vācija uzskata, ka Komisijai būtu jāizvērtē "jaunās finansēšanas sistēmas" saderība ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007, tikai sākot no 2009. gada 3. decembra.

(90) Tāpat Vācija norāda, ka "jaunā finansēšanas sistēma" – ja tā būtu valsts atbalsts – atbilst arī Regulas (EK) Nr. 1370/2007 noteikumiem.

(91) Turklāt Vācija informēja Komisiju par šādiem "jaunās finansēšanas sistēmas" pielāgojumiem, kuriem būtu jānodrošina atbilstība Regulas (EK) Nr. 1370/2007 prasībām:

([25]) Tāpat tā izsakās par atbalsta profesionālai izglītībai atbilstību LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam, uzskatot, ka šāds atbalsts ietilpst ceturtās kategorijas trešajā apakškategorijā. Tā kā *RGB* un *BSM* šajā kategorijā netiek noteiktas nekādas saistības, attiecīgie apsvērumi šeit netiek sīkāk minēti.

(92) a) pilnvarojums pildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības: sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas noteiktas uzņēmumam *RBG* (ar kompetentās iestādes 2009. gada 25. jūnija lēmumu) un uzņēmumam *BSM* (ar kompetentās iestādes 2009. gada 26. novembra lēmumu), tika apkopotas vienā vienīgā uz desmit gadiem noslēgtā pakalpojumu valsts līgumā;

(93) b) Regulas (EK) Nr. 1370/2007 pielikuma piemērošana: finansiālo neto efektu aprēķina saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 pielikuma noteikumiem.

6. IEINTERESĒTO PERSONU APSVĒRUMI

(94) Komisija saņēma tikai vienas ieinteresētās personas apsvērumus, turklāt šī ieinteresētā persona lūdza saglabāt tās anonimitāti. Sākotnējais sūdzības iesniedzējs, Langenfeldes pilsēta, nav iesniegusi apsvērumus.

(95) Ieinteresētā persona apšauba Komisijas secinājumu, saskaņā ar kuru "vecā finansēšanas sistēma" ir esošs valsts atbalsts.

(96) Par šķērssubsīdijām ieinteresētā persona apgalvo, ka šajā gadījumā tā parasti esot par "pašvaldību šķērsapvienošanos" ("*kommunaler Querverbund*") dēvēta prakse, kas esot raksturīga daudzām pilsētu kontrolakciju sabiedrībām Vācijā, tomēr saskaņā ar ieinteresētās personas sniegto informāciju tā esot apšaubīta Federālās Finanšu tiesas (*Bundesfinanzhof*) spriedumā ([26]). Pēc ieinteresētās personas domām, ja šādas šķērssubsīdijas maksā saskaņā ar līgumu par pārvaldību un peļņas nodošanu, ņemot vērā automātisku pārskaitīšanu, nevar izslēgt pārmērīgas kompensācijas izmaksu. Ieinteresētā persona apšauba, ka *VRR*, praksē piemērojot savu finansēšanas sistēmu, faktiski ņem vērā šķērssubsīdijas un līdz ar to attiecīgi pielāgo savas finansējuma summas.

(97) Par *VRR* piešķirto finansējumu ieinteresētā persona apgalvo, ka turpmāk minēto iemeslu dēļ *VRR* jaunā finansēšanas sistēma praksē netiek piemērota atbilstīgi Finansēšanas pamatnostādnēm.

(98) Saskaņā ar ieinteresētās personas sniegto informāciju sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības tiek noteiktas nepārskatāmā veidā kopā ar transporta uzņēmumiem. Trīskāršam pilnvarojuma aktam ir jāatbilst skaidrības prasībai tieši tāpat kā vienam vienīgam pilnvarojuma aktam. Pēc ieinteresētās personas domām, saskaņā ar *PBefG* piešķirtās licences parasti nevar uzskatīt par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību noteikšanu, jo tās piešķir pēc attiecīgo transporta uzņēmumu iniciatīvas, kuri līdz ar to nosaka arī savu pakalpojumu sniegšanas nosacījumus. Turklāt transporta uzņēmums pats var lūgt vēlāk pielāgot licenci. Tāpat ieinteresētā persona uzskata, ka tuvsatiksmes pārvadājumu plāni nav atbilstīgs pilnvarojuma akts, jo tajos tiek noteiktas nevis sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, bet tikai ļoti vispārīgi politiskie mērķi.

(99) Par infrastruktūras uzturēšanu ieinteresētā persona norāda, ka šīs saistības neesot precīzi definētas un atspoguļojot vienīgi pasākumus, kas pavisam vispārīgi varot pretendēt uz finansējumu. Tāpat ieinteresētā persona paskaidro, ka šajā kategorijā ieguldījumu lielāko daļu parasti veiktu transporta uzņēmumi savās ekonomiskajās interesēs.

(100) Par apvienības vai pakalpojumu sniegšanai pilnvarotas iestādes noteiktajiem administrēšanas un izplatīšanas uzdevumiem ieinteresētā persona argumentē, ka ar dalību tādā transporta apvienībā kā *VRR* saistītās administrēšanas un izplatīšanas izmaksas esot šīs nozares vispārējo ekonomisko pamatnosacījumu aspekts. Praktiski neviens transporta uzņēmums nestrādā ārpus kādas transporta apvienības. Tāpēc, pēc ieinteresētās personas domām, ar apvienību saistīto administrēšanas un izplatīšanas uzdevumu izpilde ir nepieciešams nosacījums licences piešķiršanai, kuru pretējā gadījumā kompetentā iestāde atteiktu. Visbeidzot, dalība transporta apvienībā rada arī zināmas ekonomiskas priekšrocības, piemēram, ar apjomu saistītus ietaupījumus.

(101) Par apvienības vai pakalpojumu sniegšanai pilnvarotas iestādes prasītiem transportlīdzekļu kvalitātes standartiem ieinteresētā persona apgalvo, ka *VRR* jaunajā finansēšanas sistēmā neesot pietiekami precīzi definēts, kādus transportlīdzekļu tipus transporta uzņēmumi pirktu vienīgi savās ekonomiskajās interesēs.

(102) Par papildu izmaksām par nerentabliem pārvadājumiem neintensīvas satiksmes laikos – pakalpojumu sniegšanai pilnvarotas iestādes vai apvienības prasībām ieinteresētā persona paskaidro, ka šādus pakalpojumus, labi plānojot, varētu sniegt par robežizmaksām, jo, pēc ieinteresētās personas domām, nepieciešamos transportlīdzekļus un personālu transporta uzņēmums ir aprēķinājis atbilstīgi vajadzībām intensīvas satiksmes laikos.

(103) Par sociālpolitiskiem pienākumiem attiecīgajā apgabalā, pamatojoties uz kapitāldaļu īpašnieka prasībām, ieinteresētā persona norāda, ka lielāku personāla izmaksu rašanos nevarot uzskatīt par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām vai vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu, jo tās nav saistītas ar transporta pakalpojumu sniegšanu.

([26]) Federālās Finanšu tiesas 2004. gada 14. jūlija spriedums – I R 9/03 –, BFHE 207, 142.

(104) Par citām prasībām attiecīgajā apgabalā vai sistēmai raksturīgām prasībām – pakalpojumu sniegšanai pilnvarotas iestādes vai apvienības prasībām – saskaņā ar individuālu dokumentu, ja šīs prasības rada ekonomiskus zaudējumus, ieinteresētā persona argumentē, ka tās nevarētu uzskatīt par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām un ka šajā gadījumā runa neesot par transporta uzņēmumiem izvirzāmām prasībām.

(105) Par otro *Altmark* lietas kritēriju ieinteresētā persona uzsver, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ceturtās kategorijas otrajai un trešajai apakškategorijai *VRR* jaunajā finansēšanas sistēmā neesot kopējas sistēmas parametru noteikšanai. Saskaņā ar ieinteresētās personas sniegto informāciju nevienā no kategorijām konkurenti nevar pārbaudīt parametru noteikšanas pareizību, jo šie parametri netiek publicēti. Turklāt *VRR* 2006. gada budžeta apstiprināšana esot notikusi tikai 2006. gada februārī/martā. Tas liecinot, ka iepriekš netika noteikti parametri 2006. gadam.

(106) Par trešo *Altmark* lietas kritēriju ieinteresētā persona norāda, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības nevarot aplūkot pilnīgi nošķirti no transporta uzņēmumu komercdarbības. Turklāt katrai kategorijai jānovērtē pārmērīgas kompensācijas iespējamība. Pēc ieinteresētās personas domām, jaunā finansēšanas sistēma nenodrošina, ka tiek ņemti vērā attiecīgie ieņēmumi vai citas ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām saistītās priekšrocības dažādās kategorijās. Tā kā šķērssubsīdijas tiek maksātas automātiski, *VRR* finansēšanas sistēmā neesot iespējams izvairīties no pārmērīgas kompensācijas izmaksas.

(107) Par ceturto *Altmark* lietas kritēriju ieinteresētā persona norāda, ka, pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, neesot iespējams novērtēt *VRR* piemērotās salīdzinošās novērtēšanas metodes piemērotību. Uzņēmumu, kuru dati tika izmantoti, kopskaits neesot galvenais faktors, lai šie salīdzinošie dati atspoguļotu vidēja, labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksas. Drīzāk tas esot atkarīgs no pareizas uzņēmumu atlases un dažādu veidu uzņēmumu datu pareizas izvērtēšanas.

(108) Par ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm ieinteresētā persona piekrīt Komisijas sākotnējam izvērtējumam, saskaņā ar kuru pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(109) Pēc ieinteresētās personas domām, izskatāmajā lietā ir piemērojama Regula (EEK) Nr. 1191/69. Vācija neesot izmantojusi iespēju attiecīgos pakalpojumus izslēgt no regulas piemērošanas jomas. Federālās Administratīvās tiesas (*BVerwG*), kas ir pieņēmusi pretēju nolēmumu, argumentācija esot kļūdaina. Ieinteresētā persona uzskata, ka attiecīgie pasākumi neatbilst Regulai (EEK) Nr. 1191/69 un tāpēc tie nav saderīgi ar iekšējo tirgu.

(110) Kopumā ieinteresētā persona apgalvo, ka *VRR* rīcībā neesot pietiekami līdzekļu, lai kontrolētu jaunās finansēšanas sistēmas noteikumu ievērošanu. Tāpēc *VRR* nevar garantēt ceturtā *Altmark* lietas kritērija ievērošanu.

