II

(Įstatymo galios neturintys teisės aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2011 m. vasario 23 d.

dėl valstybės pagalbos C 58/06 (ex NN 98/05), kurią Vokietija suteikė bendrovėms Bahnen der Stadt Monheim (BSM) ir Rheinische Bahngesellschaft (RBG), priklausančioms transporto asociacijai Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

(pranešta dokumentu Nr. C(2011) 632)

(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2011/501/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalį [1],

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas [2] ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2006 m. gruodžio 21 d. raštu Komisija pranešė Vokietijai apie savo sprendimą Reino-Rūro transporto asociacijos *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* (toliau – VRR) „senąją finansavimo sistemą“ laikyti esama pagalba, o dėl VRR „naujosios finansavimo sistemos“ [3], kurios pagrindu Reino krašto geležinkelių bendrovei *Rheinische Bahngesellschaft AG* (toliau – RBG) ir Monheimo miesto geležinkelių bendrovei *Bahnen der Stadt Monheim GmbH* (toliau – BSM) mokamos kompensacijos už viešųjų paslaugų įsipareigojimus, pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą; kartu Komisija Vokietijos paprašė pateikti savo pastabas. 2007 m. vasario 1 d. Vokietijos prašymu įvyko susitikimas. Vokietija savo pastabas pateikė 2007 m. balandžio 18 d. ir 2007 m. gegužės 4 d.

(2) Komisijos sprendimas pradėti oficialią tyrimo procedūrą paskelbtas 2007 m. kovo 31 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* [4]. Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių per mėnesį nuo paskelbimo pateikti savo pastabas dėl šių priemonių.

(3) Komisija gavo vienos suinteresuotosios šalies pastabas. 2007 m. gegužės 29 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Vokietijai. Vokietijai buvo suteikta galimybė per mėnesį dėl šių pastabų pateikti savo pastabas. Vokietijos pastabas Komisija gavo 2007 m. birželio 29 d. raštu.

(4) 2008 m. sausio 31 d. Vokietijos prašymu įvyko dar vienas susitikimas. Po jo, Komisijos prašymu, Vokietija 2008 m. gegužės 5 d. ir 2008 m. liepos 3 d. pateikė papildomų duomenų.

(5) 2007 m. spalio 2 d., 2008 m. sausio 30 d. ir 2008 m. balandžio 4 d. raštais suinteresuotoji šalis savo pirmines pastabas papildė.

---

[1] 2009 m. gruodžio 1 d. vietoje EB sutarties 87 ir 88 straipsnių įsigaliojo SESV 107 ir 108 straipsniai. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai bei SESV 107 ir 108 straipsniai iš esmės tapatūs. Šiame sprendime, kai tinka, nuorodas į SESV 107 ir 108 straipsnius reikia suprasti kaip nuorodas į EB sutarties 87 ir 88 straipsnius.

[2] OL C 74, 2007 3 31, p. 18

[3] Žr. 4.2 skyrių.

[4] Žr. 2 išnašą.

(6) 2008 m. liepos 10 d. raštu Komisija Vokietijos paprašė paaiškinti pateiktą informaciją; taip pat Vokietijai buvo suteikta galimybė per mėnesį atsakyti į papildomas suinteresuotosios šalies pastabas. Vokietijos atsakymai gauti 2008 m. rugpjūčio 5 d. ir 2008 m. rugsėjo 30 d. raštais.

(7) 2009 m. gruodžio 16 d. raštu Komisija Vokietijos ir suinteresuotosios šalies paprašė iki 2010 m. sausio 10 d. pateikti pastabas dėl nagrinėjamų priemonių suderinamumo su 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančiu Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 ([5]). Vokietija ir suinteresuotoji šalis paprašė terminą pratęsti. Komisija terminą abiem šalims pratęsė iki 2010 m. sausio 12 d. 2010 m. sausio 12 d. raštu Komisija gavo Vokietijos pastabas. Suinteresuotoji šalis per nustatytą terminą pastabų nepateikė. 2010 m. sausio 13 d. raštu suinteresuotoji šalis Komisijai pranešė nesanti suinteresuota toliau dalyvauti procedūroje.

(8) 2010 m. sausio 12 d. raštu Vokietija Komisijai taip pat pranešė, kad patikėjimo aktai, kuriais RBG ir BMS patikima vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, ir VRR naujoji finansavimo sistema iš dalies pakeisti, siekiant juos suderinti su Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.

2. SUINTERESUOTOSIOS ŠALYS

(9) VRR įsteigė keli Reino-Rūro regiono miestai ir apskritys, siekdami įvykdyti miestams ir apskritims pavestą uždavinį – planuoti ir organizuoti vietinį viešąjį keleivinį transportą savo regione ir mokėti kompensacijas už viešojo transporto paslaugų teikimą. VRR sudaro dvi teisiškai atskirtos viešosios teisės korporacijos – *Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* (toliau – ZV VRR) ([6]) ir *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR* (toliau – VRR AöR) ([7]).

(10) ZV VRR turi teisę iš jai priklausančių miestų ir apskričių imti įnašus kompensacijoms už viešųjų paslaugų įsipareigojimus finansuoti. Teisinis įnašų ėmimo pagrindas – 2006 m. birželio 21 d. Specialiosios paskirties Reino-Rūro transporto asociacijos įstatų (*Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*) (2008 m. gruodžio 10 d. redakcijos) (toliau – ZV VRR įstatai) ([8]) 19 ir 20 punktai.

(11) Bendrovės RBG ([9]) ir BSM ([10]), kurioms, kaip įtariama, nagrinėjamomis priemonėmis teikta pagalba, teikia vietinio viešojo transporto (autobusų, tramvajų ir geležinkelių) paslaugas Diuseldorfo regione. Jų ruožai yra VRR viešojo transporto tinklo dalis.

(12) RBG ir BSM savo paslaugas vietinio viešojo keleivinio transporto ruožuose teikia pagal leidimus, kuriuos joms išdavė Diuseldorfo rajono administracija (*Bezirksregierung Düsseldorf*) pagal Keleivių vežimo įstatymą (*Personenbeförderungsgesetz*) (toliau – PBefG), ypač jo 13 punktą. Leidimu jį gavusiai įmonei suteikiama išimtinė teisė atitinkamame ruože teikti savo paslaugas, o ši įmonė savo ruožtu privalo teikti vietinio viešojo transporto paslaugas leidime nustatytomis sąlygomis, ypač laikydamasi reikalavimų dėl reisų dažnumo, atitinkamo ruožo kilometrų skaičiaus ir kitų kokybės rodiklių.

3. IŠSAMUS PRIEMONĖS APIBŪDINIMAS

3.1. *PAVADINIMAS, BIUDŽETAS IR TRUKMĖ*

(13) Pavadinimas: *Finanzielle Unterstützung für die BSM und die RBG* (Finansinė parama BSM ir RBG).

(14) Metinis biudžetas, skirtas BSM, sudaro […] (*)–[…] mln. EUR, RBG – […] –[…] mln. EUR. Biudžetas kompensacijoms, mokamoms pagal Finansavimo direktyvą ir valdymo ir pelno pervedimo sutartį, sudaromas iš viešųjų lėšų. Finansavimo direktyvos ir valdymo ir pelno pervedimo sutarties galiojimo trukmė neribota.

([5]) OL L 315, 2007 12 3, p. 1.

([6]) ZV VRR atitinkami miestai ir apskritys įsteigė remdamiesi Šiaurės Reino-Vestfalijos vietos kolektyvinio darbo įstatymo (*Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit von Nordrhein-Westfalen*) nuostatomis.

([7]) Bendrovę VRR AöR įsteigė ZV VRR 2004 m. rugsėjo mėn. Nuo 2007 m. birželio mėn. VRR AöR yra bendroji viešosios teisės įstaiga, per kurią miestai bendrai vykdo su vietiniu viešuoju keleiviniu transportu susijusius uždavinius ne tik ZV VRR teritorijoje, bet ir su ja besiribojančiose Žemutinio Reino specialiosios paskirties vietinio transporto sąjungos (*Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein*) teritorijose. Kadangi ZV VRR savo valdymą ir užduotis, įskaitant viešųjų paslaugų įsipareigojimų finansavimą, yra perdavusi VRR AöR, toliau ZV VRR ir VRR bus neskiriamos – jos bus bendrai vadinamos VRR.

([8]) Naujausią ZV VRR įstatų redakciją galima rasti tinklalapyje http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) RBG, kuri 2005 m. balandžio 29 d. pervardyta į *Rheinbahn AG*, akcininkai – Diuseldorfo miestas (5 %) ir bendrovė *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* (95 %), kuri visiškai priklauso Diuseldorfo miestui ir iki 2007 m. birželio 18 d. vadinosi *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH*. Diuseldorfo miesto tinklalapyje nurodytais duomenimis (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf), bendrovei *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* taip pat priklauso 25,05 % *Stadtwerke Düsseldorf AG*, 100 % *Bädergesellschaft Düsseldorf mbH* ir 50 % *Flughafen Düsseldorf GmbH* akcijų (visi duomenys 2006 m. gruodžio 31 d.).

([10]) BSM savininkas – bendrovė *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH*, kuri vėlgi visiškai priklauso Monheimo miestui. Be BSM, bendrovė *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* turi 49,9 % *MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH*, 99 % *Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH* ir 100 % *Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH* akcijų.

(*) Taikomas profesinės paslapties reikalavimas.

3.2. *GAVĖJAI IR TIKSLAS*

(15) Nagrinėjamų kompensacijų gavėjai yra abi įmonės – RBG ir BSM.

(16) Priemonės tikslas – gyventojams tinkamai teikti vietinio viešojo keleivinio transporto paslaugas. Pagal ZV VRR įstatų 4 punktą Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės, VRR ir transporto įmonių bendradarbiavimo tikslas – didinti vietinio viešojo keleivinio transporto patrauklumą koordinuotai planuojant ir formuojant paslaugų pasiūlą, taikant vienodus ir keleiviams palankius tarifus, koordinuotai teikiant informaciją keleiviams, atsižvelgiant į žmonių su negalia poreikius, ir nustatant vienodus kokybės standartus.

4. PAGRINDAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

4.1. *PROCEDŪROS OBJEKTAS*

(17) Sprendimas pradėti procedūrą susijęs tik su RBG ir BSM mokamomis kompensacijomis, kurios grindžiamos 2005 m. birželio 28 d. VRR sprendimu sukurta „naująja finansavimo sistema“ ir susijusios su autobusų ir tramvajų transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimais. Todėl ir šis galutinis sprendimas taikomas tik šioms RBG ir BSM mokamoms kompensacijoms.

4.2. *„NAUJOJI FINANSAVIMO SISTEMA“*

(18) Komisija savo sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą nurodė šiuos du RBG ir BSM teikiamo finansavimo priemonių paketus:

— finansavimas, kurį Reino-Rūro regiono transporto įmonėms, tokioms kaip RBG ir BSM, teikia VRR, ir

— kryžminis subsidijavimas, kurį RBG ir BSM teikia Diuseldorfo ir Monheimo miestų kontroliuojančiosios bendrovės.

(19) Teisinis abiejų priemonių paketų pagrindas – 2005 m. birželio 28 d. priimta Reino-Rūro transporto asociacijos viešojo keleivinio kelių transporto finansavimo direktyva (*Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*) (toliau – Finansavimo direktyva) ir jos priedai ([11]).

(20) Be to, antrojo finansavimo priemonių paketo teisinis pagrindas – dvišalės RBG ir BSM bei atitinkamai Diuseldorfo ir Monheimo miesto kontroliuojančiųjų bendrovių sutartys.

4.2.1. FINANSAVIMAS, KURĮ RBG IR BSM TEIKIA VRR

(21) VRR moka išmokas įmonėms, jos teritorijoje teikiančioms viešojo transporto paslaugas, siekdama iš dalies kompensuoti jų sąnaudas. 2005 m. birželio 28 d. sprendimu vietoje nuo 1990 m. galiojusios finansavimo sistemos („senoji finansavimo sistema“) pradėta taikyti nauja, gerokai pakeista sistema („naujoji finansavimo sistema“).

(22) Naujoji finansavimo sistema paskutinį kartą pakeista 2009 m. rugsėjo 10 d., atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1370/2007 įsigaliojimą 2009 m. gruodžio 3 d.

(23) 2005 m. birželio 28 d. reforma siekta VRR finansavimo sistemą pritaikyti prie sprendime byloje *Altmark* ([12]) iškeltų reikalavimų. Finansavimo direktyvos 5.4.3–5.4.5 skyriuose aiškinama, kaip vykdyti sprendimą byloje *Altmark*, ypač jo ketvirtąjį kriterijų. Pagal 5.4.3 skyrių subsidijų dydis nustatomas remiantis vidutinės, gerai valdomos įmonės, turinčios tiek transporto priemonių, kad galėtų vykdyti jai patikėtus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, sąnaudų analize. Pagal 5.4.4 skyrių VRR, remdamasi šia analize, kasmet nustato rodiklius, kuriais remiantis kompensacijos apskaičiuojamos pagal kiekvieną iš keturių toliau aprašytų kategorijų; šių rodiklių atnaujinimo (ar indeksavimo) metodas nustatytas Finansavimo direktyvos 9 priede. Pagal 5.4.5 skyrių kompensacijos sumos atskiroms įmonėms negali būti didesnės negu atitinkamos įmonės vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtos sąnaudos, kurias ji turi pagrįsti įrodomaisiais dokumentais; taip pat turi būti reguliariai atliekama rodiklių, pagal kuriuos apskaičiuojamos kompensacijos, ekspertizė.

(24) Naujoji finansavimo sistema išsamiai aprašyta Finansavimo direktyvoje ir jos prieduose.

(25) Pagal Finansavimo direktyvos 2.1 skyrių VRR finansuoja viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą savo teritorijoje. 2.2.1–2.2.4 skyriuose nustatytos keturios sąnaudų kategorijos, pagal kurias įmonių patirtas sąnaudas VRR gali finansuoti. Šios keturios kategorijos išsamiau paaiškintos Finansavimo direktyvos 1 priede. Jos yra tokios (vartojamos santrumpos atitinka sąnaudų kategorijų numeravimą Finansavimo direktyvoje):

([11]) Naujausią Finansavimo direktyvos redakciją galima rasti VRR tinklalapyje http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf.

([12]) 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg*, byla C-280/00, Rink. 2003, p. I-7747 (toliau – sprendimas *Altmark*).

(26) a) techninė infrastruktūros priežiūra (toliau – 1 sąnaudų kategorija): ši kategorija apima stacionarių įrenginių ir su jais susijusių saugos ir navigacijos sistemų įrengimo ir priežiūros sąnaudas. Sąvoka „infrastruktūra“ apima tramvajaus bėgius, atskiras autobusų eismo juostas, persėdimo iš asmeninio automobilio į viešąjį transportą įrenginius (angl. *park and ride*), autobusų stoteles, geležinkelio stotis, garažus ir remonto depus, saugos ir navigacijos sistemas, taip pat šioms užduotims atlikti reikalingų darbuotojų sąnaudas;

(27) b) asociacijos ar vykdytojo nustatytos valdymo ir pardavimo užduotys (toliau – 2 sąnaudų kategorija): ši kategorija apima visas papildomas sąnaudas, kurias transporto įmonės patiria dėl savo narystės VRR. Šios papildomos sąnaudos atsiranda dėl įmonėms teikti patikėtų paslaugų centralizuoto planavimo ir koordinavimo, rinkodaros ir finansų valdymo, pardavimo ir priežiūros;

(28) c) asociacijos ar vykdytojo nustatyti transporto priemonių kokybės standartai (toliau – 3 sąnaudų kategorija): ši kategorija apima visas papildomas sąnaudas, atsirandančias dėl transporto priemonių kokybės standartų. Transporto įmonės gali prašyti kompensuoti papildomas sąnaudas, patirtas dėl transporto priemonių su kondicionavimo įranga, vaizdo stebėjimo sistema, pažemintomis grindimis, dujine pavara, neįgaliųjų keltuvu ar ekologiškesniu varikliu įsigijimo;

(29) d) asociacijos ar vykdytojo nustatytos papildomos transporto ar kitos paslaugos, susijusios su įmonės veikla. Ši kategorija suskirstyta į tris subkategorijas:

I. papildomos sąnaudos, patiriamos dėl tiesiogiai vykdytojo arba VRR nustatyto įpareigojimo teikti nepelningas paslaugas mažo eismo intensyvumo metu (toliau – 4a sąnaudų kategorija),

II. socialiniai politiniai įsipareigojimai vykdant akcininko nurodymus, susijusius su įmonės veikla ([13]) (toliau – 4b sąnaudų kategorija),

III. nurodymai, susiję su įmonės veikla, ar sistemos nulemti nurodymai – vykdytojo ar asociacijos nurodymai pagal individualius įrodomuosius dokumentus, jei dėl šių nurodymų pablogėja įmonės ekonominė padėtis (toliau – 4c sąnaudų kategorija).