(111) Visbeidzot, jo īpaši savos turpmākajos apsvērumos ieinteresētā persona sīki iztirzā veidu, kādā *VRR* iegūst sev finansējumu no tajā apvienoto pilsētu un rajonu iemaksām.

7. VĀCIJAS VIEDOKLIS PAR IEINTERESĒTĀS PERSONAS APSVĒRUMIEM

(112) Vispirms Vācija apgalvoja, ka esot iesniegusi Komisijai visu nepieciešamo informāciju un neesot nepieciešamības komentēt ieinteresētās personas apsvērumus. Tomēr vēlāk Vācija izteica viedokli par konkrētiem ieinteresētās personas izteikumiem.

(113) Vācija paskaidro, ka *VRR* budžetam neesot nekādas nozīmes attiecībā uz faktisko pilnvarojumu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei un parametru noteikšanai. Pašlaik neesot pienākuma publicēt datus kompensācijas aprēķināšanai nepieciešamo parametru noteikšanai.

(114) Vācija nepiekrīt ieinteresētās personas apgalvojumam, ka neintensīvas satiksmes laikos pakalpojumus ir iespējams sniegt par robežizmaksām. Turklāt tā apstrīd, ka dalība transporta apvienībā ir vispārējs nosacījums sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai.

(115) Vācija uzsver, ka ieņēmumi, kas tiek gūti, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības dažādās kategorijās, faktiski tiek pareizi attiecināti uz atsevišķām kategorijām un *VRR* katrā ziņā pārbaudītu nesamērīgi lielu peļņu.

(116) Vācija paskaidro, ka pienākuma nodrošināt augstākus transportlīdzekļu kvalitātes standartus ietveršana publiskajos tuvsatiksmes pasažieru pārvadājumu plānos ir balstīta uz pilsētu vai rajonu kompetento pašvaldību lēmumiem un *VRR* Finansēšanas pamatnostādnēm.

(117) Par šķērssubsīdijām Vācija uzsver, ka peļņas vai zaudējumu pārnešana automātiski notiek tikai grāmatvedībā, tomēr tas neattiecoties uz maksājumiem.

8. PROCEDŪRAS UN GALĪGĀ LĒMUMA APJOMS

(118) Izskatāmajā lietā Vācija ir argumentējusi, ka Komisijai neesot tiesību pieņemt lēmumu saskaņā ar 6. panta 1. punktu Padomes 1999. gada 22. marta Regulā (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai ([27]) (tagad LESD 108. pants), jo Langenfeldes pilsētas sūdzība sākotnēji bija par veco finansēšanas sistēmu, uz kuru šī oficiālā izmeklēšanas procedūra neattiecas.

(119) Komisija norāda, ka tā ir rīkojusies saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 10. panta 1. punkta noteikumiem, saskaņā ar kuriem tai ir jāizskata jebkura tās rīcībā esoša informācija – neatkarīgi no informācijas avota – par varbūtēji nelikumīgu valsts atbalstu. Turklāt, ievērojot savus Regulas (EK) Nr. 659/1999 6. panta 1. punktā noteiktos pienākumus, tā ir veikusi sākotnējo izvērtējumu.

(120) Tāpēc Komisijai nav aizliegts izskatāmajā lietā pieņemt lēmumu izbeigt oficiālo izmeklēšanas procedūru par jauno finansēšanas sistēmu. Turklāt Komisija norāda, ka pašreizējā izvērtēšana neattiecas uz veco finansēšanas sistēmu.

(121) Attiecībā uz finansējumu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei Komisija savā lēmumā par procedūras uzsākšanu vadījās no pieņēmuma, ka "jaunā finansēšanas sistēma" stājās spēkā 2005. gada 28. jūnijā, proti, datumā, kad tika pieņemts lēmums par tās īstenošanu.

(122) Tomēr, kā formālās izmeklēšanas procedūras laikā paskaidroja Vācija, jaunā finansēšanas sistēma stājās spēkā nevis lēmuma pieņemšanas datumā, 2005. gada 28. jūnijā, bet tikai 2006. gada 1. janvārī.

(123) Līdz ar to Komisija var secināt, ka vecā finansēšanas sistēma tika piemērota līdz 2005. gada 31. decembrim. Kā Komisija jau ir norādījusi savā 2006. gada 20. decembra lēmumā, vecā finansēšanas sistēma ir esošs atbalsts. Tāpēc Komisijas izvērtējums attiecas tikai uz laikposmu pēc 2006. gada 1. janvāra.

(124) Vācija ir paziņojusi Komisijai, ka, ņemot vērā Regulas (EK) Nr. 1370/2007 stāšanos spēkā, 2009. gada septembrī jaunā finansēšanas sistēma tika grozīta. Jo īpaši tikai grozīti pilnvarojuma akti un kompensācijas noteikumi Finansēšanas pamatnostādnēs.

(125) Komisija uzskata, ka tā nevar izdarīt galīgu secinājumu par valsts atbalsta esamību un grozītās jaunās finansēšanas sistēmas varbūtējo atbilstību Regulai (EK) Nr. 1370/2007, pirms tā nav devusi Vācijai iespēju izteikties par Komisijas iespējamām šaubām par grozījumiem.

(126) Tāpēc Komisijas noslēdzošais lēmums attiecas tikai uz tām kompensācijām uzņēmumiem *RBG* un *BSM*, kas izmaksātas, pamatojoties uz jauno finansēšanas sistēmu un ieņēmumu sadales līgumiem 2006.–2009. gadā, nepaužot nostāju par saistībā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 2009. gadā grozītajām Finansēšanas pamatnostādnēm un šajā pašā saistībā tajā pašā gadā grozīto pilnvarojuma aktu. Komisija saglabā tiesības izvērtēt saistībā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 2009. gadā grozītās Finansēšanas pamatnostādnes un šajā pašā saistībā tajā pašā gadā grozīto pilnvarojuma aktu, ja tai rodas šaubas par to atbilstību ES atbalsta noteikumiem.

9. VALSTS ATBALSTA ESAMĪBA

(127) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem, un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl šāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

9.1. *VALSTS LĪDZEKĻI UN ATTIECINĀŠANA UZ VALSTI*

(128) Izvērtējot valsts līdzekļu izmantošanu un to attiecināšanu uz valsti, ir jānošķir *VRR* kompensācijas transporta uzņēmumiem, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādnēm, no vienas puses, un tiešie maksājumi transporta uzņēmumiem, pamatojoties uz *ZV VRR* nolikuma 19. pantu, no otras puses.

([27]) OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

Maksājumi, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādnēm

(129) Par *VRR* kompensācijām transporta uzņēmumiem, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādnēm, Komisija secina, ka *VRR* ir publisko tiesību iestāde, kuru finansē no *VRR* apvienoto pilsētu un rajonu iemaksām. Līdz ar to Komisija secina, ka šīs iemaksas tiek maksātas no valsts līdzekļiem. *VRR* ir daļa no reģionālās pārvaldes. Tāpēc tās finansēšanas lēmumi arī ir attiecināmi uz valsti.

Maksājumi, pamatojoties uz līgumu par pārvaldību un peļņas nodošanu

(130) Par tiešajiem maksājumiem transporta uzņēmumiem, pamatojoties uz *ZV VRR* nolikuma 19. pantu saistībā ar ieņēmumu sadales līgumiem, Komisija secina, ka visas piecas šajā regulējumā paredzētās iespējas ir attiecināmas uz publiskiem uzņēmumiem vai iestādēm.

(131) Komisija secina, ka uzņēmumiem *RBG* un *BSM* veiktos maksājumus, kas balstīti uz ieņēmumu sadales līgumiem vai kapitāldaļu īpašnieku līgumiem, arī maksā no publiskiem uzņēmumiem. Diseldorfas pilsētai pieder 100 % kapitāldaļu *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH*, un Monheimas pilsētai pieder 100 % kapitāldaļu *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH*. Šā iemesla dēļ un neatkarīgi no to uzņēmējsabiedrības statusa vai cita tiesiskā statusa abi uzņēmumi ir publiski uzņēmumi Komisijas 2006. gada 16. novembra Direktīvas 2006/111/EK par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību ([28]) 2. panta b) apakšpunkta izpratnē.

(132) Līdz ar to Komisija secina, ka *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* un attiecīgi *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* veiktie maksājumi uzņēmumiem *RBG* un attiecīgi *BSM* ir finansēti no valsts līdzekļiem.

(133) Tomēr Tiesa ir arī lēmusi, ka tad, ja pilsēta spēj kontrolēt publisku uzņēmumu un īstenot dominējošu ietekmi tā darbībā, nevar vienkārši pieņemt, ka šī kontrole konkrētā gadījumā arī faktiski tiek īstenota. Publisks uzņēmums atkarībā no patstāvības apjoma, ko tam piešķīrusi valsts, var rīkoties vairāk vai mazāk neatkarīgi. Tāpēc ar vienkāršu faktu, ka publisku uzņēmumu kontrolē valsts, nepietiek, lai tādus šā uzņēmuma pasākumus kā attiecīgie finanšu atbalsta pasākumi attiecinātu uz valsti. Papildus jāpārbauda, vai jāņem vērā tas, ka iestādes kaut kādā veidā piedalās šo pasākumu veikšanā. Šajā saistībā Tiesa ir norādījusi, ka publiska uzņēmuma veikta atbalsta pasākuma attiecināšanu uz valsti var noteikt, pateicoties pazīmju kopumam, kas izriet no konkrētās lietas apstākļiem un konteksta, kādā pasākums veikts ([29]).

(134) Šādas pazīmes, iespējams, ir publiska uzņēmuma integrācija valsts pārvaldes struktūrās, tā darbības veids un darbība tirgū normālos konkurences apstākļos ar privātiem uzņēmumiem, uzņēmuma juridiskais statuss (proti, vai uz to attiecas publiskās tiesības vai vispārējās sabiedrību tiesības), valsts iestāžu veiktā uzņēmuma vadības kontroles intensitāte vai jebkura cita pazīme, kas konkrētajā gadījumā liecina par iestāžu dalību vai ticamības trūkumu par šo iestāžu nepiedalīšanos pasākuma veikšanā, turklāt jāņem vērā arī pasākuma apjoms, saturs vai nosacījumi ([30]).

(135) Par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu Komisija, pirmkārt, secina, ka šai darbībai ir vispārēja būtiska nozīme tādās politiku jomās kā transporta politika, reģionālā ekonomiskā attīstība vai pilsētu un teritoriālā plānošana. Parasti iestāde neiesaistās, ja tiek pieņemti lēmumi par kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām.

(136) Otrkārt, par valsts veikto *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* un *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* darbības uzraudzību Komisija secina, ka saskaņā ar jaunāko tās rīcībā esošo informāciju septiņi no desmit *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* uzraudzības padomes locekļiem ir Diseldorfas pilsētas domes locekļi ([31]) un ka visi septiņi *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* uzraudzības padomes locekļi ir Monheimas pilsētas domes locekļi ([32]). Abos gadījumos uzraudzības padomes sastāvā ir arī attiecīgās pašvaldības vadītājs.

([28]) OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp.

([29]) 2002. gada 16. maija spriedums lietā C-482/99, *Francija/Komisija, Recueil*, I–4397. lpp., 52. un 57. punkts (turpmāk tekstā – "spriedums *Stardust Marine* lietā").

([30]) Spriedums *Stardust Marine* lietā, 55. un 56. punkts.

([31]) *Landeshauptstadt Düsseldorf*, pārskats par piederošajām kapitāldaļām 2006. gadā, ieraksts "*Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH*" (pieejams: http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf), 22. lpp.

([32]) Pārskats par Monheimas pilsētai pie Reinas piedrošajām kapitāldaļām privāto tiesību uzņēmumos un struktūrās (pārskats par piederošajām kapitāldaļām saskaņā ar Ziemeļreinas-Vestfālenes pašvaldību nolikuma (*GO NW*) 117. pantu) 2007. gadā (pieejams: http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf), 1. lpp.

(137) Treškārt, Komisija secina, ka līgumā par pārvaldību un peļņas nodošanu paredzēto maksājumu veikšanai bija nepieciešama *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* uzraudzības padomes atļauja. Arī *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* kapitāla nodošanai bija nepieciešama šā uzņēmuma uzraudzības padomes atļauja.

(138) Līdz ar to Komisija secina, ka Diseldorfas pilsētas un Monheimas pilsētas attiecīgo kontrolakciju sabiedrību lēmumi veikt maksājumus uzņēmumiem *RBG* un *BSM* arī ir attiecināmi uz valsti.

(139) Tādējādi Komisija secina, ka pasākumi ir finansēti no valsts līdzekļiem un ir attiecināmi uz Vāciju.

9.2. *SELEKTĪVAS EKONOMISKAS PRIEKŠROCĪBAS*

(140) Pēc tam jākonstatē, vai, veicot pasākumus, *RBG* un *BSM* nav piešķirtas selektīvas ekonomiskas priekšrocības.

(141) No sprieduma *Altmark* lietā izriet, "ka tad, ja valsts pasākums ir uzskatāms par kompensāciju, ko uzņēmums saņem, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, jo šis uzņēmums faktisku finanšu labumu negūst un tādējādi pasākums nerada tam labvēlīgāku pozīciju konkurencē kā uzņēmumiem, kas konkurē ar šo uzņēmumu, uz šādu pasākumu Līguma 92. panta 1. punkts (tagad LESD 107. panta 1. punkts) neattiecas. Taču, lai šāda kompensācija apskatāmajā lietā netiktu klasificēta par valsts atbalstu, ir jāizpilda virkne noteikumu" ([33]).

(142) Šajā sakarā Vācija norāda, ka uzņēmumu *RBG* un *BSM* finansēšana ar attiecīgajiem pasākumiem – gan finansēšana ar šķērssubsīdijām vai tiešā finansēšana no attiecīgo uzņēmumu kapitāldaļu īpašnieku līdzekļiem, gan tiešā finansēšana no *VRR* līdzekļiem – atbilstot četriem sprieduma *Altmark* lietā kritērijiem un tāpēc to nevarot uzskatīt par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

9.2.1. ATBALSTA SAŅĒMĒJS FAKTISKI IR PILNVAROTS PILDĪT SKAIDRI DEFINĒTAS SABIEDRISKO PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS SAISTĪBAS

(143) Ievērojot minēto spriedumu, pirmkārt, jākonstatē, vai "saņēmējuzņēmumam faktiski ir uzliktas sabiedrisko pakalpojumu pildīšanas saistības" un vai šīs saistības ir "skaidri definētas".

(144) Izskatāmajā lietā uzņēmumi *RBG* un *BSM* ar tā dēvēto trīskāršo pilnvarojuma aktu ir pilnvaroti pildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības; šis trīskāršais pilnvarojuma akts ir:

— Diseldorfas pašvaldības piešķirtās licences,

— Diseldorfas pilsētas, Neisas pilsētas, Reinas rajona Neisā un Metmanas rajona tuvsatiksmes pasažieru pārvadājumu plāni,

— attiecīgie pozitīvie un noraidošie finansēšanas lēmumi, kurus *VRR* pieņēmusi, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādņu 7.2. punktu, par kompensāciju pieļaujamo summu apmēru.

(145) Vācija ir iesniegusi Komisijai šo aktu kopijas.

(146) Atbildot uz ieinteresētās personas apsvērumiem, Komisija secina, ka pirmā *Altmark* lietas kritērija ievērošanai nebija obligāti nepieciešams, lai sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības tiktu uzticētas vienā vienīgā aktā, kaut arī tas uzlabotu pārskatāmību.

(147) Lēmumā sākt procedūru Komisija ir uzskatījusi, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības izskatāmajā lietā ietver sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu, izmantojot autobusus, tramvajus un dzelzceļu, sniegšanu, pamatojoties uz uzņēmumiem *RBG* un *BSM* saskaņā ar *PBefG* 8. un 13. pantu piešķirtajām licencēm (sk. lēmuma sākt procedūru 61. apsvērumu).

(148) Tāpat Komisija secina, ka *RBG* un *BSM* sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības pasažieru pārvadājumiem izriet no piešķirtajām licencēm, kā arī no pienākuma ievērot tuvsatiksmes pasažieru pārvadājumu plānus attiecībā uz biežumu, maršrutiem un citām prasībām; turklāt šie nosacījumi ir sīkāk precizēti, *VRR* finansēšanas lēmumā, ko tā pieņēmusi, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādnēm.

([33]) Spriedums lietā C-280/00, *Altmark*, 87. un 88. punkts.

(149) Līdz ar to Komisija secina, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības izskatāmajā lietā ietver visu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu, izmantojot autobusus, tramvajus un dzelzceļu, sniegšanu, pamatojoties uz saskaņā ar *PBefG* 8. un 13. pantu piešķirtajām licencēm, kas ir uzņēmumu *RBG* un *BSM* rīcībā (sk. lēmuma sākt procedūru 61. punktu).

(150) Tas nozīmē, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ietver ne tikai četras izmaksu kategorijas, par kurām transporta uzņēmums var pieprasīt kompensāciju, bet tās attiecas arī uz transporta pakalpojumu nodrošināšanu intensīvas satiksmes laikos. Četru izmaksu kategoriju, par kurām transporta uzņēmums var pieprasīt kompensāciju, definīcijai ir nozīme tikai, izvērtējot atbilstību otrajam *Altmark* lietas kritērijam.

(151) Līdz ar to Komisija secina, ka sabiedrisko pakalpojumu izpildes saistības, kas jāpilda uzņēmumiem *RBG* un *BSM*, proti, sniedzot visus licencēs un tuvsatiksmes pasažieru pārvadājumu plānos noteiktos transporta pakalpojumus, trīskāršā pilnvarojuma aktā ir noteiktas skaidri un nepārprotami.

9.2.2. PARAMETRI, KURUS IZMANTO KOMPENSĀCIJAS APRĒĶINĀŠANAI, IR IEPRIEKŠ OBJEKTĪVI UN PĀRSKATĀMI NOTEIKTI

(152) Otrkārt, Komisijai jākonstatē, vai "kompensāciju aprēķināšanas parametri ir iepriekš objektīvi un caurredzami noteikti".

(153) Komisija norāda, ka otrā *Altmark* lietas kritērija ievērošanai nav nepieciešams, lai iepriekš būtu noteikta precīza kompensācijas summa, ja vien šīs summas aprēķināšanas metodika un attiecīgie parametri iepriekš tiek noteikti veidā, kas nepieļauj vēlāku iespēju izdarīt izmaiņas pēc saviem ieskatiem.

(154) Lēmumā sākt procedūru Komisija ir apšaubījusi, vai visas četras izmaksu kategorijas, par kurām Finansēšanas pamatnostādnēs ir paredzētas kompensācijas, faktiski attiecas uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, vai tās ir skaidri definētas un vai vismaz daļu no šajās izmaksu kategorijās ietvertajām izmaksām uzņēmumiem nebūtu jāsedz pašiem uz sava rēķina (sk. lēmuma sākt procedūru 61.–75. apsvērumu). Vācija un ieinteresētā persona ir iesniegušas papildu informāciju par šo jautājumu.

(155) Vispirms Komisija secina, ka četras izmaksu kategorijas – pretēji Finansēšanas pamatnostādņu tekstam – pašas par sevi neveido sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības (sk. arī iepriekšējos punktus par pirmā *Altmark* lietas kritērija ievērošanu) ([34]), bet tikai nosaka izmaksu kategorijas, par kurām transporta uzņēmums var pieprasīt kompensāciju. Tās nesedz visas transporta uzņēmuma izmaksu kategorijas. Jo īpaši tās neietver transportlīdzekļu uzturēšanu (bet tikai papildu kvalitātes prasības) un konkurētspējīgu atalgojumu, kas intensīvas satiksmes laikos tiek maksāts rentablos maršrutos. Šis jautājums sīkāk tiks aplūkots arī punktos par trešā un ceturtā *Altmark* lietas kritērija izvērtēšanu.

(156) Turklāt Komisijai jāizvērtē katrs no jautājumiem, par kuriem tā ir šaubījusies, un tie jāpārbauda, ņemot vērā saņemtos apsvērumus. Komisija šaubījās par šādiem jautājumiem:

— Vai izmaksu kategorijas atbilst izmaksām, kas rodas, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības?

— Vai ir iespējams iesaistīt atvērtu izmaksu kategoriju, kā tas noteikts Finansēšanas pamatnostādnēs?

— Vai parametri, kurus izmanto kompensācijas aprēķināšanai, ir iepriekš objektīvi un pārskatāmi noteikti?

Izmaksu kategorijas atbilst izmaksām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi.

(157) 1. izmaksu kategorija: infrastruktūras uzturēšana

(158) No Vācijas iesniegtās papildu informācijas Komisija var secināt, ka par šo izmaksu kategoriju izmaksātā kompensācija attiecas tikai uz infrastruktūru, kas saskaņā ar licencēm, kuras uzņēmumiem *RBG* un *BSM* piešķirtas, pamatojoties uz *PBefG* 8. un 13. pantu, ir nepieciešama sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai, izmantojot autobusus, tramvajus un dzelzceļu. Attiecībā uz infrastruktūras precīzu definīciju Komisija secina, ka trīskāršajā pilnvarojuma aktā ir skaidri noteikta infrastruktūra, kas jānodrošina transporta uzņēmumam.