([13]) Tai susiję su įpareigojimu taikyti kolektyvinę sutartį, sudarytą po derybų su Šiaurės Reino-Vestfalijos darbdavių sąjunga (*Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen*) (plg. 52 punktą).

(30) Pagal Finansavimo direktyvą viešojo transporto įmonės gali prašyti kompensacijos už viešojo transporto paslaugų teikimą. Prašyme turi būti pateikti Finansavimo direktyvos 5, 7 ir 8 skyriuose nurodyti duomenys, tokie kaip viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo sąnaudų apskaičiavimas ir informacija apie kitų institucijų suteiktas finansavimo lėšas. Transporto įmonės kompensacijos prašymą turi pateikti ne vėliau kaip iki metų, einančių prieš viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo pradžią, spalio 31 d.

(31) VRR, remdamasi transporto įmonių pagal Finansavimo direktyvos 5.4.2 skyrių ir 2 priedą pateikta informacija, apskaičiuoja kompensacijas, kurios turi atspindėti sąnaudas, kurias patirtų vidutinė, gerai valdoma įmonė, vykdydama tokius pačius įsipareigojimus. Tada VRR priima sprendimą dėl finansavimo. Šiuo teisiškai privalomu sprendimu patvirtinamas patikėjimas ir nustatomos kompensacijos pagal kiekvieną iš keturių sąnaudų kategorijų. Kiekvienų metų pabaigoje viešojo transporto įmonė turi raštu įrodyti savo pajamas ir sąnaudas, susijusias su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu. Šiuos duomenis VRR patikrina ir priima antrą privalomą administracinį sprendimą, kuriame nurodo tikslią sumą, kurią įmonė gauna kaip kompensaciją.

4.2.2. RBG IR BSM FINANSAVIMAS PER KRYŽMINĮ SUBSIDIJAVIMĄ

(32) ZV VRR įstatuose numatyta galimybė miestui ar apskričiai, kuriam ar kuriai priklauso transporto įmonė, kompensaciją šiai įmonei mokėti tiesiogiai ir atitinkamą sumą išskaičiuoti iš jos įnašo ZV VRR.

(33) ZV VRR įstatų 19 punkte nustatytos penkios skirtingos tokių tiesioginių išmokų formos:

— savanoriškos tiesioginės ir netiesioginės miesto ar apskrities išmokos, įskaitant pajamas iš miesto ar apskrities į tą transporto įmonę investuotų vertybinių popierių,

— savanoriškos trečiųjų asmenų išmokos,

— kryžminis subsidijavimas pagal pajamų paskirstymo sutartis, jei transporto įmonė yra kontroliuojančiosios bendrovės dalis ir jos nuostoliai dengiami iš kitų įmonių, pvz., komunalinių tiekimo įmonių, pelno,

— įmonių, kurių akcijų ar pajų turi ta transporto įmonė, pelno paskirstymas,

— tos transporto įmonės įnašo ir bendro trūkumo skirtumas.

(34) Į pagal ZV VRR įstatų 19 punktą sumokėtas sumas atsižvelgiama apskaičiuojant kompensaciją, kurią transporto įmonei moka VRR. Finansavimo direktyvos 8 skyriuje nustatyta, kad įmonės prašymas suteikti finansavimą iš VRR lėšų atmestinas, jei (vietos valdžios) akcininkas pasinaudojo viena ar keliomis ZV VRR įstatų 19 punkte numatytomis galimybėmis. Ši suma išskaičiuojama iš išmokų, kurias transporto įmonė turi teisę gauti pagal Finansavimo direktyvą.

(35) Ir Diuseldorfo, ir Monheimo miestai pasinaudojo ZV VRR įstatų 19 punkte numatyta galimybe ir sudarė sutartis su RBG ir BSM. Šios sutartys aptartos tolesniuose skyriuose.

(36) *Tariamas kryžminis subsidijavimas, kurį bendrovei RBG teikia bendrovė Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH:* pagal pirminio skundo pateikėjo pateiktą informaciją *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH* akivaizdžiai pagal valdymo ir pelno pervedimo sutartis savo pelningai dirbančių kontroliuojančiųjų bendrovių *Stadtwerke Düsseldorf AG* ir *Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH* pelną perveda nuostolingai dirbančioms pavaldžiosioms bendrovėms RBG ir *Bädergesellschaft Düsseldorf*.

(37) *Tariamas kryžminis subsidijavimas, kurį bendrovei RBG teikia Diuseldorfo miestas:* be to, Komisija, remdamasi pirminio skundo pateikėjo pateiktais duomenimis, nurodė tiesiogines subsidijas, kurias RBG sumokėjo Diuseldorfo miestas. Akivaizdu, kad šios subsidijos mokėtos iš dividendų, kurias Diuseldorfo miestas gavo iš turimų 1,1 % RWE AG akcijų.

(38) *Metinės Diuseldorfo išmokos RBG:* Vokietija savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą paaiškino, kad *Stadtwerke Düsseldorf AG* ir *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH* (nuo 2007 m. birželio 18 d. – *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH*, toliau – kontroliuojančioji bendrovė) niekada nebuvo sudariusios jokios valdymo ir pelno pervedimo sutarties, tačiau kontroliuojančioji bendrovė kasmet RBG mokėdavo išmokas už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą; į šias išmokas VRR atsižvelgia apskaičiuodama kompensaciją už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą. Vokietija taip pat aiškina, kad RWE akcijų dividendai mokami miestui, o ne RBG.

(39) *Kryžminis BSM subsidijavimas:* pagal pirminio skundo pateikėjo pateiktą informaciją pirmiau minėtos įmonės pelnas pagal *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* ir *Elektrizitätswerke der Stadt Monheim GmbH* sutartį panaudojamas metiniams BSM nuostoliams finansuoti. BSM yra 100 procentų *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* pavaldžioji įmonė ([14]).

(40) Vokietija savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą paaiškino, kad 1987 m. spalio 27 d. sudaryta BSM ir *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* valdymo ir pelno pervedimo sutartis, įsigaliojusi 1988 m. sausio 1 d. Pagal šios sutarties 4 1 punkto dalį visas BSM pelnas išmokamas *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH*, kuri, atvirkščiai, kompensuoja visus BSM nuostolius.

4.3. *KOMISIJOS ABEJONĖS DĖL KOMPENSACIJŲ, SUMOKĖTŲ RBG IR BSM PAGAL „NAUJĄJĄ FINANSAVIMO SISTEMĄ“*

4.3.1. PAGALBOS BUVIMAS

(41) Pagalbos buvimo klausimu Komisija, pradėdama oficialią tyrimo procedūrą, padarė išvadą, kad abi nagrinėjamos priemonės apima valstybės lėšas ir gali būti priskiriamos valstybei.

(42) Komisija sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą paaiškino, kad, Vokietijos nuomone, minėtomis finansavimo priemonėmis nesuteikiama jokio atrankinio ekonominio pranašumo, nes tenkinami visi keturi *Altmark* kriterijai ir šios finansavimo priemonės negali iškreipti konkurencijos ar daryti neigiamo poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai. Tačiau Komisijai, išnagrinėjus pirminio tyrimo metu Vokietijos pateiktą informaciją, kilo tokių abejonių.

(43) Pirmojo *Altmark* kriterijaus klausimu Komisija padarė laikiną išvadą, kad VRR priklausančioms įmonėms leidimais teikti paslaugas autobusų ir tramvajų ruožuose, kuriuos joms išdavė kompetentinga regiono valdžios institucija, buvo nustatytas viešųjų paslaugų įpareigojimas.

([14]) Vokietija pateikė tokius išsamius duomenis dėl *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* (kuri 100 procentų priklauso Monheimo miestui) turimų akcijų:
— 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) Antrojo *Altmark* kriterijaus klausimu Komisija išsakė abejonę, ar visos keturios sąnaudų kategorijos iš tikrųjų apima viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir ar viešųjų paslaugų įsipareigojimai aiškiai apibrėžti. Taip pat buvo neaišku, ar bent dalį nagrinėjamų priemonių sąnaudų neturėtų apmokėti pačios įmonės dėl savo ekonominio intereso ir ar šios sąnaudų dalies nereikėtų padengti tik iš pajamų, gaunamų iš bilietų pardavimo. Komisija taip pat konstatavo, kad Vokietija nepateikė išsamios informacijos apie kompensacijų apskaičiavimo rodiklius ir metodą.

(45) Sprendime pradėti procedūrą Komisija negalėjo atmesti, kad kompensacijos yra didesnės už sumą, kuri yra būtina, siekiant padengti visas ar dalį sąnaudų, patiriamų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus (trečiasis *Altmark* kriterijus).

(46) Kadangi leidimai VRR priklausančioms transporto įmonėms suteikti tiesiogiai, ne konkurso tvarka, Komisija suabejojo, ar tenkinamas ketvirtasis *Altmark* kriterijus. Komisija neturėjo pakankamai informacijos nuspręsti, ar kompensacijos, apskaičiuotos pagrindu imant vidutines visų VRR finansuojamų įmonių sąnaudas, atitinka sąnaudas, kurias patirtų gerai valdoma įmonė, turinti transporto priemonių.

(47) Sprendime pradėti procedūrą Komisija išsakė nuomonę, kad nagrinėjamų priemonių finansavimas gali daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ir iškreipti konkurenciją vidaus rinkoje arba gali kelti tokį pavojų.

4.3.2. PAGALBOS SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA

(48) Kadangi Komisija negalėjo atmesti valstybės pagalbos buvimo, ji išnagrinėjo, ar pagalba būtų suderinama su vidaus rinka, kaip nustatyta SESV 93 straipsnyje.

(49) Pagal *Altmark* sprendimą SESV 93 straipsnio nebūtų galima taikyti tiesiogiai, o tik remiantis trim jo pagrindu priimtais Tarybos reglamentais ([15]). Todėl buvo tarta, kad 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių įsipareigojimais, neatskiriamais nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos ([16]) ir 1970 m. birželio 4 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transportui ([17]) sudaro teisinį pagrindą įvertinti, ar viešųjų paslaugų įsipareigojimai suderinami su vidaus rinka.

(50) Sprendime pradėti procedūrą Komisija rėmėsi prielaida, kad Vokietija atitinkamoms transporto paslaugoms pritaikė Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 taikymo išimtį, todėl taikytinu teisiniu pagrindu laikė tik Reglamentą (EEB) Nr. 1107/70.

(51) Pagalbos suderinamumo su Reglamento (EEB) Nr. 1107/70 3 straipsnio 2 dalimi klausimu Komisija išsakė abejonę, ar įsipareigojimai, už kuriuos BSM ir RBG gavo kompensacijas, yra viešųjų paslaugų įsipareigojimai ir ar joms sumokėtos sumos atitinka vykdant šiuos įsipareigojimus patirtas sąnaudas.

5. **VOKIETIJOS PASTABOS** ([18])

5.1. *PROCEDŪROS APIMTIS*

(52) Vokietija pirmiausia pateikė pagrindžiamąją informaciją apie naujosios finansavimo sistemos taikymą, ypač paaiškino, kad senoji finansavimo sistema galiojo iki 2005 m. pabaigos (2005 m. gruodžio 31 d.), o naujoji finansavimo sistema, dėl kurios sprendimas priimtas 2005 m. birželio 28 d., įsigaliojo 2006 m. sausio 1 d.

(53) Vokietija pabrėžia, kad šios procedūros pradžioje gautas Langenfeldo miesto skundas paduotas 1999 m. sausio 27 d. raštu ir atnaujintas 2004 m. sausio 21 d. Todėl, Vokietijos nuomone, Komisijos procedūra turėtų būti taikoma tik senajai, iki 2005 m. pabaigos galiojusiai finansavimo sistemai. Vokietija abejoja Komisijos sprendimu pradėti oficialią tyrimo procedūrą, susijusią su naująja finansavimo sistema. Ji aiškina, kad Komisija, neturėdama skundo dėl naujosios, nuo 2006 m. galiojančios finansavimo sistemos, neatliko pakankamai išsamaus pirminio vertinimo, o kartu Vokietija neturėjo galimybės paaiškinti neaiškių klausimų.

5.2. *NUO 2006 M. GALIOJANTI NAUJOJI FINANSAVIMO SISTEMA*

(54) Vokietijos teigimu, pagal naująją finansavimo sistemą užtikrinama, kad bus paisoma visų keturių *Altmark* kriterijų. Šiuo tikslu, apskaičiuojant kompensacijas, kurias VRR moka transporto įmonėms už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą, atsižvelgiama į visus finansinius srautus – tiesiogines išmokas ir kryžmines subsidijas.

([15]) Byla C-280/00, *Altmark*, žr. pirmiau, 101 ir 105–107 punktai.
([16]) OL L 156, 1969 6 28, p. 1.
([17]) OL L 130, 1970 6 15, p. 1.
([18]) Vokietija pateikė VRR, RBG ir BSM pastabas ir jomis aiškiai rėmėsi savo pastabose.

5.3. *VIEŠŲJŲ PASLAUGŲ ĮSIPAREIGOJIMŲ APIBRĖŽTIS (PIRMASIS ALTMARK KRITERIJUS)*

(55) Vokietija pateikė savo pastabas dėl Komisijos abejonių dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų apibrėžties ir patikėjimo akto (sprendimo pradėti procedūrą 61 punktas) bei dėl 1, 2, 3 ir 4 sąnaudų kategorijų (sprendimo pradėti procedūrą 62–71 punktai).

5.3.1. PATIKĖJIMO AKTAS

(56) Klausimu, ar VRR priklausančios transporto įmonės iš tikrųjų privalo vykdyti aiškiai apibrėžtus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, Vokietija patikslina, kad pagal PBefG suteikti leidimai ([19]) paslaugoms autobusų ir tramvajų ruožuose teikti nėra vienintelis viešųjų paslaugų įsipareigojimų teisinis pagrindas – jie taip pat nustatyti vietinio transporto plane ([20]) ar pereinamuoju laikotarpiu po „naujosios finansavimo sistemos“ įsigaliojimo ([21]) atitinkamų miestų ir rajonų tarybų sprendimuose bei atitinkamuose VRR sprendimuose dėl finansavimo, remiantis VRR Finansavimo direktyva. Todėl, Vokietijos teigimu, patikėjimas vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus suteikiamas trigubu patikėjimo aktu (t. y. leidimais, vietinio transporto planais ir atitinkamu VRR sprendimu dėl finansavimo, remiantis jos Finansavimo direktyva).