([34]) Šā iemesla dēļ Komisija lēmumā sākt procedūru vienu otrā *Altmark* lietas kritērija daļu ir ietvērusi punktos, kur tiek izskatīts pirmais *Altmark* lietas kritērijs.

(159) Komisija nav apšaubījusi 2. izmaksu kategoriju.

(160) 3. izmaksu kategorija: apvienības vai pakalpojumu sniegšanai pilnvarotās iestādes prasītie transportlīdzekļu kvalitātes standarti.

(161) Par šo jautājumu Komisija secina, ka Vācija ir pierādījusi, ka transporta uzņēmumi neiegādātos transportlīdzekļus, kuri atbilst nepieciešamajam kvalitātes standartam, jo iespējamie papildu ieņēmumi, kas tiktu gūti, pateicoties labākai servisa kvalitātei, neesot pietiekami, lai segtu papildu izmaksas.

(162) 4. izmaksu kategorija: apvienības vai pakalpojumu sniegšanai pilnvarotās iestādes prasītie papildu transporta pakalpojumi vai citi pakalpojumi attiecīgajā apgabalā.

(163) Par šo jautājumu Komisija secina, ka attiecībā uz pakalpojumiem neintensīvas satiksmes laikos Vācija ir pierādījusi, ka savās ekonomiskajās interesēs transporta uzņēmumi tos nesniegtu.

Netiek kompensētas izmaksas atvērtajā izmaksu kategorijā

(164) Otrās šaubas par šo jautājumu attiecās uz faktu, ka 4. izmaksu kategorijas trešā apakškategorija bija atvērta izmaksu kategorija, kurai satiksmes uzņēmumi var pieprasīt kompensācijas par citām prasībām attiecīgajā apgabalā vai sistēmai raksturīgām prasībām (saskaņā ar pakalpojuma sniegšanai pilnvarotās iestādes un/vai apvienības prasībām), kuras tiek individuāli noteiktas un rada ekonomiskus zaudējumus.

(165) Šajā sakarā Komisija secina, ka Vācija ir paziņojusi, ka *RBG* un *BSM* nav saņēmuši kompensācijas šajā apakškategorijā.

Iepriekš objektīvi un pārskatāmi noteikti parametri

(166) Finansēšanas pamatnostādņu 2. un 8. pielikumā ir noteikta kompensācijas aprēķināšanas metode, kuru ir izmantojuši konkrēti uzņēmumi.

(167) 2. pielikumā ir ietverts četru izmaksu kategoriju detalizēts apraksts un jautājumu veidlapas, kuras izmanto, lai sniegtu informāciju *VRR*, un kas pamato kompensāciju katrai no četrām izmaksu kategorijām katrā pārvadājumu veidā (autobusi, tramvaji, dzelzceļš). Te ir raksturota informācija, kas nepieciešama, lai aprēķinātu izmaksas par nodrošināto infrastruktūru (1. izmaksu kategorija), administrēšanas un izplatīšanas uzdevumiem (2. izmaksu kategorija), transportlīdzekļu kvalitātes papildu standartiem (3. izmaksu kategorija), pārvadājumiem neintensīvas satiksmes laikos (4.a izmaksu kategorija) un sociālpolitiskiem pienākumiem koplīgumu ietvaros (4.b izmaksu kategorija).

(168) Izmaksas, kas transporta uzņēmumiem rodas saistībā ar katru iespējamo pasākumu un kas ietilpst četrās kategorijās, ir attiecīgi jāiedala. 2. pielikumā ir noteikta piemērojamo izmaksu kategoriju definīcija saskaņā ar grāmatvedības principiem un jautājumu veidlapas, kas transporta uzņēmumiem jāizmanto, norādot savas kārtējās izmaksas. Tomēr 2. pielikumā nav norādīti precīzi parametri EUR izteiksmē. Tiek pat uzsvērts, ka katrā apkalpotajā apgabalā un pārvadājumu veidā šie parametri jānosaka atsevišķi.

(169) 1., 2. un 3. izmaksu kategorijās ietilpstošās izmaksas jāaprēķina, pamatojoties uz grāmatvedības izmaksu kategorijām un ievērojot materiālu un enerģijas izmaksas, nomas vai izpirkumnomas izmaksas, pieskaitāmās izmaksas, kā arī amortizāciju un procentus. 4. izmaksu kategorijas pirmajā apakškategorijā kompensāciju aprēķināšanai *VRR* izmanto parametru, kas balstīts uz starpību starp robežieņēmumiem un robežizmaksām vienam komerctransporta kilometram un ir atšķirīgs katrā pārvadājumu veidā un apkalpotajā apgabalā. 4. izmaksu kategorijas otrajā apakškategorijā – sociālpolitiski pienākumi attiecīgajā apgabalā (atbilstīgi kapitāldaļu īpašnieka prasībām) – parametrs ir izmaksu likme, kuru aprēķina, salīdzinot lielākās algas ar konkrēta koplīguma noteikumiem ("TV-N, V kategorija, 2. līmenis"). Šo summu nosaka katram transportlīdzekļa vadītājam (neņemot vērā citus uzņēmumus un transportlīdzekļu vadītājus, kuri pieņemti darbā no 2006. gada 1. janvāra, proti, no datuma, kad sāka piemērot TV-N) un atšķiras atkarībā no apkalpotā apgabala un pārvadājumu veida, jo dažādi transporta uzņēmumi ir vienojušies par dažādiem koplīgumiem un papildu sociālo nodrošinājumu.

(170) Sākotnējie dati ir aprēķināti 2003. gadam un ir atjaunināti, piemērojot indeksu saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādņu 9. pielikumu (Noteikumi par "izmaksu izmaiņām"). 9. pielikumā ir minētas vairākas pazīmes, kas attiecas uz konkrētu izmaksu veidu un ir izvēlētas tā, lai pēc iespējas precīzi atspoguļotu vidējo cenu attīstību konkrētā izmaksu veidā.

(171) Vācija ir iesniegusi Komisijai noraidošus finansēšanas lēmumus, kas nosūtīti uzņēmumiem *RBG* un *BSM* saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādņu 7.4.2. punktu. Finansēšanas lēmumos par katru izmaksu kategoriju ir norādīta šāda informācija: parametri EUR izteiksmē katrai pakalpojumu vienībai, pakalpojumu vienību skaits, kompensācijas summa, kas ir definēta kā parametra vienai pakalpojumu vienībai un pakalpojumu vienību skaita rezultāts.

(172) Skaidrības labad turpmāk ir redzami parametri, kas attiecas uz uzņēmumu *RBG* par pilsētas dzelzceļa darbību 2007. gadā ([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* = Attiecīgais apgabals; *Baustein* = Elements; *Parameter in EUR je Leistungseinheit* = Parametrs EUR izteiksmē pakalpojumu vienībai; *Leistungseinheit* = Pakalpojumu vienība; *Ausgleichsbetrag in EUR* = Kompensācijas summa EUR; *Rheinbahn* = "*Rheinbahn*"; *Summe* = Summa)

(173) Saīsinājumi BS 1-4c attiecas uz konkrētām izmaksu kategorijām. Katrai no četrām izmaksu kategorijām katram *BSM* un *RBG* veiktajam pārvadājumu veidam (šajā piemērā pilsētas dzelzceļam) tiek noteikts parametrs EUR izteiksmē. Pēc tam šo parametru reizina ar pakalpojumu vienību gaidāmo skaitu. Šādi aprēķināto summu nosaka kā pagaidu kompensācijas summu.

(174) Līdz ar to Komisija secina, ka kompensāciju aprēķināšanas metode, kuru piemēro *RBG* un *BSM* nosūtītajos *VRR* finansēšanas lēmumos, ir balstīta uz iepriekš objektīvi un pārskatāmi noteiktiem parametriem.

(175) Tāpēc Komisija secina, ka ir ievērots otrais *Altmark* lietas kritērijs.

9.2.3. NAV PĀRMĒRĪGAS KOMPENSĀCIJAS

(176) Trešais *Altmark* lietas spriedumā minētais nosacījums ir tāds, ka kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, "kas nepieciešama, lai nosegtu visus vai daļu izdevumu, kas radušies, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā atbilstošus rēķinus un saprātīgu peļņu saistībā ar šo saistību izpildi".

(177) Komisija uzskata, ka attiecībā uz atbilstību šim kritērijam vispirms jāpārbauda, vai tikai ar noraidošiem finansēšanas lēmumiem, kurus *VRR* sagatavo uzņēmumiem *RBG* un *BSM*, var izslēgt pārmērīgas kompensācijas izmaksu. Ja to nevar izslēgt, otrajā posmā Komisija pārbauda, vai Vācija ir pierādījusi, ka konkrētā procedūra 2006.–2009. gadam saistībā ar esošajiem līgumiem starp uzņēmumiem un pašvaldībām, kurām tie pieder, ir pietiekama, lai nepieļautu pārmērīgas kompensācijas uzņēmumiem *RBG* un *BSM*.

Finansēšanas pamatnostādnes

(178) Komisija secina, ka 5., 7. un 8. punktā ir detalizēti raksturota kompensācijas piešķiršanas procedūra. Transporta uzņēmumiem kompensāciju pieteikums jāiesniedz līdz tā gada 31. oktobrim, kas ir pirms gada, kurā tiks sākta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde. Finansēšanas pamatnostādņu 5.4. punktā ir noteikts kompensācijas maksimālais apmērs, uz kuru pretendē uzņēmums. Šim nolūkam ir noteiktas trīs dažādas maksimālās robežas, proti, kompensācijas summa, finansējuma summa un pieejamie finanšu līdzekļi.

(179) Kompensācijas summu aprēķina, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādņu 2. pielikumā definēto informāciju katrai no četrām izmaksu kategorijām. Pamatojoties uz transporta uzņēmumu saskaņā ar 2. pielikumu iesniegto informāciju, *VRR* aprēķina parametrus, kuriem jāatspoguļo izmaksas, kas rastos vidējam, labi pārvaldītam uzņēmumam, izpildot tādas pašas saistības, un kuri tiek apstiprināti finansēšanas lēmumos.