(57) Kalbant apie RBG, VRR naująją finansavimo sistemą Diuseldorfo miesto taryba patvirtino 2005 m. gruodžio 15 d. Pagal šį sprendimą Diuseldorfo miesto vietinio transporto planas grindžiamas taip pat Finansavimo direktyva, kuri yra naujosios finansavimo sistemos dalis. 2002–2007 m. vietinio transporto planą Diuseldorfo miesto taryba priėmė 2003 m. kovo 20 d. RBG taip pat privalo laikytis besiribojančių miestų ir apskričių (Reino-Noiso apskrities, Noiso miesto, Metmano apskrities) vietinio transporto planų. Visuose šiuose vietinio transporto planuose yra nuostatos dėl tinklo (paslaugų ir infrastruktūros), kurį turi teikti RBG. RBG turi pagal PBefG jai suteiktus leidimus teikti paslaugas autobusų ir tramvajų (antžeminiuose ir požeminiuose) ruožuose.

(58) Kalbant apie BSM, VRR naująją finansavimo sistemą Monheimo miesto taryba ir Metmano rajono taryba patvirtino 2005 m. lapkričio 10 d. ir 2005 m. gruodžio 19 d. sprendimais. Pastarajame sprendime taip pat sakoma, kad Metmano apskrities vietinio transporto planas ([22]) turi būti suderintas su VRR naująja finansavimo sistema. 2004 m. Metmano apskrities vietinio transporto plane yra nuostatos dėl tinklo (paslaugų ir infrastruktūros), kurį turi teikti BSM. BSM turi pagal PBefG jai suteiktus leidimus teikti paslaugas autobusų eismo ruožuose.

5.3.2. 1 SĄNAUDŲ KATEGORIJA – TECHNINĖ INFRASTRUKTŪROS PRIEŽIŪRA:

(59) Vokietija patikslina, kad įmonės, norėdamos teikti viešojo transporto paslaugas, turi turėti transporto priemonių. Vokietijoje ir visose kitose valstybėse narėse viešojo transporto paslaugoms teikti naudojamą infrastruktūrą dažniausiai teikia valstybė, todėl, Vokietijos nuomone, atitinkamiems operatoriams dėl infrastruktūros suteikimo nesuteikiama jokio ekonominio pranašumo. Be to, Vokietija pabrėžia, kad VRR finansuoja tik infrastruktūros priežiūrą, o ne tiesimą. Be to, VRR finansuoja ne visas, o tik fiksuotas infrastruktūros priežiūros sąnaudas (kintamos infrastruktūros naudojimo sąnaudos nekompensuojamos). Vokietija pateikia dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų atsirandančios papildomos naštos analizę, kurioje atsižvelgiama į kelis kriterijus, ypač į infrastruktūros pajėgumų naudojimą. Pajamos, gaunamos iš infrastruktūros naudojimo (pvz., reklamos), apskaičiuojant papildomas sąnaudas, atskaičiuojamos.

(60) Pagal PBefG ir jo vykdymo taisykles ([23]) RBG ir BSM privalo užtikrinti, kad transporto paslaugoms, kurioms jos turi leidimus, teikti reikalinga infrastruktūra būtų tinkama eksploatuoti pagal tam tikrus kokybės standartus (ypač kalbant apie stotelių įrengimą). Abiem įmonėms taikomi papildomi, šiuos teisės aktus viršijantys reikalavimai, nustatyti VRR stotelių įrengimo taisyklėse *Richtlinie Haltestellenausstattung im VRR 08/1991* ir atitinkamuose vietinio transporto planuose. Pavyzdžiui, RBG 192 stotelėse turi taikyti dinamišką keleivių informavimo sistemą

([19]) Pagal Keleivių vežimo įstatymą (*Personenbeförderungsgesetz*) suteiktu leidimu nustatomas įpareigojimas teikti atitinkamas transporto paslaugas, vežti keleivius pagal galiojančius tarifus ir laikytis patvirtinto tvarkaraščio.

([20]) Vietinio transporto plane nustatyti ruožai, kuriuose per atitinkamą laikotarpį turi būti teikiamos vietinio transporto paslaugos, taip pat reisų dažnumas, pagrindiniai eksploataciniai kelio duomenys, mažiausi transporto paslaugų ir transporto infrastruktūros kokybės standartai (pavyzdžiui, transporto jungčių suplanavimo kokybė, jungčių standartai, aptarnavimo standartai, įskaitant keleivių informavimą, priežiūrą, saugą ir švarą) ir priemonių koncepcija (pvz., investicijos į infrastruktūrą ir transporto priemones ir jų techninė priežiūra). Todėl vietinio transporto planas yra geras pagrindas būsimiems pasiūlos standartams ir kokybės rodikliams apibrėžti. Operatorius, norėdamas apriboti paslaugų pasiūlą ar uždaryti ruožą, privalo gauti oficialų regiono valdžios institucijos sutikimą.

([21]) Vokietijos vertinimu, vietinio transporto plano priėmimas dėl būtinų konsultacijų trunka mažiausiai metus, todėl buvo būtina pereinamojo laikotarpio priemonė.

([22]) Metmano apskrities vietinio transporto planas taikomas ir Monheimo miesto, kuris neturi savo vietinio transporto plano, teritorijoje.

([23]) Ypač Nutarimas dėl keleivinio transporto vežėjų veiklos (*Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr*) (toliau – BOKraft) ir Nutarimas dėl tramvajų ruožų tiesimo ir eksploatacijos (*Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen*) (toliau – BOStrab).

ir kompiuterizuotą eksploatacijos stebėjimo sistemą. Papildomi reikalavimai, keliami BSM, susiję su sauga, informacija stotelėse, komfortu ir švara.

5.3.3. 2 SĄNAUDŲ KATEGORIJA – DĖL ASOCIACIJOS AR VYKDYTOJO NUSTATYTŲ VALDYMO IR PARDAVIMO UŽDUOČIŲ PATIRTOS PAPILDOMOS SĄNAUDOS

(61) Vokietija pateikia papildomus paaiškinimus dėl šios sąnaudų kategorijos, kuri ypač apima dėl valdymo ir pardavimo užduočių (pvz., abonementų taikymo, persėdimo iš asmeninio automobilio į viešąjį transportą vietų (angl. *park and ride*) teikimo nuolat važinėjantiems keleiviams ir su tuo susijusios reklamos, paramos didelių renginių organizatoriams, skambučių centrų) patiriamas sąnaudas, taip pat dėl pajamų paskirstymo ir kitų koordinavimo užduočių. Pagal šią sąnaudų kategoriją priskaičiuotinos pajamos atskaičiuojamos, kad būtų galima apskaičiuoti papildomas sąnaudas, patirtas dėl valdžios institucijos nustatytos papildomos naštos.

(62) Pagal šią kategoriją nekeliami jokie teisiniai reikalavimai. RBG ir BSM privalo šias užduotis vykdyti pagal bendradarbiavimo susitarimą ir pajamų paskirstymo susitarimą, kuriuos jos yra sudariusios su VRR ir kurie yra jų dalyvavimo VRR finansavimo sistemoje pirminė sąlyga. Šios užduotys išsamiai nustatytos bendradarbiavimo susitarimo taisyklėse. Ir RBG, ir BSM pagal Metmano apskrities vietinio transporto planą turi vykdyti ir kitas į šią kategoriją patenkančias užduotis. Atitinkamas VRR sprendimas dėl finansavimo yra paskutinė patikėjimo akto pakopa.

5.3.4. 3 SĄNAUDŲ KATEGORIJA – ASOCIACIJOS AR VYKDYTOJO NUSTATYTI TRANSPORTO PRIEMONIŲ KOKYBĖS STANDARTAI

(63) Vokietija patikslina, kad su transporto priemonių kokybės standartais susijusios papildomos sąnaudos atsiranda dėl reikalavimų, kuriuos kelia VRR ir (ar) vykdytojai, pavyzdžiui, naudoti ekologiškesnes negu nustatyta įstatymuose transporto priemones arba transporto priemones su kondicionavimo įranga ar pažemintomis grindimis. Šie reikalavimai gali būti taikomi visai VRR teritorijai arba tik vietos lygmeniu, nustatyti atitinkamų miestų ar apskričių. Apskaičiuojant vietinio viešojo transporto įmonėms tenkančią papildomą naštą taikomi tie patys principai, kaip ir pirmiau minėtų kategorijų atveju.

(64) Diuseldorfo miesto vietinio transporto planu RBG įpareigojama investuoti į transporto priemones su pažemintomis grindimis ir į ypač ekologiškas transporto priemones. Diuseldorfo miesto taryba RBG taip pat įpareigojo į jos transporto priemones su dyzeliniu varikliu įmontuoti dalelių filtrus. Pagal Metmano apskrities vietinio transporto planą BSM turi investuoti į transporto priemones su pažemintomis grindimis.

5.3.5. 4 SĄNAUDŲ KATEGORIJA – ASOCIACIJOS AR VYKDYTOJO NUSTATYTOS PAPILDOMOS TRANSPORTO AR KITOS PASLAUGOS, SUSIJUSIOS SU ĮMONĖS VEIKLA:

(65) Vokietija paaiškina, kad šią kategoriją sudaro trys aiškiai apibrėžtos subkategorijos:

(66) i) 4a sąnaudų kategorija – papildomos sąnaudos, patiriamos dėl nepelningų reisų mažo eismo intensyvumo metu – vykdytojo ar asociacijos nurodymai: Vokietijos aiškinimu, vykdytojo nurodymu mažo eismo intensyvumo metu ([24]) teikiamos paslaugos nepelningos. Tačiau valdžios institucijos (VRR ar atitinkamų miestų ir apskričių) nurodymu šias paslaugas teikti privaloma, siekiant užtikrinti gyventojams galimybę gauti viešojo transporto paslaugas. Įpareigojimas RBG teikti transporto paslaugas mažo eismo intensyvumo metu nustatytas Diuseldorfo miesto, Reino-Noiso apskrities ir Metmano apskrities vietinio transporto planuose. BSM transporto paslaugas mažo eismo intensyvumo metu privalo teikti pagal jai suteiktus leidimus ir Metmano apskrities vietinio transporto planą. Atitinkamas VRR sprendimas dėl finansavimo yra paskutinė patikėjimo akto pakopa.

(67) ii) 4b sąnaudų kategorija – socialiniai politiniai įsipareigojimai, susiję su įmonės veikla – akcininko nurodymai: dėl šios kategorijos Vokietija patikslina, kad RBG ir BSM privalo taikyti kolektyvinę sutartį, kuri buvo sudaryta po derybų su Šiaurės Reino-Vestfalijos darbdavių sąjunga (*Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen*), ir todėl turi mokėti didesnį vidutinį darbo užmokestį. Be to, Vokietijos teigimu, miesto įmonės pagal kolektyvines sutartis, kurių šios srities privačios įmonės įprastai nesudaro, privalo pasiūlyti darbuotojams sudaryti profesinės senatvės pensijos sutartis arba mokėti tokios sutarties įmokas. RBG, būdama (viešosios) papildomos rūpybos kasos nare, privalo už savo darbuotojus į šią kasą mokėti įmokas. Ir BSM pagal kolektyvinę sutartį privalo pasiūlyti darbuotojams sudaryti profesinės senatvės pensijos sutartis. Šios sąnaudos apskaičiuojamos kaip bazinės darbo užmokesčio lentelės (kolektyvinėje sutartyje nurodyta įprastai privačių įmonių taikoma darbo užmokesčio lentelė TV-N, V grupė, 2 pakopa) ir faktinio darbo užmokesčio skirtumas, įskaitant faktines papildomas sąnaudas, patiriamas dėl profesinės senatvės pensijos sutarčių.

([24]) Ekonomiškai nenaudingas mažo eismo intensyvumo metas (laikas ne piko metu) yra šios valandos:

Dienos	Vietinis viešasis transportas miesto teritorijoje	Vietinis viešasis transportas ne miesto teritorijoje
Pirmadienis–penktadienis	0:00–6:00 ir 19:00–0:00 val.	00:00:00–6:00 ir 18:00:00–0:00 val.
Šeštadienis	0:00–6:00 ir 16:00:00–0:00 val.	visą dieną
Sekmadienis	visą dieną	visą dieną

(68) (iii) 4c sąnaudų kategorija – nurodymai, susiję su įmonės veikla, ar sistemos nulemti nurodymai – vykdytojo ar asociacijos nurodymai pagal individualius įrodomuosius dokumentus, jei dėl šių nurodymų pablogėja įmonės ekonominė padėtis: Vokietija aiškina, kad tai esanti atvira kategorija, pagal kurią, remiantis konkrečiais įrodomaisiais dokumentais, gali būti suteikiama kompensacija, jei dėl reikalavimų ar nurodymų, susijusių su įmonės teikiamomis viešojo transporto paslaugomis (pvz., dėl ypatingų aplinkosaugos reikalavimų ar papildomų paslaugų per didelius viešus renginius), pablogėja jos ekonominė padėtis. Vokietijos teigimu, RBG ir BSM tokių reikalavimų nekeliama.

5.4. *RODIKLIAI, KURIŲ PAGRINDU APSKAIČIUOJAMA KOMPENSACIJA (ANTRASIS ALTMARK KRITERIJUS)*

(69) Vokietija savo pastabų pradžioje paaiškino rodiklių, kuriais remiantis apskaičiuojamos kompensacijos, nustatymo procedūrą ir pateikė atitinkamą informaciją.

(70) Kalbėdama apie kompensacijų apskaičiavimo rodiklius, Vokietija remiasi atskiromis sąnaudų kategorijomis.

(71) Techninės infrastruktūros priežiūros (1 sąnaudų kategorija) klausimu Vokietija patikslina, kad VRR, apskaičiuodama kompensaciją pagal paslaugų teikimo vietovę ir transporto rūšį, rodikliu ima tam tikrą sumą vienam bėgių ar kelių kilometrui.

(72) Asociacijos ar vykdytojo nustatytų valdymo ir pardavimo užduočių (2 sąnaudų kategorija) atveju VRR, Vokietijos duomenimis, apskaičiuodama kompensaciją pagal paslaugų teikimo vietovę ir transporto rūšį, pagrindu ima tam tikrą kasos pajamų sumą.

(73) Asociacijos ar vykdytojo nustatytų transporto priemonių kokybės standartų (3 sąnaudų kategorija) klausimu Vokietija patikslina, kad kompensacijos apskaičiavimo pagal paslaugų teikimo vietovę ir transporto rūšį rodiklis yra tam tikra mažiausia standartinės transporto priemonės kokybe grindžiama suma.

(74) Asociacijos ar vykdytojo nustatytų papildomų transporto ar kitų paslaugų, susijusių su įmonės veikla, (3 sąnaudų kategorija) atveju Vokietija skiria tris subkategorijas.

(75) Pirmosios subkategorijos „papildomos sąnaudos, patiriamos dėl nepelningų reisų mažo eismo intensyvumo metu – vykdytojo ar asociacijos nurodymai“ (4a sąnaudų kategorija) atveju VRR, apskaičiuodama kompensaciją, pagrindu ima rodiklį, kuris grindžiamas ribinių pajamų ir ribinių sąnaudų skirtumu vienam kilometrui, atsižvelgiant į paslaugų teikimo vietovę ir transporto rūšį.

(76) Antrosios subkategorijos atveju rodiklis yra suma, gaunama palyginus didesnį darbo užmokestį ir atitinkamo susitarimo dėl tarifų („TV-N, V grupė, 2 pakopa“) (4b sąnaudų kategorija), kuriame nustatytos beveik vienodos darbo užmokesčio lentelės, nuostatas. Remiantis šiuo rodikliu apskaičiuojama suma vienam vairuotojui pagal paslaugų teikimo vietovę ir transporto rūšį.