(180) Finansējuma summa ir finanšu līdzekļi, kas ir konkrētas pašvaldības rīcībā. Ja nepieciešams, to palielina visas papildu summas, ko transporta uzņēmums gūst, veicot darbības, uz kurām neattiecas neviena no četrām izmaksu kategorijām.

(181) Pieejamie finansējuma līdzekļi ir definēti kā kompensācijas summas un finansējuma summa starpība.

(182) *VRR* pieņem pagaidu lēmumu par kompensāciju, uz kuru pretendē transporta uzņēmums, un izmaksā šo kompensāciju četrās daļās 15. februārī, 15. maijā, 15. augustā un 15. novembrī. Izmaksa 15. februārī notiek, pamatojoties uz iepriekšējā gada lēmumu; izmaiņas tiek ņemtas vērā daļā, kas jāizmaksā 15. maijā (sk. Finansēšanas pamatnostādņu 7.3. punktu).

([35]) Komercnoslēpums.

(183) Uz tādiem uzņēmumiem kā *RBG* un *BSM*, kas savas kompensācijas saņem, pamatojoties uz līgumu par pārvaldību un peļņas nodošanu, proti, līgumu ar savu kontrolakciju sabiedrību, attiecas īpaši noteikumi. Šajos gadījumos *VRR* pieņem noraidošu lēmumu. Lēmumā ir noteikta kompensācija, uz kuru pretendē uzņēmums. Alternatīvi Finansēšanas pamatnostādnes paredz, ka šādi uzņēmumi var lūgt juridiski saistošu paziņojumu par kompensāciju pieļaujamo summu apmēru (sk. Finansēšanas pamatnostādņu 7.2. punktu).

(184) Turklāt minētās alternatīvas gadījumā Finansēšanas pamatnostādnes paredz, ka tad, ja atbalsts ir būtisks, atbalsta saņēmējam uzņēmumam kopā ar pašvaldību, kas ir tā īpašniece, iepriekš jāpieņem noteikumi par pārmērīgas kompensācijas nepieļaušanu. Tā kā Vācija uzskata, ka izskatāmais pasākums nav valsts atbalsts, līdz šim nav veikti atbilstīgi pasākumi.

(185) Transporta uzņēmumiem katru gadu jāiesniedz ziņas par faktiskajām izmaksām, kas tiem radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. *VRR* pārbauda šīs ziņas un gadījumā, ja iepriekš aprēķinātā kompensācija pārsniedz faktiskās izmaksas, liek atmaksāt papildu summas.

(186) Komisija uzskata, ka Finansēšanas pamatnostādņu pašreizējais teksts šādu iemeslu dēļ nav pietiekams, lai izslēgtu pārmērīgas kompensācijas izmaksu uzņēmumiem *RBG* un *BSM*.

a) Netiek ņemta vērā peļņa no rentabliem transporta pakalpojumiem intensīvas satiksmes laikos. Saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādņu pašreizējo tekstu tikai uzņēmumiem noteiktās saistības, uz kurām attiecas četras izmaksu kategorijas, par kurām Finansēšanas pamatnostādnēs ir paredzēta kompensācija, ir uzskatāmas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Kompensācijas aprēķināšanā tiek ņemta vērā peļņa no pakalpojumiem, uz kuriem attiecas četras izmaksu kategorijas, proti, jo īpaši no pakalpojumiem neintensīvas satiksmes laikos un konkrētos apgabalos; tomēr peļņa no nerentabliem transporta pakalpojumiem intensīvas satiksmes laikos netiek ņemta vērā.

b) Nav mehānisma, kā pieprasa atmaksāt saskaņā ar līgumiem par pārvaldību un peļņas nodošanu saņemtās pārmērīgās kompensācijas. Pašreizējā formulējumā Finansēšanas pamatnostādnēs ir paredzēta atšķirīga attieksme pret uzņēmumiem, kuri no *VRR* saņem kompensācijas, un uzņēmumiem, kuri saņem kompensācijas līgumu par pārvaldību un peļņas nodošanu veidā. Kamēr pirmā tipa uzņēmumu rīcībā ir tikai kompensācijas summa, kas aprēķināta saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādnēm, tikmēr otrā tipa uzņēmumiem tiek segtas visas izmaksas. Tiem ir tiesības ieturēt starpību starp to faktiskajiem zaudējumiem un summu, kas tiem pienākas, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādnēm, jo nav paredzēta juridiski saistoša procedūra, kas *VRR* dotu tiesības pieprasīt atmaksāt šo starpību.

RBG un BSM izvērtējums

(187) Kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām izskatāmajā lietā var izmaksāt, izmantojot attiecīgo uzņēmumu publisko īpašnieku iemaksas, pamatojoties uz līgumu par pārvaldību un peļņas nodošanu un/vai to izmaksā *VRR*. Komisija secina, ka trešais *Altmark* lietas kritērijs neparedz, ka maksājumi jāveic ar organizatoriskas struktūras – šajā gadījumā *VRR* – starpniecību. Tomēr jānodrošina, ka ikgadējā kompensācija nepārsniedz summu, kas nepieciešama, lai segtu visas faktiski ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām saistītās izmaksas.

(188) Finansēšanas lēmumos ir noteikts, ka tajos noteiktā summa, saglabājot tiesības veikt faktiski radušos izmaksu papildu pārbaudi, ir maksimāli izmaksājamā summa. Maksimālā finansējuma summa ir finanšu līdzekļi, kas ir konkrētas pašvaldības rīcībā.

(189) Transporta uzņēmumiem katru gadu jāiesniedz ziņas par faktiskajām izmaksām, kas tiem radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Papildu pārbaude atspoguļo faktiskās izmaksas, kas katrā pārvadājumu veidā radušās katrā no četrām izmaksu kategorijām. Vēlāk aprēķināto izmaksu summa pēc tam tiek salīdzināta ar sākotnēji norādītajām izmaksām. Vēlākā aprēķina rezultāts tiek formulēts finansēšanas lēmumos, kuru struktūra atbilst pagaidu finansēšanas lēmumiem, lai būtu iespējams tos salīdzināt. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju šie pagaidu un vēlākie finansēšanas lēmumi uzņēmumiem *RBG* un *BSM* tiek sagatavoti katram pārbaudāmajam gadam. *VRR* pārbauda šīs ziņas un gadījumā, ja sākotnējā kompensācija pārsniedz faktiskās izmaksas, liek atmaksāt papildu summas. Tomēr Finansēšanas pamatnostādnēs nav detalizēta regulējuma par pārmērīgām kompensācijām vai par pārāk daudz izmaksātu līdzekļu atprasīšanas metodi.

(190) Tāpēc par laikposmu no 2006. gada 1. janvāra līdz 2009. gada 31. decembrim Komisijai jāpārbauda, vai uzņēmumi *BSM* un *RGB* nav saņēmuši pārmērīgu kompensāciju. Vācija ir iesniegusi Komisijai informāciju par faktiskajiem maksājumiem uzņēmumiem *BSM* un *RGB*. Šajā gadījumā Vācija Komisiju ir iepazīstinājusi ar *RGB* un *BSM* ikgadējiem peļņas vai zaudējumu aprēķiniem. Katra uzņēmuma ieņēmumus un izmaksas katru gadu pārbauda auditori, kas ir apstiprinājuši arī attiecīgos gada pārskatus.

Maksājumi saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādnēm un līgumu par pārvaldību un peļņas nodošanu

(191) 2006. gadā *RBG* radās zaudējumi 65 miljonu euro apmērā ([36]). Zaudējumi tika segti, Ziemeļreinas-Vestfālenes federālajai zemei un *VRR* pārņemot zaudējumus 64,1 miljona euro apmērā. Šī summa ir par septiņiem miljoniem euro mazāka nekā summa, uz kuru *RGB* pretendētu saskaņā ar *VRR* finansēšanas lēmumu. 2007. gadā Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes un *VRR* nepieciešamās kompensācijas uzņēmumam *RBG* kopumā bija 52,2 miljoni euro. Šī summa ir par 17,5 miljoniem euro mazāka nekā summa, uz kuru *RGB* pretendētu saskaņā ar *VRR* finansēšanas lēmumu. *RGB* bilances peļņa 2007. gadā bija nulle. 2008. gadā par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi *RGB* saņēma kompensācijas 41,9 miljonu euro apmērā, kas sedza tā zaudējumus, un līdz ar to *RGB* bilances peļņa bija nulle. Šī summa ir par 14,1 miljonu euro mazāka nekā summa, uz kuru *RGB* pretendētu saskaņā ar *VRR* finansēšanas lēmumu. 2009. gadā par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi *RGB* saņēma kompensācijas 45,3 miljonu euro apmērā, kas sedza tā zaudējumus, un līdz ar to *RGB* bilances peļņa bija nulle. Šī summa ir par 11,4 miljoniem euro mazāka nekā summa, uz kuru *RGB* pretendētu saskaņā ar *VRR* finansēšanas lēmumu.

(192) 2006.–2009. gadā *BSM* zaudējumi par sabiedrisko pasažieru transportu bija šādi: […] EUR (2006. gadā), […] EUR (2007. gadā), […] EUR ([37]) (2008. gadā) un […] EUR (2009. gadā). Salīdzinot šos zaudējumus ar finansēšanas lēmumos noteiktajām summām, Komisija secina, ka *BSM* zaudējumi sabiedriskajā pasažieru transportā pārsniedz finansēšanas lēmumos noteiktās summas. Kopējie zaudējumi, proti, finansēšanas lēmumos apstiprinātās summas un papildu zaudējumi, tika segti, izmantojot līgumu par pārvaldību un peļņas nodošanu ar *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH*, līdz ar to *BSM* gada pārpalikums/iztrūkums bija nulle.

(193) Komisija secina, ka papildu zaudējumu pārņemšanas pamatā ir nevis, piemēram, jaunā finansēšanas sistēma, bet tikai līgums par pārvaldību un peļņas nodošanu. Šis līgums par pārvaldību un peļņas nodošanu tika noslēgts pirms autobusu transporta pakalpojumu tirgus atvēršanas dažās dalībvalstīs 1995. gadā. Tā kā šī tirgus atvēršana bija dalībvalstu patstāvīgs lēmums, līgums par pārvaldību un peļņas nodošanu – ja tas būtu atbalsts ([38]) – saskaņā ar procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunktu ir esošs atbalsts.

(194) Komisija secina, ka, stājoties spēkā Regulai (EK) Nr. 1370/2007, pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus, pateicoties Savienības tiesību aktiem, tika atvērts 2009. gada 3. decembrī. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta b) punkta v) apakšpunktu darbības liberalizācijas ar Savienības tiesību aktu rezultātā visi esošie atbalsti pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem no šā datuma ir uzskatāmi par jauniem atbalstiem. Ņemot vērā 114.–124. apsvērumā minētos apsvērumus, šis lēmums attiecas tikai uz laikposmu līdz brīdim, kad stājās spēkā Regula (EK) Nr. 1370/2007.