(77) Pagaliau, Vokietijos duomenimis, sąnaudos, patiriamos dėl kitų reikalavimų, susijusių su įmonės veikla arba kompetentingos valdžios institucijos ar VRR nustatyta sistema, jei dėl šių nurodymų pablogėja įmonės ekonominė padėtis (4c sąnaudų kategorija) ir jei jie tinkamai pagrindžiami dokumentais, visada apskaičiuojamos konkrečiai, remiantis individualiais įrodomaisiais dokumentais.

5.5. *KOMPENSACIJOS PERMOKA NEGALIMA (TREČIASIS ALTMARK KRITERIJUS)*

(78) Vokietija aiškina, kad visos VRR priklausančios transporto įmonės kiekvienais metais turi pateikti lėšų panaudojimo įrodomuosius dokumentus siekiant pagrįsti, kad nebuvo kompensacijos už viešųjų paslaugų įsipareigojimus permokos.

(79) Iš šių lėšų panaudojimo įrodomųjų dokumentų turi būti aiškiai matyti vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtos faktinės sąnaudos (išlaidos atėmus pajamas); vėliau auditorius ir VRR patikrina, ar šie duomenys teisingi ir išsamūs. Jei VRR iš šių lėšų panaudojimo įrodomųjų dokumentų nustatytų buvus kompensacijos permoką, Vokietijos teigimu, būtų pareikalauta ją grąžinti.

(80) Kalbant apie reikalavimą grąžinti permoką, reikia skirti du atvejus – kompensacijos, kurias sumokėjo VRR remdamasi administraciniu aktu, ir kompensacijos, sumokėtos tiesiogiai transporto įmonei remiantis ZV VRR įstatų § 19.

(81) Pirmuoju atveju administracinis aktas pagal Finansavimo direktyvą laikomas teigiamu sprendimu dėl finansavimo. Pagal Finansavimo direktyvos 7.4.1 skyrių nurodymą grąžinti permoką duoda pati VRR.

(82) Antruoju atveju VRR pirmiausia priima neigiamą sprendimą dėl finansavimo pagal Finansavimo direktyvos 7.4 skyrių arba išleidžia privalomą pranešimą dėl leistinųjų kompensacijos sumų dydžio. Finansavimo direktyvos 8.3 skyriuje nustatyta, kad tokiu atveju VRR informuoja miestą ar apskritį, kuris (kuri) yra tos transporto įmonės akcininkas (akcininkė), jog jis (ji) privalo iš įmonės pareikalauti grąžinti permoką.

5.6. *VIDUTINĖ, GERAI VALDOMA ĮMONĖ, TURINTI PAKANKAMAI TRANSPORTO PRIEMONIŲ (KETVIRTASIS ALTMARK KRITERIJUS)*

(83) Vokietija aiškina, kad, priešingai negu Komisija išdėstė savo sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą, nustatant rodiklius, kuriais remiantis apskaičiuojamos kompensacijos už viešųjų paslaugų teikimą, atsižvelgiama į visą iš valstybės ir privačių transporto įmonių, veikiančių VRR teritorijoje ar už jos ribų, gautą informaciją. Vokietija sąnaudas (t. y. nustatytuosius duomenis), kurias patiria vidutinė, gerai valdoma įmonė vykdydama veiklą, susijusią su viešųjų paslaugų įsipareigojimais, nustatė padedama savo eksperto/auditoriaus – bendrovės *Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH* (toliau – IVT). IVT turi daugybės Vokietijoje ir Austrijoje įsisteigusių transporto įmonių lyginamuosius duomenis, gautus atlikus lyginamąją analizę. Nustatytuosius duomenis VRR pritaikė atsižvelgdama į tam tikrus (pvz., regiono) ypatumus. Nustatytieji duomenys pagal ketvirtą kategoriją apskaičiuojami atsižvelgiant į tam tikrus regiono rinkos duomenis.

(84) Tada VRR nustato vidutinių rinkos kainų maržą pagal atskiras sąnaudų kategorijas. Šie nustatytieji duomenys apskaičiuoti 2003 m. ir atnaujinami pritaikant indeksą pagal Finansavimo direktyvos 9 priedą (nuostatos dėl „atnaujinimo atsižvelgiant į sąnaudas“) ir atsižvelgiant į transporto apimties padidėjimą ar sumažėjimą bei struktūrinius pokyčius.

(85) Vokietija ypač pabrėžia, kad, jos manymu, dėl fakto, jog įmonė vykdo viešųjų paslaugų įsipareigojimą (pavyzdžiui, vykdydama socialinius politinius sprendimus savo darbuotojams moka didesnį darbo užmokestį) negalima daryti išvados, kad ji valdoma ne gerai.

5.7. *KONKURENCIJOS IŠKREIPIMAS IR POVEIKIS VALSTYBIŲ NARIŲ TARPUSAVIO PREKYBAI*

(86) Vokietijos nuomone, tai, kad infrastruktūros priežiūros sąnaudas finansuoja valstybė, nedaro jokio poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai, nes šią infrastruktūrą naudoja tik šių lėšų gavėjas. Taip pat, Vokietijos teigimu, infrastruktūros priežiūros sąnaudų finansavimas nedaro neigiamo poveikio jokiai atskirai, konkurencijai atvertai rinkai, t. y. vietinei regioninei transporto rinkai, nes VRR finansavimo sistema užkertamas kelias transporto įmonėms infrastruktūros priežiūros sąnaudoms asignuotas lėšas (konkurencijai neatvertose rinkose) panaudoti kurioje nors konkurencijai atvertoje rinkoje. Be to, viešojo transporto įmonės turi vesti atskirą apskaitą pagal atskiras sąnaudų kategorijas.

5.8. *PAGALBOS SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA*

(87) Vokietija, kadangi, jos nuomone, RBG ar BSM neteikta jokia valstybės pagalba, savo pastabas dėl tariamos pagalbos suderinamumo pateikia tik dėl 4 kategorijos antrosios subkategorijos, t. y. socialinių politinių įsipareigojimų, susijusių su įmonės veikla, vykdant akcininko nurodymus ([25]). Vokietija teigia, kad didesnio darbo užmokesčio sąnaudų kompensavimas bet kokiu atveju suderinamas su vidaus rinka, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte.

5.9. *PAGALBOS SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA REMIANTIS REGLAMENTU (EB) NR. 1370/2007*

(88) Kadangi Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojo 2009 m. gruodžio 3 d., Komisija paprašė Vokietijos savo pastabas dėl „naujosios finansavimo sistemos“ suderinamumo su vidaus rinka pateikti remiantis Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.

(89) Vokietija iš principo mano, kad Komisija „naujosios finansavimo sistemos“ suderinamumą su vidaus rinka turėtų tirti tik nuo 2009 m. gruodžio 3 d., remdamasi Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.

(90) Taip pat Vokietija aiškina, kad „naujoji finansavimo sistema“ – jei ji būtų valstybės pagalba – yra suderinama su Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 nuostatomis.

(91) Be to, Vokietija Komisiją informavo apie šiuos „naujosios finansavimo sistemos“ pakeitimus, kuriais siekta ją pritaikyti prie Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 reikalavimų:

([25]) Ji taip pat pateikia pastabas dėl pagalbos profesiniam mokymui, kuri, jos nuomone, patenka į 4 kategorijos trečiąją subkategoriją, suderinamumo su SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu. Kadangi RBG ir BSM pagal šią kategoriją nenustatyta jokių įpareigojimų, šios pastabos išsamiau nenagrinėtos.

(92) a) patikėjimas vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus: viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kuriuos pavesta vykdyti RBG (2009 m. birželio 25 d. kompetentingos valdžios institucijos sprendimu) ir BSM (2009 m. lapkričio 26 d. kompetentingos valdžios institucijos sprendimu), sujungti į vieną, 10 metų galiojančią viešųjų paslaugų sutartį;

(93) b) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo taikymas: grynasis finansinis rezultatas apskaičiuojamas pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo nuostatas.

6. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

(94) Komisija gavo tik vienos suinteresuotosios šalies pastabas, kuri paprašė neatskleisti jos tapatybės. Pirminis skundo pateikėjas, Langenfeldo miestas, pastabų nepateikė.

(95) Suinteresuotoji šalis abejoja Komisijos konstatavimu, kad „senoji finansavimo sistema“ yra esama pagalba.

(96) Kryžminio subsidijavimo klausimu suinteresuotoji šalis aiškina, kad tai esanti įprastai „*kommunaler Querverbund*“ („kryžminis komunalinių įmonių susivienijimas“) vadinama praktika, Vokietijoje įprasta daugeliui miesto kontroliuojančiųjų bendrovių, tačiau, jos duomenimis, kelianti abejonių atsižvelgiant į Federalinio finansų teismo (*Bundesfinanzhof*) sprendimą ([26]). Suinteresuotosios šalies nuomone, jei toks kryžminis subsidijavimas vyksta pagal valdymo ir pelno pervedimo sutartį, dėl automatinio lėšų pervedimo negalima atmesti kompensacijos permokos galimybės. Suinteresuotoji šalis neigia, kad VRR, praktiškai taikydama savo finansavimo sistemą, iš tikrųjų atsižvelgia į kryžminį subsidijavimą ir atitinkamai pakeičia finansavimo sumas.

(97) Dėl VRR teikiamo finansavimo suinteresuotoji šalis mano, kad VRR naujoji finansavimo sistema dėl toliau nurodytų priežasčių praktiškai taikoma ne pagal Finansavimo direktyvos nuostatas.

(98) Suinteresuotosios šalies duomenimis, viešųjų paslaugų įsipareigojimai nustatomi neskaidriai kartu su transporto įmonėmis. Jos teigimu, trigubu patikėjimo aktu aiškumo reikalavimas turi būti tenkinamas taip pat, kaip ir vienu patikėjimo aktu. Suinteresuotosios šalies nuomone, pagal PBefG suteiktų leidimų dažniausiai negalima laikyti viešųjų paslaugų įsipareigojimų nustatymu, nes jie suteikiami atitinkamų transporto įmonių iniciatyva, kurios kartu nustato ir savo paslaugų teikimo sąlygas. Be to, vėliau transporto įmonė pati gali prašyti leidimą atitinkamai pakeisti. Suinteresuotoji šalis taip pat mano, kad vietinio transporto planų negalima laikyti tinkamu patikėjimo aktu, nes jais nustatomi ne viešųjų paslaugų įsipareigojimai, o labai bendro pobūdžio politiniai tikslai.

(99) Techninės infrastruktūros priežiūros klausimu suinteresuotoji šalis nurodo, kad įsipareigojimai esantys ne tiksliai apibrėžti ir pateikiamas tik priemonių, kurių finansavimas gali būti bendro pobūdžio, pagrindas. Suinteresuotoji šalis taip pat aiškina, kad didžiąją dalį investicijų pagal šią kategoriją transporto įmonės įprastai darytų pačios dėl savo ekonominio intereso.

(100) Kalbėdama apie asociacijos ar vykdytojo nustatytas valdymo ir pardavimo užduotis, suinteresuotoji šalis pateikia argumentą, kad valdymo ir pardavimo užduotys, susijusios su dalyvavimu transporto įmonių asociacijoje, tokioje kaip VRR, šiame sektoriuje yra vienas iš bendrųjų ekonominių sąlygų aspektų. Esą praktiškai nėra veikiančių transporto įmonių, nepriklausančių kokiai nors transporto įmonių asociacijai. Todėl, suinteresuotosios šalies nuomone, asociacijos nustatytų valdymo ir pardavimo užduočių vykdymas yra būtina leidimo suteikimo sąlyga, nes priešingu atveju kompetentinga valdžios institucija jo nesuteiktų. Pagaliau, suinteresuotosios šalies teigimu, dalyvavimas transporto asociacijoje suteikia ir ekonominių pranašumų, pvz., masto ekonomiją.

(101) Asociacijos ar vykdytojo nustatytų transporto priemonių kokybės standartų klausimu suinteresuotoji šalis argumentuoja tuo, kad VRR naujojoje finansavimo sistemoje aiškiai neapibrėžta, kokio tipo transporto priemones pirktų pačios transporto įmonės dėl savo ekonominio intereso.

(102) Dėl papildomų sąnaudų, patiriamų dėl nepelningų reisų mažo eismo intensyvumo metu, vykdant vykdytojo ar asociacijos nurodymus, suinteresuotoji šalis aiškina, kad gerai planuojant tokias paslaugas būtų galima teikti ribinėmis sąnaudomis, nes, jos nuomone, transporto įmonė savo transporto priemonių ir personalo poreikį turi apskaičiuoti atsižvelgdama į poreikį piko metu.

(103) Socialinių politinių įsipareigojimų, susijusių su įmonės veikla, vykdant savininko nurodymus, klausimu suinteresuotoji šalis argumentuoja esą didesnių personalo sąnaudų negalima laikyti viešųjų paslaugų įsipareigojimu arba bendrojo ekonominio intereso paslauga, nes jos nesusijusios su transporto paslaugų teikimu.

([26]) 2004 m. liepos 14 d. *Bundesfinanzhof* sprendimas – I R 9/03 –, BFHE 207, 142.

(104) Kitų nurodymų, susijusių su įmonės veikla, ar sistemos nulemtų nurodymų – vykdytojo ar asociacijos nurodymų pagal individualius įrodomuosius dokumentus, jei dėl šių nurodymų pablogėja įmonės ekonominė padėtis, klausimu suinteresuotoji šalis argumentuoja, kad tokių nurodymų negalima laikyti viešųjų paslaugų įsipareigojimais ir kad šiuo atveju kalbama ne apie nurodymus transporto įmonėms.

(105) Kalbėdama apie antrąjį *Altmark* kriterijų, suinteresuotoji šalis pabrėžia, kad VRR naujojoje finansavimo sistemoje pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų 4 kategorijos antrąją ir trečiąją subkategorijas nėra bendros rodiklių nustatymo sistemos. Suinteresuotosios šalies teigimu, konkurentai nė pagal vieną kategoriją negalintys patikrinti, ar rodikliai nustatyti teisingai, nes jie neskelbiami. Be to, esą dėl 2006 m. VRR biudžeto balsuota tik 2006 m. vasario–kovo mėn., o tai, suinteresuotosios šalies nuomone, rodo, kad rodikliai 2006 m. iš anksto nebuvo nustatyti.

(106) Kalbėdama apie trečiąjį *Altmark* kriterijų, suinteresuotoji šalis nurodo, kad galima laikyti, jog viešųjų paslaugų įsipareigojimai ne visiškai atskirti nuo komercinės transporto įmonių veiklos. Be to, ar nėra kompensacijos permokos, reikia tikrinti atskirai pagal kiekvieną kategoriją. Suinteresuotosios šalies nuomone, naująja finansavimo sistema neužtikrinama, kad įvairiose kategorijose bus atsižvelgiama į atitinkamas pajamas ar kitus su viešųjų paslaugų įsipareigojimais susijusius ekonominius pranašumus. Suinteresuotosios šalies teigimu, kadangi kryžminis subsidijavimas vyksta automatiškai, VRR finansavimo sistema neįmanoma užkirsti kelio kompensacijos permokai.

(107) Dėl ketvirtojo *Altmark* kriterijaus suinteresuotoji šalis nurodo negalinti pagal turimą informaciją įvertinti VRR taikomo lyginamosios analizės pagal atskaitos tašką metodo tinkamumo. Suinteresuotoji šalis mano, kad bendras įmonių, kurių duomenys pasitelkiami, skaičius nėra lemiamas veiksnys nuspręsti, ar lyginamieji duomenys atspindi vidutinės, gerai valdomos įmonės sąnaudas. Esą tai daug labiau priklauso nuo to, ar teisingai atrenkamos įmonės ir ar teisingai įvertinami įvairaus pobūdžio įmonių duomenys.