(195) Līdz ar to par laikposmu no 2006. līdz 2009. gadam Komisija var secināt, ka uzņēmumi *BSM* un *RBG*, pamatojoties uz jauno finansēšanas sistēmu, nav saņēmuši pārmērīgu kompensāciju un līdz ar to ir ievērots trešais *Altmark* lietas kritērijs par maksājumiem, pamatojoties uz jauno finansēšanas sistēmu.

9.2.4. VIDĒJS, LABI PĀRVALDĪTS UN AR TRANSPORTLĪDZEKĻIEM PIETIEKAMI NODROŠINĀTS UZŅĒMUMS

(196) Visbeidzot, spriedumā *Altmark* lietā ir paredzēts, ka tad, "ja uzņēmums sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām konkrētajā gadījumā nav izvēlēts sabiedrisko iepirkumu procedūras rezultātā, ļaujot izvēlēties pretendentu, kurš spēj šos pakalpojumus piedāvāt par sabiedrībai viszemāko cenu, kompensācijas apjoms nosakāms, pamatojoties uz to izdevumu analīzi, kādi, pildot šīs saistības, rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi vadīts un adekvāti nodrošināts ar transporta līdzekļiem, lai spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā atbilstošos rēķinus un paredzot saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi".

(197) Ne *RGB*, ne *BSM* netika izvēlēts attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei atklātā, pārskatāmā un nediskriminējošā iepirkuma procedūrā. Līdz ar to jautājumā par to, vai ir ievērots ceturtais spriedumā lietā *Altmark* noteiktais nosacījums, Komisijai ir jāizvērtē te paredzētā otrā alternatīva, saskaņā ar kuru kompensācijas summas apmēru aprēķina, pamatojoties uz vidēja, labi pārvaldīta un ar transportlīdzekļiem pietiekami nodrošināta uzņēmuma izmaksu analīzi.

([36]) Sk. pārskatu par Diseldorfas pilsētai piederošajām kapitāldaļām 2006. gadā (par turpmākajiem gadiem sk. attiecīgo saiti): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf.

([37]) Šī summa ietver zaudējumus publiskajos pasažieru pārvadājumos un dzelzceļa kravu pārvadājumos. Komisija secina, ka procedūras priekšmets, kā minēts 114.–124. punktā, attiecās tikai uz kompensācijām, kuras *BSM* un *RGB* ir saņēmuši, pamatojoties uz *VRR* jauno finansēšanas sistēmu publiskiem pasažieru pārvadājumiem. Tāpēc kompensācijas, kuras *BSM* ir saņēmis par dzelzceļa kravu pārvadājumiem, šis lēmums neietver.

([38]) Sk. 215. apsvērumu.

(198) Vācija norāda, ka kompensācijas aprēķināšanā izmantotie parametri ir noteikti, pamatojoties uz visu to uzņēmumu vidējām izmaksām, kas ietilpst *VRR* finansēšanas sistēmā.

(199) Oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā Vācija ir paziņojusi, ka izmaksas, kas, pildot četrās izmaksu kategorijās ietvertās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, rastos labi pārvaldītam un ar transportlīdzekļiem pietiekami nodrošinātam vidējam uzņēmumam, *VRR* ir noteikusi, ņemot vērā sava eksperta statistikas datus. Pēc tam *VRR* pielāgoja šos datus, ievērojot konkrētas (piemēram, reģionālas) īpatnības. Pamatojoties uz analīzi, *VRR* nosaka vidējo tirgus cenu peļņas procentu atsevišķās izmaksu kategorijās.

(200) Šajā sakarā Komisija, pirmkārt, secina, ka statistikas datu izmantošanai jānodrošina, ka kompensācijas summa tiek noteikta, pamatojoties uz vidēja uzņēmuma izmaksām.

(201) Otrkārt, visiem operatoriem, kuri sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus, ir licence, proti, pakalpojumu valsts līgums, un tiem jāatbilst licencē vai līgumos noteiktajām prasībām (piemēram, jābūt pietiekami nodrošinātiem ar transportlīdzekļiem, lai izpildītu nepieciešamās kvalitātes prasības).

(202) Tomēr, kā noteikts lēmumā sākt procedūru, pamatošanās uz statistiski noteiktām pārvadājumu izmaksām *per se* nevar ļaut secināt, ka operatori, kas apliecina savu gatavību sniegt pakalpojumus saskaņā ar šiem parametriem, ir uzskatāmi par labi pārvaldītiem. Statistikas dati, kas izmantoti šīs summas noteikšanā, attiecas tikai uz transporta pakalpojumu faktiskajām izmaksām dažādos reģionos (Vācijā un Austrijā) 2003. gadā. Līdz ar to nekādā ziņā nevar secināt, ka šo izmaksu vidējais lielums atbilst rentabli strādājoša uzņēmuma izmaksām. Šādi Komisija secināja arī galalēmumos lietā C 3/08 *Southern Moravia Bus Companies* ([39]) un lietā C 16/07 *Postbus AG* ([40]). Lēmuma *Postbus AG* lietā 85. un 86. apsvērumā minētie apsvērumi ir piemērojami arī šim lēmumam.

(203) Tālāk Komisija secina, ka statistikas dati ir noteikti 2003. gadam un pēc tam katru gadu atjaunināti, piemērojot indeksu saskaņā ar Finansēšanas pamatnostādņu 9. pielikumu, kā arī apjoma pieaugumu/samazinājumu un strukturālas izmaiņas. Statistikas cenu indeksu izmaksu izmaiņām plaši tiek izmantotas metodes, kas tiek izmantotas arī Vācijas transporta uzņēmumu apvienības (*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) *ÖPNV* preču grozā, kā arī Federālās Statistiskas pārvaldes (*Statistisches Bundesamt*) dati. Tomēr šāda atjaunināšanas procedūra pašlaik nevar vispusīgi atspoguļot nozarē panākto efektivitātes pieaugumu.

(204) Visbeidzot, Komisija secina, ka fakts, ka Finansēšanas pamatnostādnēs ir paredzēta arī 4.b izmaksu kategorija (kompensācija par papildu izmaksām, kas rodas, pamatojoties uz politiski ierosinātu individuālu tarifu piemērošanu, kas pārsniedz tirgū raksturīgo modeļu izmaksas), ļauj secināt, ka *VRR* ietilpstošie transporta uzņēmumi maksā algas, kas ir lielākas par tirgū raksturīgajām algām. Vācija ir apstiprinājusi, ka *RBG* un *BSM* maksā šādas algas un saņem kompensācijas 4.b izmaksu kategorijas ietvaros.

(205) Ņemot vērā visu iepriekš minēto, no pierādījumiem, kurus ir saņēmusi Komisija, neizriet, ka kompensāciju apmērs ir aprēķināts, salīdzinot *RBG* un *BSM* radušās izmaksas ar labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksām. Tāpēc kompensācijas apmērs nav aprēķināts, pamatojoties uz labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksām.

(206) Līdz ar to Komisija secina, ka attiecībā uz maksājumiem, kuri uzņēmumiem *RBG* un *BSM* veikti kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, nav ievērots *Altmark* lietas ceturtais kritērijs.

9.2.5. SECINĀJUMS

(207) Tā kā nav ievērots ceturtais *Altmark* lietas kritērijs, pēc Komisijas domām, izskatāmajā lietā finansēšanas sistēma sniedz ekonomiskas priekšrocības uzņēmumiem *RBG* un *BSM*.

9.3. *KONKURENCES IZKROPĻOJUMI*

(208) Finansēšanas sistēma varētu radīt konkurences izkropļojumus, jo valsts finansējums nostiprina sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei pilnvarotos uzņēmumus un ļauj tiem izmantot šīs priekšrocības, pagarinot šo pilnvarojumu, kamēr konkurenti nevar izmantot šīs priekšrocības, ja tie izrāda interesi par šo pilnvarojumu. Fakts, ka uzņēmumi, iespējams, tiek klasificēti par iekšējiem uzņēmumiem, neaizkavē iespējamo ietekmi uz konkurenci, jo šie uzņēmumi kopā ar citiem publiskiem un privātiem uzņēmumiem darbojas vienā tirgū.

([39]) 2008. gada 26. novembra Lēmums (OV L 97, 16.4.2009., 14. lpp.).
([40]) 2008. gada 26. novembra Lēmums (OV L 306, 20.11.2009., 26. lpp.).

(209) Turklāt uzņēmumi, kuri saņem finanšu līdzekļus, varētu izmantot šīs priekšrocības, konkurējot ar citiem uzņēmumiem citos tirgos.

9.4. *IETEKME UZ TIRDZNIECĪBU STARP DALĪBVALSTĪM*

(210) Saskaņā ar pastāvīgo tiesu praksi tirdzniecība starp dalībvalstīm tiek negatīvi ietekmēta, ja ar priekšrocību saistīts pasākums nostiprina uzņēmuma pozīciju tirdzniecībā Savienības teritorijā salīdzinājumā ar tā konkurentiem ([41]). Līdz ar to šāda atbalsta saņēmēja uzņēmuma pozīcijas nostiprināšana, konkurējot ar citiem uzņēmumiem tirdzniecībā Savienības teritorijā, rada ne tikai konkurences izkropļojumus (vai draud tos radīt), bet arī negatīvi ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm ([42]).

(211) Tāpēc jāizvērtē, vai finanšu līdzekļi, ko *VRR* piešķīra transporta uzņēmumiem *RBG* un *BSM*, rada ekonomiskas priekšrocības, kas nostiprina to pozīciju salīdzinājumā ar konkurentiem tirdzniecībā Savienības teritorijā.

(212) Vispirms Komisija norāda, ka tuvsatiksmes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus Vācijā, kurā darbojas šie uzņēmumi, ir atvērts citu dalībvalstu uzņēmumu konkurencei ([43]).

(213) Tālāk spriedumā *Altmark* lietā Tiesa secināja:

> "77. Šajā sakarā ir jāatzīmē, ka, pirmkārt, nav izslēgts, ka sabiedriskās subsīdijas, kas piešķirtas uzņēmumam, kurš sniedz vienīgi lokālā vai reģionālā transporta pakalpojumus un nesniedz nekādus transporta pakalpojumus ārpus tā mītnes valsts, neiespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.
>
> 78. Ja dalībvalsts uzņēmumam piešķir sabiedriskās subsīdijas, šā uzņēmuma transporta pakalpojumu piedāvājums šā iemesla dēļ var tikt saglabāts vai palielināts, kā rezultātā uzņēmumiem, kas dibināti citās dalībvalstīs, ir mazāk izredžu piedāvāt savus transporta pakalpojumus šīs dalībvalsts tirgū […]" ([44]).