(108) Poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai klausimu suinteresuotoji šalis pritaria išankstiniam Komisijos vertinimui, kad priemonės yra valstybės pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

(109) Suinteresuotosios šalies nuomone, šiuo atveju taikytinas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69. Jos teigimu, Vokietija nepasinaudojo galimybe atitinkamoms paslaugoms pritaikyti šio reglamento taikymo išimtį. BVerwG (Federalinis administracinis teismas), kuris nusprendė priešingai, argumentai esantys klaidingi. Suinteresuotosios šalies nuomone, nagrinėjamos priemonės neatitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 nuostatų ir todėl nesuderinamos su vidaus rinka.

(110) Apskritai suinteresuotoji šalis teigia, kad VRR neturi reikalingų priemonių stebėti, ar laikomasi naujosios finansavimo sistemos nuostatų, todėl negali užtikrinti, kad būtų tenkinamas ketvirtasis *Altmark* kriterijus.

(111) Pagaliau suinteresuotoji šalis, ypač savo vėlesnėse pastabose, išsamiai aptaria būdą, kaip VRR finansuojama iš jai priklausančių miestų ir apskričių įnašų.

7. **VOKIETIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTOSIOS ŠALIES PASTABŲ**

(112) Iš pradžių Vokietija pareiškė, kad ji Komisijai pateikusi visą reikalingą informaciją ir todėl neturinti teikti pastabų dėl suinteresuotosios šalies teiginių, tačiau vėliau savo pastabas dėl kai kurių suinteresuotosios šalies teiginių vis dėlto pateikė.

(113) Vokietija aiškina, kad VRR biudžetas patikėjimui vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir rodiklių nustatymui neturi reikšmės ir šiuo metu nesama jokio įpareigojimo skelbti duomenis dėl rodiklių, pagal kuriuos apskaičiuojamos kompensacijos, nustatymo.

(114) Vokietija nesutinka su suinteresuotosios šalies teiginiu, kad paslaugas mažo eismo intensyvumo metu galima teikti ribinėmis sąnaudomis, taip pat neigia, kad dalyvavimas transporto asociacijoje yra bendroji viešojo transporto paslaugų teikimo sąlyga.

(115) Vokietija pabrėžia, kad pajamos, gautos vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus pagal skirtingas kategorijas, iš tikrųjų teisingai priskiriamos atskiroms kategorijoms ir neproporcingai didelį pelną VRR bet kokiu atveju patikrintų.

(116) Vokietija aiškina, kad įpareigojimas laikytis griežtesnių transporto priemonių kokybės standartų pagrįstas vietinio viešojo keleivinio transporto planuose, kompetentingų miestų ar apskričių tarybų sprendimuose ir VRR Finansavimo direktyvoje.

(117) Kryžminio subsidijavimo klausimu Vokietija pabrėžia, kad vykdant buhalterinę apskaitą automatiškai vyksta tik pelno ir nuostolių perkėlimas, bet ne mokėjimas.

8. **PROCEDŪROS IR GALUTINIO SPRENDIMO APIMTIS**

(118) Vokietija teigia, kad šiuo atveju Komisija neturinti teisės priimti sprendimo remdamasi 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999, nustatančio išsamias EB Sutarties 93 straipsnio (dabar SESV 108 straipsnio) taikymo taisykles ([27]), 6 straipsnio 1 dalimi, nes pirminis Langenfeldo miesto skundas susijęs su senąja finansavimo sistema, kurios ši oficiali tyrimo procedūra neapima.

(119) Komisija nurodo elgusis pagal Reglamento (EB) Nr. 659/1999 10 straipsnio 1 dalį, kuriame sakoma, kad Komisija turi patikrinti bet kokią iš bet kurio šaltinio gautą informaciją apie neteisėtą valstybės pagalbą. Be to, Komisija, vykdydama savo pareigas, nustatytas Reglamento (EB) Nr. 659/1999 6 straipsnio 1 dalyje, atliko pirminį įvertinimą.

(120) Todėl Komisijai nedraudžiama šiuo atveju priimti sprendimą dėl oficialios tyrimo procedūros, susijusios su naująja finansavimo sistema, baigimo. Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad dabartinis tyrimas susijęs ne su senąja finansavimo sistema.

(121) Komisija, sprendime pradėti procedūrą kalbėdama apie viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo finansavimą, manė, kad „naujoji finansavimo sistema“ įsigaliojo 2005 m. birželio 28 d., t. y. tą dieną, kurią buvo priimtas sprendimas dėl jos taikymo.

(122) Tačiau, kaip paaiškino Vokietija oficialios tyrimo procedūros metu, naujoji finansavimo sistema įsigaliojo ne sprendimo priėmimo dieną, t. y. ne 2005 m. birželio 28 d., o tik 2006 m. sausio 1 d.

(123) Taigi Komisija gali daryti išvadą, kad senoji finansavimo sistema galiojo iki 2005 m. gruodžio 31 d. Kaip Komisija jau išaiškino savo 2006 m. gruodžio 20 d. sprendime, senoji finansavimo sistema yra esama pagalba. Todėl Komisija savo vertinimą atliks tik laikotarpiui nuo 2006 m. sausio 1 d.

(124) Vokietija Komisijai pranešė, kad, atsižvelgiant į Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojimą, 2009 m. rugsėjo mėn. naujoji finansavimo sistema iš dalies pakeista, ypač patikėjimo aktai ir Finansavimo direktyvoje nustatytos kompensavimo taisyklės.

(125) Komisija mano negalinti susidaryti galutinės nuomonės dėl valstybės pagalbos buvimo ir galimo iš dalies pakeistos naujosios finansavimo sistemos suderinamumo su Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007, prieš tai nesuteikusi Vokietijai galimybės pateikti savo pastabas dėl Komisijos abejonių, susijusių su šiuo daliniu pakeitimu.

(126) Todėl Komisija šį galutinį sprendimą priims tik dėl kompensacijų, sumokėtų RBG ir BSM 2006–2009 m. pagal naująją finansavimo sistemą ir pajamų paskirstymo sutartis, neatsižvelgdama į 2009 m. atsižvelgiant į Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 iš dalies pakeistą Finansavimo direktyvą ir į 2009 m. atsižvelgiant į Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 iš dalies pakeistą patikėjimo aktą. Komisija pasilieka teisę patikrinti 2009 m. atsižvelgiant į Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 iš dalies pakeistą Finansavimo direktyvą ir 2009 m. atsižvelgiant į Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 iš dalies pakeistą patikėjimo aktą, jei kiltų abejonių dėl jų suderinamumo su ES taisyklėmis dėl pagalbos.

9. **VALSTYBĖS PAGALBOS BUVIMAS**

(127) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

9.1. *VALSTYBINIAI IŠTEKLIAI IR PRISKIRTINUMAS VALSTYBEI*

(128) Siekiant ištirti, ar naudoti ištekliai valstybiniai ir ar juos būtų galima priskirti valstybei, reikia skirti du atvejus – kompensacijas, kurias transporto įmonėms moka VRR pagal Finansavimo direktyvą, ir kompensacijas, transporto įmonėms mokamas tiesiogiai pagal ZV VRR įstatų 19 punktą.

([27]) OL L 83, 1999 3 27, p. 1.

Išmokos pagal Finansavimo direktyvą

(129) Dėl kompensacijų, kurias transporto įmonėms moka VRR pagal Finansavimo direktyvą, Komisija konstatuoja, kad VRR yra viešosios teisės įstaiga, finansuojama iš jai priklausančių miestų ir apskričių mokamų įnašų. Todėl Komisija daro išvadą, kad šios sumos mokamos iš valstybinių išteklių. VRR yra regiono administracijos dalis, todėl jos sprendimai dėl finansavimo taip pat priskirtini valstybei.

Išmokos pagal valdymo ir pelno pervedimo sutartį

(130) Dėl tiesioginių išmokų transporto įmonėms pagal ZV VRR įstatų 19 punktą, susiejant su pajamų paskirstymo sutartimis, Komisija konstatuoja, kad visos penkios pagal šią nuostatą numatytos galimybės priskirtinos valstybės įmonėms arba institucijoms.

(131) Komisija konstatuoja, kad išmokos RBG ir BSM pagal pajamų paskirstymo sutartis ar akcininkų susitarimus taip pat yra iš valstybės įmonių išteklių. Diuseldorfo miestas turi 100 % *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* akcijų, o Monheimo miestas – 100 % *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* akcijų. Dėl šios priežasties ir neatsižvelgiant į jų teisinį statusą – korporacijos ar kitą – abi šios įmonės yra valstybės įmonės, kaip nustatyta 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyvos 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse ([28]) 2 straipsnio b dalyje.

(132) Todėl Komisija prieina prie išvados, kad *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* ir *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* išmokos atitinkamai RBG ir BSM finansuojamos iš valstybinių išteklių.

(133) Tačiau Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad, net jei valstybė gali kontroliuoti valstybinę įmonę ir daryti lemiamą įtaką jos sandoriams, reali kontrolė konkrečiu atveju negali būti automatiškai preziumuojama. Valstybinė įmonė gali veikti daugiau ar mažiau nepriklausomai, nelygu koks yra jai valstybės suteiktas autonomijos laipsnis. Todėl vienintelės aplinkybės, kad valstybinė įmonė yra kontroliuojama valstybės, nepakanka šios įmonės nustatytas priemones, tokias kaip nagrinėjamos finansinės paramos priemonės, priskirti valstybei. Reikia taip pat patikrinti, ar viešosios valdžios institucijos turi būti laikomos vienaip ar kitaip susijusiomis su nustatytomis priemonėmis. Dėl to Teisingumo Teismas nurodė, kad reikia pripažinti, jog pagalbos priemonės, kurios ėmėsi valstybinė įmonė, priskyrimas valstybei gali būti patvirtintas įvairiais požymiais, kylančiais iš bylos aplinkybių ir šios priemonės nustatymo konteksto. ([29])

(134) Tokie požymiai yra, pavyzdžiui, valstybės įmonės integravimas į viešąją administracinę struktūrą, jos veikla ir šios veiklos vykdymas įprastomis konkurencijos su privačiais operatoriais sąlygomis, įmonės teisinis statusas (t. y. ar jos veiklą reglamentuoja viešoji teisė, ar bendroji įmonių teisė), viešosios valdžios institucijų vykdomos įmonės valdymo kontrolės intensyvumas ar bet koks kitas požymis, konkrečiu atveju rodantis viešosios valdžios įtaką nustatant priemonę ar mažą tokios įtakos nebuvimo tikimybę, atsižvelgiant taip pat į priemonės apimtį, turinį ar suteikimo sąlygas. ([30])

(135) Pirma, dėl viešųjų transporto paslaugų teikimo Komisija konstatuoja, kad ši veikla apskritai tokiose politikos srityse, kaip transporto politika, regioninė ekonominė plėtra ar miestų ir teritorijų planavimas, yra labai svarbi. Dažniausiai valdžios institucijos būna susijusios su sprendimų dėl kompensacijų už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą priėmimu.

(136) Antra, dėl valstybės vykdomos *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* ir *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* veiklos priežiūros Komisija konstatuoja, kad pagal naujausią turimą informaciją septyni iš dešimties *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* stebėtojų tarybos narių yra Diuseldorfo miesto tarybos nariai ([31]), o visi septyni *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* stebėtojų tarybos nariai yra Monheimo miesto tarybos nariai ([32]). Abiem atvejais meras yra tarp stebėtojų tarybos narių.

([28]) OL L 318, 2006 11 17, p. 17.

([29]) 2002 m. gegužės 16 d. sprendimas byloje C-482/99, *Prancūzija prieš Komisiją*, Rink. 2002, p. I-4397, 52 ir 57 punktai (toliau – sprendimas *Stardust-Marine*).

([30]) Sprendimas *Stardust-Marine*, 55 ir 56 punktai.

([31]) *Landeshauptstadt Düsseldorf* (Žemės sostinės Diuseldorfo interneto svetainė), *Beteiligungsbericht 2006* (2006 m. ataskaita apie turimas įmonių akcijas), įrašas *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* (galima rasti internete adresu http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf), p. 22.

([32]) *Bericht über die Beteiligungen der Stadt Monheim am Rhein an Unternehmen und Einrichtungen in der Rechtsform des privaten Rechts* (*Beteiligungsbericht gemäß § 117 GO NW*) *2007* (Ataskaita apie Monheimo prie Reino miesto turimas privačios teisės įmonių ir įstaigų akcijas) (Ataskaita apie turimas akcijas pagal GO NW (Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės savivaldybių tvarka) 117 punktas) (galima rasti internete adresu http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf), p. 1.

(137) Trečia, Komisija konstatuoja, kad pagal valdymo ir pelno pervedimo sutartį sumokėti išmokoms buvo reikalingas *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH* stebėtojų tarybos pritarimas. Dėl *Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH* kapitalo perkėlimo taip pat reikalingas šios bendrovės stebėtojų tarybos pritarimas.

(138) Todėl Komisija mano, kad Diuseldorfo ir Monheimo miestų atitinkamų kontroliuojančiųjų bendrovių sprendimai mokėti išmokas RBG ir BSM taip pat priskirtini valstybei.

(139) Todėl Komisija daro išvadą, kad priemonės finansuojamos iš valstybinių išteklių ir priskirtinos Vokietijai.

9.2. *ATRANKINIS EKONOMINIS PRANAŠUMAS*

(140) Taigi reikia nustatyti, ar šiomis priemonėmis RBG ir BSM suteiktas atrankinis ekonominis pranašumas.

(141) Iš sprendimo *Altmark* matyti „kad kai valstybės priemonė turi būti vertinama kaip kompensacija už įmonių gavėjų suteiktas paslaugas, siekiant vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, tokios įmonės negauna realios finansinės naudos, ir todėl ši priemonė nesudaro joms palankesnių konkurencinių sąlygų nei kitoms įmonėms, kurios su jomis konkuruoja, ir nepatenka į Sutarties 92 straipsnio 1 dalies [dabar SESV 107 straipsnio 1 dalies] taikymo sritį. Tačiau, kad konkrečiu atveju tokia kompensacija nebūtų priskirta valstybės pagalbai, turi būti tenkinamos kelios sąlygos“ ([33]).

(142) Šiuo klausimu Vokietija nurodo, kad RBG ir BSM finansavimas nagrinėjamomis priemonėmis – ir finansavimas per kryžminį subsidijavimą ar tiesioginis finansavimas per atitinkamų įmonių valstybinius akcininkus, ir tiesioginis finansavimas per VRR – atitinka keturis sprendimo *Altmark* kriterijus ir todėl jo negalima laikyti pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

([33]) Byla C-280/00, sprendimas *Altmark*, 87 ir 88 punktai.

9.2.1. PARAMĄ GAVUSIAI ĮMONEI IŠ TIKRŲJŲ PAVESTA VYKDYTI AIŠKIAI APIBRĖŽTUS VIEŠŲJŲ PASLAUGŲ ĮSIPAREIGOJIMUS

(143) Pirmiausia pagal minėtą sprendimą reikia nustatyti, ar „iš įmonės gavėjos faktiškai reikalaujama vykdyti viešosios paslaugos įpareigojimus ir šie įpareigojimai buvo aiškiai apibrėžti“.

(144) Šiuo atveju vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus RBG ir BSM patikėta vadinamuoju trigubu patikėjimo aktu, kurį sudaro:

— Diuseldorfo rajono administracijos leidimai,

— Diuseldorfo miesto, Noiso miesto, Reino-Noiso apskrities ir Metmano apskrities vietinio keleivinio transporto planai,

— atitinkami teigiami ir neigiami sprendimai dėl finansavimo, kuriais nustatomas leistinųjų kompensacijos sumų dydis; šiuos sprendimus priima VRR pagal Finansavimo direktyvos 7.2 skyrių.

(145) Vokietija Komisijai pateikė šių dokumentų kopijas.

(146) Atsakydama į suinteresuotosios šalies pastabą Komisija konstatuoja, kad, norint tenkinti pirmąjį *Altmark* kriterijų, nebūtina viešųjų paslaugų įsipareigojimus nustatyti vienu aktu, net jei tai ir padidintų skaidrumą.

(147) Komisija sprendime pradėti procedūrą išsakė nuomonę, kad šiuo atveju viešųjų paslaugų įsipareigojimai apima viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą autobusais, tramvajais ir geležinkeliais pagal RBG ir BSM, remiantis PBefG 8 ir 13 punktų suteiktais leidimais (žr. sprendimo pradėti procedūrą 61 punktą).

(148) Komisija taip pat konstatuoja, kad viešųjų paslaugų įpareigojimas vežti keleivius RBG ir BSM atsiranda iš joms suteiktų leidimų ir įpareigojimo laikytis vietinio keleivinio transporto planų – reisų dažnumo, maršrutų ir kitų reikalavimų; sprendimuose dėl finansavimo, kuriuos VRR priima remdamasi Finansavimo direktyva, šios sąlygos nustatomos išsamiau.

(149) Todėl Komisija prieina prie išvados, kad šiuo atveju viešųjų paslaugų įsipareigojimai apima visą viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą autobusais, tramvajais ir geležinkeliais pagal RBG ir BSM, remiantis PBefG 8 ir 13 punktų suteiktais leidimais (žr. sprendimo pradėti procedūrą 61 punktą).

(150) Tai reiškia, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai apima ne tik keturias sąnaudų kategorijas, pagal kurias transporto įmonės gali prašyti kompensacijos, bet ir transporto paslaugų teikimą piko metu. Keturių sąnaudų kategorijų, pagal kurias transporto įmonės gali prašyti kompensacijos, apibrėžtis taikoma tik tiriant priemonių suderinamumą su antruoju *Altmark* kriterijumi.

(151) Todėl Komisija prieina prie išvados, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kuriuos privalo vykdyti RBG ir BSM – t. y. visos leidimuose ir vietinio keleivinio transporto planuose nustatytos transporto paslaugos – trigubame patikėjimo akte nustatyti aiškiai ir tiksliai.

9.2.2. RODIKLIAI, KURIAIS REMIANTIS APSKAIČIUOJAMA KOMPENSACIJA, NUSTATYTI IŠ ANKSTO OBJEKTYVIAI IR SKAIDRIAI

(152) Antra, Komisija turi nustatyti, ar „kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, buvo iš anksto nustatyti objektyviai ir skaidriai“.

(153) Komisija nurodo, kad norint tenkinti antrąjį *Altmark* kriterijų, nebūtina iš anksto nustatyti tikslios kompensacijos sumos, jei jos apskaičiavimo metodika ir rodikliai nustatomi iš anksto nepaliekant galimybių nuo jų vėliau nukrypti savo nuožiūra.

(154) Komisija sprendime pradėti procedūrą išsakė abejonę, ar visos keturios sąnaudų kategorijos, pagal kurias Finansavimo direktyvoje numatyta kompensavimo galimybė, iš tikrųjų susijusios su viešųjų paslaugų įsipareigojimais, ar šie įsipareigojimai aiškiai apibrėžti ir ar bent dalies į šias sąnaudų kategorijas patenkančių sąnaudų neturėtų padengti pačios įmonės dėl savo ekonominio intereso (žr. sprendimo pradėti procedūrą 61–75 punktus). Vokietija ir suinteresuotoji šalis šiuo klausimu pateikė išsamesnę informaciją.

(155) Pirmiausia Komisija konstatuoja, kad keturios sąnaudų kategorijos, priešingai negu sakoma Finansavimo direktyvoje (žr. taip pat pirmesnį skyrių dėl pirmojo *Altmark* kriterijaus tenkinimo) ([34]), pačios savaime nėra viešųjų paslaugų įpareigojimai; jomis tik nustatomos sąnaudų kategorijos, pagal kurias transporto įmonės gali prašyti kompensacijos. Jomis apimamos ne visos transporto įmonės sąnaudų kategorijos, ypač neapimama nei techninė transporto priemonių priežiūra (o tik papildomi kokybės reikalavimai), nei konkurencingas darbo užmokestis, mokamas piko metu pelninguose ruožuose. Šis klausimas taip pat išsamiau nagrinėjamas skyriuje, kuriame aptariami trečiasis ir ketvirtasis *Altmark* kriterijai.

(156) Toliau Komisija, atsižvelgdama į gautas pastabas, turi išnagrinėti kiekvieną klausimą, dėl kurio ji buvo išsakiusi abejonę. Komisijai buvę kilę tokių abejonių:

— Ar sąnaudų kategorijos atitinka vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patiriamas sąnaudas?

— Ar galima įtraukti atvirą sąnaudų kategoriją, kaip padaryta Finansavimo direktyvoje?

— Ar rodikliai, pagal kuriuos apskaičiuojama kompensacija, nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai?

Sąnaudų kategorijos atitinka vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patiriamas sąnaudas

(157) 1 sąnaudų kategorija: techninė infrastruktūros priežiūra

(158) Iš Vokietijos papildomai pateiktos informacijos Komisija gali daryti išvadą, kad pagal šią sąnaudų kategoriją mokama kompensacija susijusi tik su infrastruktūra, reikalinga viešojo keleivinio transporto paslaugoms autobusais, tramvajais ir geležinkeliais pagal RBG ir BSM, remiantis PBefG 8 ir 13 punktais suteiktus leidimus teikti. Dėl tikslios infrastruktūros apibrėžties Komisija konstatuoja, kad trigubame patikėjimo akte aiškiai nustatyta transporto įmonių teiktina infrastruktūra.

([34]) Dėl šios priežasties Komisija savo sprendime pradėti procedūrą antrojo *Altmark* kriterijaus vertinimo dalį įtraukė į skyrių, kuriame aptariamas pirmasis *Altmark* kriterijus.

(159) Dėl 2 sąnaudų kategorijos Komisija abejonių neturėjo.

(160) 3 sąnaudų kategorija: asociacijos ar vykdytojo nustatyti transporto priemonių kokybės standartai

(161) Šiuo klausimu Komisija konstatuoja, kad Vokietija įrodė, jog transporto įmonės nepirktų reikiamo kokybės standarto transporto priemonių, nes papildomų pajamų, kurias jos galbūt galėtų gauti dėl geresnės paslaugų kokybės, nepakaktų papildomoms sąnaudoms padengti.

(162) 4 sąnaudų kategorija: asociacijos ar vykdytojo nustatytos papildomos transporto arba kitos paslaugos, susijusios su įmonės veikla

(163) Šiuo klausimu Komisija konstatuoja, kad, kalbant apie paslaugas mažo eismo intensyvumo metu, Vokietija įrodė, jog pačios transporto įmonės dėl savo ekonominio intereso tokių paslaugų neteiktų.

Pagal atvirą sąnaudų kategoriją sąnaudų nekompensuota

(164) Antroji Komisijos abejonė šiuo klausimu buvo susijusi su faktu, kad 4 sąnaudų kategorijos trečioji subkategorija yra atvira sąnaudų kategorija, pagal kurią transporto įmonės, pateikusios individualius įrodomuosius dokumentus, gali prašyti kompensacijos už kitų nurodymų, susijusių su įmonės veikla, ar sistemos nulemtų nurodymų (vykdytojo ir (ar) asociacijos nurodymų) vykdymą, jei dėl to pablogėja įmonės ekonominė padėtis.

(165) Šiuo klausimu Komisija konstatuoja, kad Vokietija pranešė, jog pagal šią subkategoriją RBG ir BSM kompensacijų nemokėta.

Iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti rodikliai

(166) Finansavimo direktyvos 2 ir 8 prieduose nustatytas kompensacijų, kurias atskiros transporto įmonės turi teisę gauti, apskaičiavimo metodas.

(167) 2 priede pateiktas išsamus keturių sąnaudų kategorijų aprašymas ir apklausos lapai, kuriais VRR reikia pateikti informaciją, kurios pagrindu ji apskaičiuoja kompensacijas pagal kiekvieną iš keturių sąnaudų kategorijų kiekvienai transporto, kurio paslaugos teikiamos, rūšiai (autobusai, tramvajai, geležinkeliai). Tai apima informacijos, kuri reikalinga sąnaudoms už suteiktą infrastruktūrą (1 sąnaudų kategorija), valdymo ir pardavimo užduotis (2 sąnaudų kategorija), papildomus transporto priemonių kokybės standartus (3 sąnaudų kategorija), reisus mažo eismo intensyvumo metu (4a sąnaudų kategorija) ir socialinius politinius įsipareigojimus pagal kolektyvines sutartis (4b sąnaudų kategorija) apskaičiuoti, aprašymą.

(168) Sąnaudos, kurias transporto įmonės patiria dėl kiekvienos iš galimų priemonių, patenkančių į keturias sąnaudų kategorijas, turi būti priskiriamos atitinkamoms kategorijoms. 2 priede pateikta pagal apskaitos principus taikomų sąnaudų kategorijų apibrėžtis ir apklausos lapai, kuriuos transporto įmonės turi naudoti nurodydamos savo einamąsias sąnaudas. Tačiau 2 priede jokių tikslių rodiklių eurais nenurodyta – netgi pabrėžta, kad rodikliai kiekvienai paslaugų teikimo vietovei ir transporto rūšiai turi būti nustatomi atskirai.

(169) Į 1, 2 ir 3 sąnaudų kategorijas patenkančios sąnaudos turi būti apskaičiuojamos remiantis apskaitos sąnaudų kategorijomis ir atsižvelgiant į medžiagų ir energijos sąnaudas, nuomos ir išperkamosios nuomos sąnaudas, netiesiogines sąnaudas, amortizacinius atskaitymus ir palūkanas. 4 sąnaudų kategorijos pirmosios subkategorijos atveju kompensacijai apskaičiuoti VRR taiko rodiklį, kuris grindžiamas ribinių pajamų ir ribinių sąnaudų, skaičiuojant vienam riedmens nuvažiuotam kilometrui, skirtumu, atsižvelgiant į transporto rūšį ir paslaugų teikimo vietovę. 4 sąnaudų kategorijos antrosios subkategorijos atveju – socialiniai politiniai įsipareigojimai, susiję su įmonės veikla (pagal akcininko nurodymus) – rodiklis yra sąnaudų norma, apskaičiuojama palyginus didesnį darbo užmokestį su atitinkamos kolektyvinės sutarties nuostatomis („TV-N, V grupė, 2 pakopa“). Ši suma apskaičiuojama vienam vairuotojui (patikslinama atsižvelgiant į kitas įmones ir vairuotojus, įdarbintus nuo 2006 m. sausio 1 d. ar pirmą kartą pritaikius TV-N) ir skiriasi priklausomai nuo paslaugų teikimo vietovės ir transporto rūšies, nes skirtingos transporto įmonės yra sudariusios skirtingas kolektyvines sutartis ir pagal jas teikia skirtingas papildomas socialines paslaugas.

(170) Pradiniai duomenys yra 2003 m., jie atnaujinami pritaikant indeksą pagal Finansavimo direktyvos 9 priedą (nuostatos dėl „atnaujinimo atsižvelgiant į sąnaudas“). 9 priede pateikta keletas indeksų, kurie atitinkamai priskirti tam tikrai sąnaudų rūšiai ir parinkti taip, kad kuo tiksliau atspindėtų tam tikros sąnaudų rūšies vidutinę kainos dinamiką.

(171) Vokietija Komisijai pateikė neigiamus sprendimus dėl finansavimo, kuriuos VRR buvo pateikusi RBG ir BSM pagal Finansavimo direktyvos 7.4.2 skyrių. Sprendimuose dėl finansavimo pagal kiekvieną sąnaudų kategoriją pateikta tokia informacija: rodiklis eurais vienam paslaugos vienetui; paslaugos vienetų skaičius; kompensacijos suma, apskaičiuota pagal rodiklį vienam paslaugos vienetui ir paslaugos vienetų skaičių.

(172) Dėl aiškumo toliau pateikiami rodikliai, pagal kuriuos apskaičiuota kompensacija RBG už miesto geležinkelio paslaugas 2007 m.: ([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* = Paslaugų teikimo vietovė; *Baustein* = Pagrindas; *Parameter in EUR je Leistungseinheit* = Rodiklis eurais pagal paslaukos vienetą; *Leistungseinheit* = Paslaugos vienetas; *Ausgleichsbetrag in EUR* = Kompensacijos suma eurais; *Rheinbahn* = Reino krašto geležinkeliai; *Summe* = Bendra suma)

(173) Santrumpomis BS 1–4c žymimos atskiros sąnaudų kategorijos. Kiekvienai iš keturių sąnaudų kategorijų kiekvienai transporto, kurio paslaugas teikia BSM ir RBG, rūšiai (šiame pavyzdyje miesto geležinkelis) nustatomas rodiklis eurais. Tada šis rodiklis dauginamas iš tikėtino paslaugos vienetų skaičiaus. Taip apskaičiuota suma laikoma išankstine kompensacijos suma.

(174) Todėl Komisija daro išvadą, kad metodas, taikomas sprendimuose dėl finansavimo, kuriuos VRR perdavė RBG ir BSM, kompensacijoms apskaičiuoti, grindžiamas iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatytais rodikliais.

(175) Todėl Komisija daro išvadą, kad antrasis *Altmark* kriterijus tenkinamas.

9.2.3. KOMPENSACIJOS PERMOKA NEGALIMA

(176) Pagal trečiąją sprendime *Altmark* nustatytą sąlygą kompensacija negali viršyti „tai, kas yra būtina, siekiant padengti visas ar dalį išlaidų, kurios patiriamos vykdant viešosios paslaugos įpareigojimus, atsižvelgiant į gautas atitinkamas įplaukas ir protingą pelną, susijusį su šių įsipareigojimų vykdymu“.

(177) Komisija mano, kad, norint nustatyti, ar tenkinamas šis kriterijus, reikia patikrinti, ar galima atmesti kompensacijos permokos galimybę vien neigiamais sprendimais dėl finansavimo, kuriuos VRR parengia RBG ir BSM. Jei taip nebūtų, antras Komisijos veiksmas bus tyrimas, ar Vokietija įrodė, kad konkrečių 2006–2009 m. lėšų panaudojimo įrodomųjų dokumentų, susiejant su esamomis įmonių ir savivaldybių, kurioms šios įmonės priklauso, sutartimis, pakanka RBG ir BSM sumokėtų kompensacijų permokos galimybei atmesti.

Finansavimo Direktyva

(178) Komisija konstatuoja, kad Finansavimo direktyvos 5, 7 ir 8 skyriuose išsamiai nustatyta kompensacijos suteikimo procedūra. Transporto įmonės kompensacijos prašymą turi pateikti ne vėliau kaip iki metų, einančių prieš viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo pradžią, spalio 31 d. Finansavimo direktyvos 5.4 skyriuje nustatytas didžiausias kompensacijos, kurį įmonė turi teisę gauti, dydis. Šiuo tikslu nustatytos trys skirtingos viršutinės ribos – kompensacijos sumos, finansavimo sumos ir disponuojamų finansavimo lėšų.

(179) Kompensacijos suma apskaičiuojama remiantis Finansavimo direktyvos 2 priede apibrėžtais duomenimis pagal kiekvieną iš keturių sąnaudų kategorijų. VRR, remdamasi transporto įmonių pagal 2 priedą pateikta informacija, apskaičiuoja rodiklius, kurie turi atspindėti sąnaudas, kurias patirtų vidutinė, gerai valdoma įmonė, vykdydama tokius pačius įsipareigojimus, ir kurie nurodyti sprendimuose dėl finansavimo.