(214) Tālāk Komisija secina, ka ar ekonomiskām priekšrocībām saistīts, *VRR* piešķirts valsts finansējums transporta uzņēmumiem *RBG* un *BSM* uzlabo to finanšu stāvokli. Pateicoties labākam finanšu stāvoklim, tiem ir iespējams sniegt transporta pakalpojumus arī turpmāk. Turklāt tā norāda, ka samazinās citu Vācijā un citās dalībvalstīs dibinātu uzņēmumu izredzes piedāvāt savus transporta pakalpojumus šo abu transporta uzņēmumu apkalpotajā tirgū (Diseldorfā), pat ja tas juridiski ir iespējams.

(215) Līdz ar to Komisija secina, ka uzņēmumiem *RBG* un *BSM* piešķirtais finansējums kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi nostiprina to pozīciju salīdzinājumā ar konkurentiem tirdzniecībā Savienības teritorijā un tāpēc negatīvi ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

9.5. *SECINĀJUMS*

(216) Līdz ar to Komisija secina, ka finanšu līdzekļi, kas uzņēmumiem *RBG* un *BSM* piešķirti sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

10. **ATBALSTA SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU**

(217) LESD 93. pantā ir paredzēti tāda atbalsta saderīguma nosacījumi, kuru piešķir transporta koordinācijai vai par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi transporta jomā.

(218) Komisija secina, ka izskatāmajā lietā 106. panta 2. punktu nevar piemērot attiecībā uz sabiedriskā transporta uzņēmumiem, jo 93. pants ir *lex specialis* attiecībā uz 106. panta 2. punktu ([45]).

(219) Saskaņā ar spriedumu *Altmark* lietā ([46]) LESD 93. pantu nevarētu piemērot tieši, bet tikai pamatojoties uz Padomes regulām, jo īpaši Regulu (EEK) Nr. 1191/69 vai Regulu (EEK) Nr. 1107/70.

(220) 2009. gada 3. decembrī stājās spēkā Regula (EK) Nr. 1370/2007. Ar šo regulu vienlaikus tika atcelta Regula (EEK) Nr. 1191/69 un Regula (EEK) Nr. 1107/70.

([41]) 1980. gada 17. septembra spriedums lietā 730/79, *Philip Morris/Komisija, Recueil*, 2671. lpp., 11. punkts.; Pirmās instances tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā T-214/95, *Het Vlaams Gewest/Komisija, Recueil*, II-717. lpp., 50. punkts.

([42]) Lieta 730/79 *Philip Morris/Komisija*, 12. punkts.

([43]) Spriedums lietā C-280/00, *Altmark*, 79. punkts.

([44]) Spriedums lietā C-280/00, *Altmark*, 77. un 78. punkts.

([45]) Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmuma 2005/842/EK par LESD 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, 17. punkts (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.).

([46]) Spriedums lietā C-280/00, *Altmark*, 107. punkts. Sk. arī Pirmās instances tiesas 2004. gada 16. marta spriedumu lietā T-157/01, *Danske Busvognmænd pret Komisiju, Recueil*, II-917. lpp., 100. punkts.

(221) Regula (EK) Nr. 1370/2007 attiecas uz kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas attiecas uz sabiedrisko pasažieru transportu, izmantojot dzelzceļu, citu sliežu transportu, kā arī autoceļus. Tāpēc Komisijai ir jāizvērtē izskatāmā pasākuma saderība ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007, kas Komisijas lēmuma pieņemšanas brīdī bija piemērojamais tiesību akts.

(222) Regulā (EK) Nr. 1370/2007 ir noteikti nosacījumi, ar kuriem kompetentā iestāde var maksāt kompensāciju par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanas saistībām, kas tiek pildītas, pamatojoties uz pakalpojumu valsts līgumiem. Izskatāmajā lietā pilnvarojums pildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības tika piešķirts tā dēvētā trīskārša pilnvarojuma akta veidā (proti, ar licencēm, tuvsatiksmes pārvadājumu plāniem un finansēšanas lēmumu, ko *VRR* pieņem, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādnēm).

(223) Tālāk Komisija secina, ka ieinteresētā persona nav apstrīdējusi Regulas (EK) Nr. 1370/2007 piemērošanu izskatāmajā lietā. Turklāt Komisija secina, ka Vācija uzskata, ka Regula (EK) Nr. 1370/2007 principā būtu jāpiemēro tikai attiecībā uz kompensācijām, kas piešķirtas no 2009. gada 3. decembra.

(224) Tomēr pēc Vācijas sniegto argumentu pārbaudes Komisija secināja, ka tie neapšauba atbalsta noteikumu piemērošanu *ratione temporis*, saskaņā ar kuriem Komisijai sava argumentācija jāpamato ar lēmuma pieņemšanas brīdī spēkā esošiem tiesību aktiem. Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007, pakalpojumu valsts līgumi jāizvērtē, ņemot vērā turpmāk minētos apsvērumus.

(225) Pirmkārt, Komisija secina, ka Regulā (EK) Nr. 1370/2007 pašā ir noteikti tās spēkā stāšanās varianti un paredzēta tās piemērošana *ratione temporis*. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 12. pantu tā ir stājusies spēkā 2009. gada 3. decembrī. Atbilstīgi 10. panta 1. punktam šajā datumā tiek atcelta Regula (EEK) Nr. 1191/69. Līdz ar to savu izvērtējumu Komisija vairs nevar pamatot ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69, kas vairs nebija spēkā lēmuma pieņemšanas brīdī, bet Komisijai jāpamatojas uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007.

(226) Otrkārt, Komisija secina, ka Regulā (EK) Nr. 1370/2007 nav nekādu norāžu, ka tā nebūtu piemērojama pakalpojumu valsts līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķirtas pirms tās stāšanās spēkā. Tā Regulas (EK) Nr. 1370/2007 8. panta 3. punktā ir ietverti pārejas noteikumi valsts līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķirtas pirms regulas stāšanās spēkā. Šī tiesību norma būtībā ir izņēmums regulas 8. panta 2. punkta piemērošanai attiecībā uz 5. panta noteikumu piemērošanu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanai. Līdz ar to jāsecina, ka izņēmuma noteikumi līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanai pārejas periodā nebūtu bijuši nepieciešami, ja pakalpojumu valsts līgumi, kuru slēgšanas tiesības piešķirtas pirms regulas stāšanās spēkā, neietilptu tās piemērošanas jomā. Tā – tieši pretēji – 8. pants apstiprina, ka uz šiem valsts līgumiem attiecas regulas pārējās normas.

(227) Treškārt, Komisija norāda, ka izskatāmajā lietā nav piemērojams Komisijas paziņojums par to noteikumu noteikšanu, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai ([47]). Tā šajā paziņojumā ir nepārprotami noteikts, ka tas neietekmē Padomes un Komisijas regulu interpretāciju valsts atbalsta jomā. Tomēr Regulā (EK) Nr. 1370/2007 ir paredzēti noteikumi tās piemērošanai laikā.

(228) Ceturtkārt, Komisija uzsver, ka arī Tiesa ir apstiprinājusi principu, saskaņā ar kuru jauns noteikums ir nekavējoties piemērojams tādas situācijas vēlākām sekām, kas radusies iepriekšējā noteikuma pastāvēšanas laikā. Tā ir arī nospriedusi, ka tiesiskās paļāvības principa aizsardzības piemērošanas joma nevar būt tik plaša, lai vispārīgi aizkavētu jaunā noteikuma piemērošanu tādu situāciju vēlākām sekām, kas radušās iepriekšējā noteikuma pastāvēšanas laikā ([48]).

(229) Piektkārt, Tiesa ir lēmusi, ka Kopienas materiāltiesiskās normas ir jāinterpretē tādējādi, ka tās attiecas uz situācijām, kuras radušās pirms normu spēkā stāšanās, tikai tiktāl, ciktāl no to noteikumiem, mērķa vai satura skaidri izriet, ka tām jāpiešķir šāda iedarbība ([49]). Regulas (EK) Nr. 1370/2007 gadījumā šis nosacījums, kā minēts 228. apsvērumā, ir nepārprotami izpildīts.

(230) Turklāt, sestkārt, Komisija secina, ka tajā pašā spriedumā Tiesa ir arī atzinusi, ka gadījumā, ja tiesiskais regulējums, kas bija spēkā dalībvalsts iecerēta atbalsta paziņošanas brīdī, mainās pirms Komisijas lēmuma pieņemšanas, Komisijai šis lēmums ir jāpieņem, pamatojoties uz jauno tiesisko regulējumu ([50]). Turklāt Tiesa ir norādījusi, ka dalībvalsts iecerēta atbalsta paziņojums nerada juridiski pilnīgi pabeigtu situāciju un tiesisko paļāvību, kas nozīmētu, ka Komisija pieņem lēmumu par šā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, piemērojot šā paziņojuma sniegšanas dienā spēkā esošās normas. Līdz ar to rastos pretruna, ja dalībvalstij, kas – tieši pretēji – nav izpildījusi paziņošanas pienākumu, atļautu radīt juridiski pilnīgi pabeigtu situāciju, piešķirot nelikumīgu atbalstu.

([47]) OV C 119, 22.5.2002., 22. lpp.
([48]) Sk. 2008. gada 11. decembra spriedumu lietā C-334/07 P, *Komisija/Freistaat Sachsen*, Krājums, I-9465. lpp., 43. punkts.
([49]) C-334/07 P, *Komisija/Freistaat Sachsen*, 44. punkts.
([50]) C-334/07 P, *Komisija/Freistaat Sachsen*, 53. punkts.

(231) Tāpēc izskatāmajā lietā ir jāpiemēro Regula (EK) Nr. 1370/2007 ([51]).

10.1. *ATBALSTA SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU, PAMATOJOTIES UZ REGULU (EK) NR. 1370/2007*

(232) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 9. panta 1. punktu "Sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas, ko saskaņā ar šo regulu izmaksā par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu […], ir saderīgas ar kopējo tirgu". Tālāk Komisija izvērtē, vai Finansēšanas pamatnostādnes un saskaņā ar tām izmaksātās kompensācijas uzņēmumiem *RBG* un *BSM* atbilst Regulas (EK) Nr. 1370/2007 noteikumiem.