(180) Finansavimo suma yra finansavimo lėšos, kuriomis gali disponuoti atitinkama savivaldybė. Šios lėšos, atsižvelgiant į aplinkybes, padidinamos visomis perviršinėmis sumomis, kurias transporto įmonė uždirba iš veiklos, nepatenkančios nė į vieną iš keturių sąnaudų kategorijų.

(181) Disponuojamos finansavimo lėšos apibrėžtos kaip kompensacijos sumos ir finansavimo sumos skirtumas.

(182) VRR priima išankstinį sprendimą dėl kompensacijos, kurią transporto įmonė turi teisę gauti, ir kompensaciją išmoka keturiomis dalimis vasario 15 d., gegužės 15 d., rugpjūčio 15 d. ir lapkričio 15 d. Suma vasario 15 d. išmokama remiantis praėjusių metų sprendimu, o į pakeitimus atsižvelgiama gegužės 15 d. išmokoje (žr. Finansavimo direktyvos 7.3 skyrių).

([35]) Taikomas profesinės paslapties reikalavimas.

(183) Tokioms įmonėms, kaip RBG ir BSM, kurioms kompensacijos mokamos pagal valdymo ir pelno pervedimo sutartį arba pagal sutartį su jų kontroliuojančiąja bendrove, taikomos specialios taisyklės. Tokiu atveju VRR priima neigiamą sprendimą, kuriame nurodoma kompensacija, kurią transporto įmonė turi teisę gauti. Kaip alternatyva Finansavimo direktyvoje numatyta, kad tokios įmonės gali prašyti joms privalomai teikti pranešimą apie leistinųjų kompensacijos sumų dydį (žr. Finansavimo direktyvos 7.2 skyrių).

(184) Dėl pastarojo atvejo Finansavimo direktyvoje numatyta, kad, jei pagalba yra reikšmingo dydžio, ją gavusi įmonė kartu su savivaldybe, kuri yra jos savininkė, turi iš anksto priimti reikiamas nuostatas, siekiant išvengti kompensacijos permokos. Kadangi, Vokietijos nuomone, nagrinėjamos priemonės nėra valstybės pagalba, tokių priemonių iki šiol nesiimta.

(185) Transporto įmonės kiekvienais metais privalo nurodyti faktines sąnaudas, patirtas vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus. VRR šiuos duomenis patikrina ir, jei iš anksto apskaičiuota kompensacija viršija faktines sąnaudas, pareikalauja permoką grąžinti.

(186) Komisija mano, kad dėl toliau išvardytų priežasčių vien dabartinės Finansavimo direktyvos formuluotės nepakanka RBG ir BSM sumokėtų kompensacijų permokos galimybei atmesti:

a) neatsižvelgiama į pelningas transporto paslaugas piko metu: pagal dabartinę Finansavimo direktyvos formuluotę viešųjų paslaugų įsipareigojimais laikomi tik tie įmonėms nustatyti įpareigojimai, kurie patenka į keturias sąnaudų kategorijas, pagal kurias Finansavimo direktyvoje numatyta kompensavimo galimybė. Apskaičiuojant kompensacijos sumą atsižvelgiama į pajamas, gautas teikiant paslaugas, kurios patenka į keturias sąnaudų kategorijas, t. y. ypač teikiant paslaugas mažo eismo intensyvumo metu ir atokiose vietovėse, tačiau neatsižvelgiama į pajamas, gautas teikiant pelningas transporto paslaugas piko metu;

b) nenumatytas pagal valdymo ir pelno pervedimo sutartis sumokėtų kompensacijų permokos grąžinimo mechanizmas: dabartinėje Finansavimo direktyvoje numatytos skirtingos priemonės dėl įmonių, gaunančių kompensaciją iš VRR, ir įmonių, gaunančių kompensaciją pagal valdymo ir pelno pervedimo sutartis. Pirmosios turi teisę gauti tik kompensacijos sumą, apskaičiuotą pagal Finansavimo direktyvą, o pastaruųjų sąnaudos kompensuojamos visos. Jos turi teisę pasilikti savo faktinių nuostolių ir joms pagal Finansavimo direktyvą priklausančios sumos skirtumą, nes nenustatyta jokios teisiškai privalomos procedūros, pagal kurią VRR turėtų teisę šį skirtumą pareikalauti grąžinti.

RBG ir BSM vertinimas

(187) Už viešųjų paslaugų įsipareigojimus šiuo atveju gali būti kompensuojama tiesiogiai iš atitinkamų įmonių valstybinių akcininkų įnašų, pagal valdymo ir pelno pervedimo sutartį ir (ar) per VRR. Komisija konstatuoja, kad trečiuoju *Altmark* kriterijumi nenustatyta, jog išmokos turi būti mokamos per organizacinę struktūrą – šiuo atveju VRR. Tačiau turi būti užtikrinama, kad metinė kompensacija neviršytų to, kas būtina, siekiant padengti visas ar dalį sąnaudų, kurios patiriamos vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(188) Sprendimuose dėl finansavimo nustatyta, kad juose nurodyta suma yra didžiausia mokėtina suma, jei vėliau bus patikrintos faktiškai patirtos sąnaudos. Didžiausia finansavimo suma laikomos finansavimo lėšos, kuriomis gali disponuoti atitinkama savivaldybė.

(189) Transporto įmonės kiekvienais metais privalo nurodyti faktines sąnaudas, kurias patyrė vykdydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Šiuo vėlesniu patikrinimu atspindimos faktinės sąnaudos, patirtos pagal kiekvieną transporto rūšį ir kiekvieną iš keturių sąnaudų kategorijų. Tada vėliau apskaičiuotų sąnaudų suma palyginama su iš anksto nurodytų sąnaudų suma. Vėlesnis apskaičiavimas užfiksuojamas sprendimuose dėl finansavimo, kurių struktūra atitinka išankstinių sprendimų dėl finansavimo struktūrą, kad duomenis būtų galima palyginti. Vokietijos duomenimis, tokie išankstiniai ir vėlesni sprendimai RBG ir BSM rengiami kiekvienais metais, kurių sąnaudos tikrinamos. VRR šiuos duomenis patikrina ir, jei išankstinė kompensacija viršija faktines sąnaudas, permokėtą sumą pareikalauja grąžinti. Tačiau Finansavimo direktyvoje nenumatyta jokio išsamaus kompensacijų permokos ar permokėtų lėšų grąžinimo metodo reglamentavimo.

(190) Todėl Komisija turi patikrinti, ar per laikotarpį nuo 2006 m. sausio 1 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d. nebuvo BSM ir RBG sumokėtų kompensacijų permokos. Vokietija Komisijai pateikė informaciją apie faktines išmokas BSM ir RBG, t. y. metines RBG ir BSM pelno ir nuostolių sąskaitas. Kiekvienais metais kiekvienos įmonės pajamas ir sąnaudas tikrina auditoriai, kurie tvirtina ir jų metinį balansą.

Išmokos pagal Finansavimo direktyvą ir valdymo ir pelno pervedimo sutartį

(191) 2006 m. RBG patyrė 65 mln. EUR nuostolių ([36]). 64,1 mln. EUR nuostolių padengė Šiaurės Reino-Vestfalijos žemė ir VRR. Ši suma yra 7 mln. EUR mažesnė už tą, kurią RBG būtų turėjusi teisę gauti pagal VRR sprendimą dėl finansavimo. 2007 m. būtinos Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės ir VRR kompensacijos RBG sudarė iš viso 52,2 mln. EUR. Ši suma yra 17,5 mln. EUR mažesnė už tą, kurią RBG būtų turėjusi teisę gauti pagal VRR sprendimą dėl finansavimo. 2007 m. RBG balansinis pelnas buvo nulis. 2008 m. RBG už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą gavo 41,9 mln. EUR kompensaciją, kuria buvo padengti jos nuostoliai, todėl RBG balansinis pelnas buvo nulis. Ši suma yra 14,1 mln. EUR mažesnė už tą, kurią RBG būtų turėjusi teisę gauti pagal VRR sprendimą dėl finansavimo. 2009 m. RBG už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą gavo 45,3 mln. EUR kompensaciją, kuria buvo padengti jos nuostoliai, todėl RBG balansinis pelnas buvo nulis. Ši suma yra 11,4 mln. EUR mažesnė už tą, kurią RBG būtų turėjusi teisę gauti pagal VRR sprendimą dėl finansavimo.

(192) BSM 2006–2009 m. dėl viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimo patirti nuostoliai sudarė […] EUR (2006 m.), […] EUR (2007 m.), […] EUR ([37]) (2008 m.) ir […] EUR (2009 m.). Komisija, palyginusi šiuos nuostolius su sprendimuose dėl finansavimo nurodytomis sumomis, konstatuoja, kad BSM nuostoliai, patirti teikiant viešojo keleivinio transporto paslaugas, yra didesni negu sprendimuose dėl finansavimo nurodytos sumos. Bendri nuostoliai, t. y. sprendimuose dėl finansavimo nurodytų leistinųjų kompensacijų suma ir papildomi nuostoliai, padengti pagal valdymo ir pelno pervedimo sutartį, sudarytą su *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH*, tad BSM metinis perviršis ir metinis trūkumas sudarė nulį.

(193) Komisija konstatuoja, kad papildomi nuostoliai padengti ne pagal naująją finansavimo sistemą, o tik pagal valdymo ir pelno pervedimo sutartį. Ši sutartis sudaryta dar prieš tai, kai 1995 m. kai kuriose valstybėse narėse buvo atverta autobusų transporto paslaugų rinka. Kadangi šis rinkos atvėrimas buvo pačių valstybių narių sprendimas, valdymo ir pelno pervedimo sutartis – jei ji būtų pagalba ([38]) – pagal Procedūrinio reglamento 1 straipsnio b dalies v punktą būtų esama pagalba.

(194) Komisija konstatuoja, kad keleivinio transporto paslaugų rinka, įsigaliojus Reglamentui (EB) Nr. 1370/2007, buvo atverta 2009 m. gruodžio 3 d. Sąjungos teisės aktu. Reglamento (EB) Nr. 659/1999 1 straipsnio b dalies v punkte nustatyta, kad pagal Sąjungos teisės aktą liberalizavus veiklą bet kokia esama pagalba keleivinio transporto paslaugoms nuo šios data tampa nauja pagalba. Dėl 114–124 punktuose išvardytų priežasčių šis sprendimas apima tik laikotarpį prieš Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojimą.

(195) Todėl Komisija konstatuoja, kad per laikotarpį nuo 2006 m. iki 2009 m. BSM ir RBG pagal naująją finansavimo sistemą sumokėtų kompensacijų permokos nebuvo ir kad, kalbant apie išmokas pagal naująją finansavimo sistemą, trečiasis *Altmark* kriterijus tenkinamas.

9.2.4. VIDUTINĖ, GERAI VALDOMA TRANSPORTO PRIEMONĖ, TURINTI PAKANKAMAI TRANSPORTO PRIEMONIŲ

(196) Pagaliau sprendime *Altmark* nustatyta, kad „kai įmonė, vykdanti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, nėra pasirinkta vadovaujantis viešųjų pirkimų procedūra, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis sąnaudų, kurias vidutinė įmonė, gerai valdoma ir turinti pakankamai transporto priemonių, kad galėtų atitikti būtinus viešųjų paslaugų reikalavimus, būtų patyrusi vykdydama šias pareigas, atsižvelgiant į atitinkamas gaunamas pajamas ir protingą pelną, susijusį su šių įsipareigojimų vykdymu, analize“.

(197) Nei RBG, nei BSM nagrinėjamiems viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti nebuvo pasirinkta pagal viešą, skaidrią ir nediskriminacinę pirkimų procedūrą. Todėl Komisija, norėdama atsakyti į klausimą, ar tenkinama ketvirtoji sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga, turi išnagrinėti antrąją šiame sprendime numatytą alternatyvą, pagal kurią kompensacijos dydis turi būti apskaičiuojamas remiantis vidutinės, gerai valdomos įmonės, turinčios pakankamai transporto priemonių, sąnaudų analize.

([36]) Žr. 2006 m. Diuseldorfo miesto ataskaitą apie turimas įmonių akcijas (dėl tolesnių metų žr. atitinkamą saitą): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf.

([37]) Ši suma apima viešojo keleivinio transporto ir krovinių vežimo geležinkeliais nuostolius. Komisija konstatuoja, kad procedūros objektas, kaip išdėstyta 114–124 punktuose, apima tik kompensacijas, kurios BSM ir RBG sumokėtos pagal VRR naująją finansavimo sistemą už viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą. Todėl kompensacijoms, kurias BSM gavo už krovinių vežimą geležinkeliais, šis sprendimas netaikomas.

([38]) Žr. 215 punktą.

(198) Vokietija nurodo, kad apskaičiuojant kompensacijas taikyti rodikliai nustatyti remiantis visų VRR finansavimo sistemai priklausančių įmonių vidutinėmis sąnaudomis.

(199) Oficialios tyrimo procedūros metu Vokietija pranešė, kad VRR sąnaudas, kurias patirtų gerai valdoma, pakankamai transporto priemonių turinti vidutinė įmonė vykdydama į keturias sąnaudų kategorijas patenkančius viešųjų paslaugų įsipareigojimus, apskaičiavo remdamasi savo eksperto pateiktais statistiniais duomenimis, juos atitinkamai pritaikiusi atsižvelgdama į tam tikrus (pvz., regionų) ypatumus. VRR, remdamasi šia analize, nustato vidutinių rinkos kainų maržą pagal kiekvieną sąnaudų kategoriją.

(200) Atsižvelgdama į tai, Komisija pirmiausia konstatuoja, kad, pasitelkiant statistinius duomenis, turi būti užtikrinama, jog kompensacijos suma bus apskaičiuojama pagrindu imant vidutinės įmonės sąnaudas.

(201) Antra, visi operatoriai, teikiantys viešojo transporto paslaugas, turi tam leidimą arba yra sudarę viešųjų paslaugų sutartį ir privalo atitikti tam tikrus, jiems šiais leidimais arba šiomis sutartimis keliamus reikalavimus (pvz., turi turėti pakankamai transporto priemonių, kad galėtų atitikti reikiamus kokybės reikalavimus).

(202) Tačiau, kaip išdėstyta sprendime pradėti procedūrą, dėl to, kad pagrindu imamos statistiškai apskaičiuotos vežimo sąnaudos *per se* negalima daryti išvados, kad operatorius, pasirengusius teikti paslaugas pagal šiuos rodiklius, galima laikyti gerai valdomomis įmonėmis. Statistiniai duomenys, imti pagrindu šiai sumai apskaičiuoti, susiję tik su faktinėmis sąnaudomis, patirtomis teikiant transporto paslaugas įvairiuose regionuose (Vokietijoje ir Austrijoje) 2003 m. Taigi jokiu būdu negalima daryti prielaidos, kad šių sąnaudų vidurkis atitinka pelningai dirbančios įmonės sąnaudas. Komisija prie šios išvados priėjo ir galutiniuose sprendimuose byloje C 3/08 – *Southern Moravia Bus Companies* ([39]) ir byloje C 16/07 – *Postbus AG* ([40]). Pastarojo sprendimo 85 ir 86 punktuose išvardytos priežastys taikytinos ir šiame sprendime.

(203) Komisija taip pat konstatuoja, kad statistiniai duomenys surinkti 2003 m. ir kasmet atnaujinami pritaikant indeksą pagal Finansavimo direktyvos 9 priedą ir atsižvelgiant į transporto apimties padidėjimą ar sumažėjimą bei struktūrinius pokyčius. Dėl statistinių kainų indeksų atnaujinimo atsižvelgiant į sąnaudas taikomi daugiausia tie patys metodai, kaip ir Vokietijos transporto įmonių asociacijos (*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) vietinio viešojo keleivinio transporto prekių krepšelio atveju, bei naudojami Federalinės statistikos tarnybos (*Statistisches Bundesamt*) duomenys. Tačiau tokia atnaujinimo procedūra neįmanoma išsamiai atspindėti per tą laiką toje ekonomikos srityje padidėjusio veiksmingumo.

(204) Pagaliau Komisija konstatuoja, kad iš to fakto, jog Finansavimo direktyvoje numatyta 4b sąnaudų kategorija (kompensuoti papildomoms sąnaudoms, patiriamoms dėl politiškai sąlygoto personalo tarifų, viršijančių rinkoje įprastų darbo užmokesčio modelių sąnaudas, taikymo), galima daryti išvadą, jog VRR priklausančios įmonės savo darbuotojams moka didesnius atlyginimus negu įprasta rinkoje. Vokietija patvirtino, kad RBG ir BSM moka tokius atlyginimus ir už tai gauna kompensaciją pagal 4b sąnaudų kategoriją.

(205) Apskritai iš Komisijai pateiktų įrodomųjų dokumentų nepaaiškėja, kad kompensacijos dydis apskaičiuotas RBG ir BSM patirtas sąnaudas palyginus su gerai valdomos įmonės sąnaudomis. Taigi kompensacijos dydis apskaičiuotas ne atsižvelgiant į gerai valdomą įmonę.

(206) Todėl Komisija daro išvadą, kad ketvirtasis *Altmark* kriterijus, kalbant apie RBG ir BSM kaip kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą sumokėtas išmokas, netenkinamas.

9.2.5. IŠVADA

(207) Kadangi netenkinamas ketvirtasis *Altmark* kriterijus, Komisijos nuomone, šiuo atveju finansavimo sistema RBG ir BSM suteiktas ekonominis pranašumas.

9.3. *KONKURENCIJOS IŠKREIPIMAS*

(208) Finansavimo sistema gali iškreipti konkurenciją, nes valstybės finansavimu stiprinama įmonių, kurioms patikėta vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, padėtis ir sudaroma galimybė šį pranašumą išnaudoti patikėjimui pratęsti, o konkurentai, norintys gauti šį patikėjimą, tokiu pranašumu pasinaudoti negali. Dėl fakto, kad šios įmonės gali būti klasifikuojamos kaip vidaus įmonės, neužkertamas kelias galimam poveikiui konkurencijai, nes jos kartu su kitomis valstybės ir privačiomis įmonėmis veikia vienoje rinkoje.

([39]) 2008 m. lapkričio 26 d. sprendimas (OL L 97, 2009 4 16, p. 14).
([40]) 2008 m. lapkričio 26 d. sprendimas (OL L 306, 2009 11 20, p.26).

(209) Be to, įmonės, gaunančios finansavimo lėšas, šiuo pranašumu galėtų pasinaudoti konkuruodamos su kitomis įmonėmis kitose rinkose.

9.4. *POVEIKIS VALSTYBIŲ NARIŲ TARPUSAVIO PREKYBAI*

(210) Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką laikoma, kad valstybių narių tarpusavio prekybai daromas neigiamas poveikis, jei priemone, kuria suteikiamas pranašumas, sustiprinama vienos įmonės padėtis, palyginti su jos konkurentais prekybos Sąjungoje srityje ([41]). Toks paramą gavusios įmonės konkurencinės padėties sustiprinimas prekybos Sąjungoje srityje kitų įmonių atžvilgiu ne tik iškreipia (ar gali iškreipti) konkurenciją, bet ir daro neigiamą poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ([42]).

(211) Todėl reikia ištirti, ar finansavimo lėšos, kurias VVR suteikė transporto įmonėms RBG ir BSM, yra ekonominis pranašumas, kuriuo sustiprinama jų padėtis, palyginti su jų konkurentais prekybos Sąjungoje srityje.

(212) Pirmiausia Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad Vokietijoje vietinio keleivinio transporto paslaugų rinka, kurioje veikia šios įmonės, atverta konkurencijai įmonėms iš kitų valstybių narių ([43]).

(213) Teisingumo Teismas savo sprendime *Altmark* taip pat konstatuoja:

„77. Šiuo klausimu reikia pastebėti, pirma, jog nėra neįmanoma, kad įmonei, teikiančiai tik vietos ir regiono transporto paslaugas ir neteikiančiai jokių kitų transporto paslaugų už kilmės šalies ribų, valstybės suteikta subsidija vis tiek gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

78. Kai valstybė narė suteikia atitinkamai įmonei valstybės subsidiją, šios įmonės transporto paslaugų teikimas gali būti išlaikytas arba paskatintas, todėl kitoje valstybėje narėje įsisteigusi įmonė turi mažiau galimybių teikti savo transporto paslaugas šios valstybės narės rinkoje …“. ([44])

(214) Komisija taip pat konstatuoja, kad valstybės finansavimu, kuriuo suteiktas ekonominis pranašumas ir kurį VRR teikia transporto įmonėms RBG ir BSM, pagerinama šių įmonių finansinė padėtis. Dėl savo pagerėjusios finansinės padėties šios transporto įmonės transporto paslaugas gali ir toliau teikti, o galimybių siūlyti savo paslaugas rinkoje, kurioje jos veikia (Diuseldorfo regione), kitoms Vokietijos ir kitų valstybių narių įmonėms mažėja, nors teisiškai jos tokią galimybę turi.

(215) Todėl Komisija daro išvadą, kad finansavimu, kuris RBG ir BSM teikiamas kaip kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą, stiprinama jų padėtis konkurentų atžvilgiu prekybos Sąjungoje srityje ir todėl daromas neigiamas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

9.5. *IŠVADA*

(216) Todėl Komisija daro išvadą, kad RBG ir BSM už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą teikiamos finansavimo lėšos yra valstybės pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

10. **PAGALBOS SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA**

(217) SESV 93 straipsnyje nustatyta, kad valstybės pagalba suderinama su Sutartimis, jei ji teikiama transporto koordinavimo ir viešųjų paslaugų įsipareigojimų transporto srityje reikmėms.

(218) Komisija konstatuoja, kad šiuo atveju 106 straipsnio 2 dalies negalima taikyti viešojo transporto įmonėms, nes 93 straipsnis yra *lex specialis* 106 straipsnio 2 dalies atžvilgiu ([45]).

(219) Pagal sprendimą *Altmark* ([46]) SESV 93 straipsnio negalima taikyti tiesiogiai, o tik remiantis Tarybos reglamentais, ypač Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69 arba Reglamentu (EEB) Nr. 1107/70.

(220) 2009 m. gruodžio 3 d. įsigaliojo Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007. Juo panaikinti reglamentai (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70.

([41]) 1980 m. rugsėjo 17 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje 730/79, *Philip Morris prieš Komisiją*, Rink. 1980, p. 2671, 11 punktas; 1998 m. balandžio 30 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje T-214/95, *Het Vlaams Gewest prieš Komisiją*, Rink. 1998, p. II-717, 50 punktas.

([42]) Byla 730/79, *Philip Morris prieš Komisiją*, 12 punktas.

([43]) Byla C-280/00, sprendimas *Altmark*, 79 punktas.

([44]) Byla C-280/00, sprendimas *Altmark*, 77–78 punktai.

([45]) 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimo Nr. 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio (dabar SESV 106 straipsnio) 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67).

([46]) Byla C-280/00, sprendimas *Altmark*, 107 punktas. Žr. taip pat 2004 m. kovo 16 d. Teisingumo Teismo sprendimą byloje T-157/01, *Danske Busvognmænd prieš Komisiją*, Rink. 2004, p. II-917, 100 punktas.

(221) Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 taikomas kompensacijoms už viešųjų paslaugų įsipareigojimus, susijusius su viešuoju keleiviniu geležinkelių ir kitų rūšių bėginiu transportu bei kelių transportu. Todėl Komisija šių priemonių suderinamumą su vidaus rinka turi tirti remdamasi Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007, kuris Komisijos sprendimo priėmimo momentu yra galiojantis teisės aktas.

(222) Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nustatytos sąlygos, kuriomis kompetentinga valdžios institucija gali mokėti kompensaciją už viešųjų paslaugų įsipareigojimus, vykdomus teikiant keleivinio transporto paslaugas pagal viešųjų paslaugų sutartis. Šiuo atveju viešųjų paslaugų įsipareigojimus vykdyti patikėta vadinamuoju trigubu patikėjimo aktu (t. y. leidimais, vietinio transporto planais ir VRR sprendimu dėl finansavimo, remiantis jos Finansavimo direktyva).

(223) Komisija taip pat konstatuoja, kad šiuo atveju suinteresuotoji šalis neužginčijo Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 taikymo. Komisija taip pat konstatuoja, kad, Vokietijos nuomone, Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 iš principo reikėtų taikyti tik kompensacijoms, mokėtoms po 2009 m. gruodžio 3 d.

(224) Tačiau Komisija, apsvarsčiusi Vokietijos išdėstytus argumentus, priėjo prie išvados, kad dėl jų nekyla abejonės, jog taisyklės dėl pagalbos turi būti taikomos *ratione temporis*, tai reiškia, kad Komisija savo argumentus turi grįsti sprendimo priėmimo metu galiojančiais teisės aktais. Komisijos nuomone, dėl toliau išvardytų priežasčių viešųjų paslaugų sutartis reikia nagrinėti remiantis Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.

(225) Pirma Komisija konstatuoja, kad pačiame Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 reglamentuojamos jo įsigaliojimo sąlygos ir numatytas jo taikymas *ratione temporis*. Pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 12 straipsnį jis įsigaliojo 2009 m. gruodžio 3 d., o pagal 10 straipsnio 1 dalį nuo šios datos nustojo galioti Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69. Taigi Komisija savo vertinimo negali grįsti Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69, kuris sprendimo priėmimo metu nebegaliojo, o turi remtis Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.

(226) Antra, Komisija konstatuoja Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nesant jokių nurodymų, kad jo negalima taikyti viešųjų paslaugų sutartims, sudarytoms prieš jam įsigaliojant. Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 8 straipsnio 3 dalyje nustatytas pereinamasis laikotarpis dėl sutarčių, sudarytų prieš jam įsigaliojant. Ši nuostata iš esmės yra Reglamento 8 straipsnio 2 dalies, kuri susijusi su 5 straipsnyje nustatytų sutarčių sudarymo taisyklių taikymu, taikymo išimtis. Taigi reikia konstatuoti, kad išimties nuostatų dėl sutarčių sudarymo pereinamuoju laikotarpiu nebūtų reikėję, jei viešųjų paslaugų sutartys, sudarytos prieš įsigaliojant reglamentui, nepatektų į jo taikymo sritį. Tad 8 straipsniu, priešingai, patvirtinama, kad kitos reglamento nuostatos šioms sutartims taikomos.

(227) Trečia, Komisija nurodo, kad šiuo atveju negalima taikyti Komisijos pranešimo dėl taisyklių, taikytinų įvertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo ([47]), nes jame aiškiai nustatytas principas veikti nepažeidžiant Tarybos ir Komisijos reglamentų interpretavimo dėl valstybės pagalbos suteikimo. Tačiau Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nustatytos taisyklės dėl jo taikymo laiko atžvilgiu.

(228) Ketvirta, Komisija pabrėžia, kad Teisingumo Teismas taip pat patvirtino principą, pagal kurį nauja taisyklė paprastai taikoma nedelsiant būsimoms padėties, susiklosčiusios galiojant ankstesnei taisyklei, pasekmėms. Teisingumo Teismas taip pat nusprendė, kad teisėtų lūkesčių apsaugos principas negali būti tiek išplėstas, kad iš esmės nebūtų galima taikyti naujos taisyklės būsimoms padėties, susiklosčiusios galiojant ankstesnei taisyklei, pasekmėms ([48]).

(229) Penkta, Teisingumo Teismas nusprendė, kad materialinės Bendrijos teisės normos turi būti aiškinamos taip, kad jos taikomos iki jų įsigaliojimo susiklosčiusioms situacijoms tik tiek, kiek tai akivaizdžiai matyti iš jų formuluotės, tikslų ar bendros sistemos ([49]). Pastaroji sąlyga, kaip išdėstyta 228 punkte, Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 atveju aiškiai tenkinama.

(230) Šešta, Komisija taip pat konstatuoja, kad Teisingumo Teismas tame pačiame sprendime padarė išvadą, kad, jei teisinė tvarka, pagal kurią valstybė narė pateikė pranešimą apie planuojamą pagalbą, pasikeičia prieš Komisijai priimant sprendimą, pastaroji sprendimą turi priimti pagal naująsias taisykles ([50]). Teisingumo Teismas taip pat išaiškino, kad valstybės narės pateiktas pranešimas apie pagalbą nesukuria galutinai suformuotos teisinės padėties, kuri Komisiją priverstų priimti sprendimą dėl jų suderinamumo su vidaus rinka taikant taisykles, galiojančias to pranešimo pateikimo dieną. Taigi būtų prieštaringa valstybei narei, kuri, priešingai, neįvykdė pareigos informuoti, suteikiant neteisėtą pagalbą leisti sukurti galutinę teisinę padėtį.

([47]) OL C 119, 2002 5 22, p. 22.
([48]) Žr. 2008 m. gruodžio 11 d. sprendimą byloje C-334/07 P, *Komisija prieš Freistaat Sachsen*, Rink. 2008, p. I-9465, 43 punktas.
([49]) C-334/07 P, *Komisija prieš Freistaat Sachsen*, 44 punktas.
([50]) C-334/07 P, *Komisija prieš Freistaat Sachsen*, 53 punktas.

(231) Taigi šiuo atveju taikytinas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 ([51]).

10.1. *PAGALBOS SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA, REMIANTIS REGLAMENTU (EB) NR. 1370/2007*

(232) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 9 straipsnio 1 dalį „pagal šį reglamentą išmokėtos kompensacijos už keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą […] laikomos suderinamomis su bendrąja rinka“. Toliau Komisija nagrinėja, ar Finansavimo direktyva ir jos pagrindu RBG ir BSM išmokėtos kompensacijos tenkina Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nustatytas sąlygas.

(233) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 3 straipsnio 1 dalyje sakoma: „Jei kompetentinga institucija nusprendžia savo pasirinktam operatoriui už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą suteikti bet kokio pobūdžio išimtines teises ir (arba) kompensaciją, ji tai daro pagal viešųjų paslaugų sutartį.“

(234) Šiuo atveju viešųjų paslaugų įsipareigojimus vykdyti patikėta vadinamuoju trigubu patikėjimo aktu (t. y. leidimais, vietinio transporto planais ir VRR sprendimu dėl finansavimo, remiantis jos Finansavimo direktyva). Todėl Komisija daro išvadą, kad Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 3 straipsnyje keliamų reikalavimų laikomasi.

(235) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnyje nustatytas toks privalomas viešųjų paslaugų sutarčių turinys:

(236) 4 straipsnio 1 dalies a punktas – aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai: kaip išdėstyta 8.2.1 skyriuje, RBG ir BSM patikėta vykdyti aiškiai apibrėžtus viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(237) 4 straipsnio 1 dalies b punktas – rodikliai, pagal kuriuos apskaičiuojamos kompensacijos, turi būti nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai, siekiant išvengti kompensacijos permokos: kaip išdėstyta 9.2.2 punkte, rodikliai, pagal kuriuos apskaičiuojamos kompensacijos, nustatomi neigiamame sprendime dėl finansavimo objektyviai ir skaidriai, nurodant didžiausią sumą pagal kiekvieną sąnaudų kategoriją ir kiekvienai transporto rūšiai, prieš pradedant vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(238) 4 