(233) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 3. panta 1. punktu: "Ja kompetentā iestāde nolemj izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķirt ekskluzīvas tiesības un/vai kompensāciju, tā to dara saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu."

(234) Izskatāmajā lietā pilnvarojums pildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības tika piešķirts tā dēvētā trīskārša pilnvarojuma akta veidā (proti, ar licencēm, tuvsatiksmes pārvadājumu plāniem un finansēšanas lēmumu, ko *VRR* pieņem, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādnēm). Tāpēc Komisija secina, ka ir ievēroti Regulas (EK) Nr. 1370/2007 3. panta noteikumi.

(235) Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4. pantā ir noteikts šāds obligātais pakalpojumu valsts līgumu saturs:

(236) 4. panta 1. punkta a) apakšpunkts – skaidri definētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības: kā minēts 8.2.1. punktā, *RBG* un *BSM* tika izvēlēti skaidri definētu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei.

(237) 4. panta 1. punkta b) apakšpunkts – parametri kompensācijas aprēķināšanai ir iepriekš objektīvi un pārskatāmi jānosaka, lai novērstu pārmērīgas kompensācijas: kā minēts 9.2.2. punktā, noraidošā finansēšanas lēmumā kompensāciju aprēķināšanas parametri tiek noteikti objektīvi un pārskatāmi, norādot maksimālo summu katrai izmaksu kategorijai katrā pārvadājumu veidā, pirms sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildes.

(238) 4. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 4. panta 2. punkts – izmaksu un ieņēmumu sadales kārtība: pamatojoties uz iepriekš minētajiem parametriem, pastāv skaidra to izmaksu un ieņēmumu sadales kārtība, kas attiecas uz četrām izmaksu kategorijām, kuras tiek kompensētas. Katrai no četrām dažādajām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību kategorijām izmaksas un ieņēmumi tiek uzskaitīti atsevišķos grāmatvedības kontos, turklāt tiek piemēroti saskaņā ar Vācijas tiesībām spēkā esošie grāmatvedības principi un ikgadējo auditu veic neatkarīgs auditors un VRR.

(239) 4. panta 3. punkts – pakalpojumu valsts līgumu darbības laiks nav ilgāks par 10 gadiem autobusu pakalpojumiem un par 15 gadiem – pasažieru dzelzceļa transporta pakalpojumiem vai citu tipu pārvadājumiem pa sliežu ceļiem: sākotnēji pilnvarojums pildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības tika piešķirts tā dēvētā trīskārša pilnvarojuma akta veidā (proti, ar licencēm, tuvsatiksmes pārvadājumu plāniem un finansēšanas lēmumu, ko *VRR* pieņem, pamatojoties uz Finansēšanas pamatnostādnēm). Stājoties spēkā Regulai (EK) Nr. 1370/2007, transporta uzņēmumiem noteiktās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības tika apkopotas vienā vienīgā aktā ar 10 gadu darbības laiku. Uz pakalpojumu valsts līgumiem, kas bija noslēgti jau pirms Regulas (EK) Nr. 1370/2007 stāšanās spēkā, attiecas pārejas noteikumi. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 8. panta 3. punkta d) apakšpunktu pakalpojumu valsts līgumi, kuru slēgšanas tiesības piešķirtas no 2000. gada 26. jūlija un pirms 2009. gada 3. decembra saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra, paliek spēkā to paredzētajā darbības laikā, ja vien to darbības laiks ir terminēts un ir salīdzināms ar 4. pantā noteiktajiem darbības laikiem. Izskatāmajā lietā līguma slēgšanas tiesības tika piešķirtas uz 8. panta 3. punkta d) apakšpunktā noteikto darbības laiku, neveicot konkursa procedūru. Tāpēc tiek piemērots 4. pantā noteiktais laika ierobežojums. Līguma darbības laiks pašlaik ir ierobežots uz 10 gadiem; līdz ar to tas atbilst 4. panta 3. punkta noteikumiem.

(240) 4. panta 5. punkts – prasība ievērot konkrētus sociālos standartus: piemērotie koplīgumi ir norādīti attiecīgajos aktos, jo *RBG* un *BSM* ir pienākums piemērot ar Ziemeļreinas-Vestfālenes pašvaldību darba devēju apvienību saskaņoto koplīgumu.

(241) 4. panta 6. punkts – prasība ievērot konkrētus kvalitātes standartus: noteikumi par kvalitātes standartiem ir norādīti attiecīgajos pilnvarojuma aktos.

([51]) Tas atbilst Komisijas lēmumu pieņemšanas pastāvīgajai praksei (sk. Lēmumu C-41/2008, *Danske Statsbaner*, 2010. gada 24. februāra galīgais lēmums, 303.–313. punkts) un EBTA Uzraudzības iestādes lēmumu pieņemšanas pastāvīgajai praksei (sk. Lēmumu 254/10/COL, *AS Oslo Sporveier* un *AS Sporveisbussene*, 2010. gada 21. jūnija lēmums, 17. un 18. lpp.).

(242) Pamatojoties uz 54. un nākamajos apsvērumos minētajiem apsvērumiem, Komisija uzskata, ka trīskāršais pilnvarojuma akts atbilst visiem Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4. pantā paredzētajiem obligātajiem noteikumiem.

(243) Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. pantā ir ietverti pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanas noteikumi. Tomēr saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 8. panta 2. punktā paredzētajiem pārejas noteikumiem valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu sabiedriskajam transportam pa dzelzceļu un autoceļiem drīkst veikt tikai no 2019. gada 3. decembra atbilstīgi 5. pantam. Tāpēc izskatāmajā lietā nav piemērojami Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. panta noteikumi.

(244) Komisija vēlreiz norāda Vācijai, ka šajā pārejas periodā dalībvalstīm ir jāveic pasākumi, lai pakāpeniski piemērotu Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. pantu.

(245) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 6. panta 1. punktu visām kompensācijām jāatbilst regulas 4. panta un pielikuma noteikumiem.

(246) Vispirms Komisija norāda, ka – kā minēts iepriekš – izskatāmajā lietā ir ievēroti visi 4. panta noteikumi.

(247) Regulas (EK) Nr. 1370/2007 pielikumā ir noteikts, ka kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas atbilst finansējuma apjomam, kuru veido šādi faktori: izmaksas, kas rodas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, atskaitot ieņēmumus no atlīdzībām saskaņā ar koplīgumiem, atskaitot visas pozitīvās finansiālās sekas, kas rodas attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei izmantotajā tīklā, un pieskaitot atbilstīgu peļņu. Tāpat pielikumā ir noteikts, ka izmaksas un ieņēmumus aprēķina saskaņā ar piemērojamiem grāmatvedības un nodokļu noteikumiem. Turklāt, ņemot vērā pārskatāmības apsvērumus, grāmatvedība ir jākārto atsevišķi.

(248) Izskatāmajā lietā Komisija secina, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kā noteikts 9.2.3. punktā, notiek atbilstīgi pielikuma noteikumiem un kompensācijas netika izmaksātas pārmērīgā apmērā. Pēc peļņas no maksājumiem par lietošanu, ieņēmumu, citu pozitīvu finansiālu seku un izmaksu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi aprēķināšanas izriet, ka uzņēmumiem *BSM* un *RGB*, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, katru gadu radās zaudējumi. Šie zaudējumi 2006.–2009. gadā attiecīgi tika segti ar kompensācijām, kā rezultātā bilances peļņa kļuva nulle.

(249) Tāpat Komisija secina, ka izskatāmajā lietā uzņēmumi nav guvuši atbilstīgu peļņu. Turklāt uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām attiecināmās izmaksas un ieņēmumi tiek pārbaudīti, līdz ar to tie atbilst piemērojamiem grāmatvedības un nodokļu noteikumiem. Pārskatāmības palielināšanai attiecīgo uzņēmumu grāmatvedība pakalpojumiem, kas ietilpst sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībās, un pārējai darbībai tiek kārtota atsevišķi.

(250) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, Komisija secina, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām nepieļauj pārmērīgas kompensācijas izmaksu un atbilst Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4. un 6. panta un tā pielikuma noteikumiem.

(251) Tāpēc Komisija uzskata, ka izskatāmajā lietā ir ievēroti vispārējie principi atbalsta shēmas saderības ar iekšējo tirgu izvērtēšanai. Tālāk Komisija secina, ka kompensācijas par uzņēmumu *RBG* un *BSM* sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām pārbaude saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1107/70 izraisītu tos pašus secinājumus.

(252) Līdz ar to Komisija secina, ka atbalsts uzņēmumiem *RBG* un *BSM* ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 93. pantu un Regulas (EK) Nr. 1370/2007 9. panta 1. punktu.

11. **SECINĀJUMI**

(253) Komisija secina, ka atbalsts saskaņā ar LESD 93. pantu un Regulas (EK) Nr. 1370/2007 9. panta 1. punktu ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Komisija norāda, ka šis lēmums attiecas uz pasākumu kā valsts atbalsta saderību ar iekšējo tirgu un ka šis izvērtējums izskatāmajā lietā neapsteidz Komisijas pārbaudi par Savienības tiesību aktu piemērošanu valsts līgumiem un koncesijām.

(254) Komisija norāda, ka saskaņā ar pastāvīgo Tiesas praksi tā var izvērtēt valsts atbalsta saderību ar iekšējo tirgu neatkarīgi no cita Savienības tiesību akta iespējama pārkāpuma, ja vien šis tiesību akts nav tik cieši saistīts ar atbalsta priekšmetu, ka atsevišķa izvērtēšana nav iespējama.

(255) Izskatāmajā lietā Komisija secina, ka valsts līgumu un koncesiju noteikumu iespējams pārkāpums, piemēram, izskatāmā licenču piešķiršana uzņēmumiem *BSM* un *RBG*, nav uzskatāms par tādu, kas neizbēgami radītu konkurences izkropļojumus izraisošu ietekmi, kas vēl vairāk pastiprina atbalsta rezultātā rodošos konkurences izkropļojumus. Līdz ar to šis lēmums attiecas tikai uz valsts atbalsta izvērtēšanu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, kuru, pamatojoties uz Pamatnostādnēm tuvsatiksmes sabiedriskā transporta finansēšanai Reinas-Rūras transporta apvienībā, Vācija sniegusi uzņēmumiem *Rheinbahn AG* un *Bahnen der Stadt Monheim* 2006.–2009. gadā, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 9. panta 1. punktu un Līguma par Eiropas Savienības darbību 93. pantu ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2011. gada 23. februārī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA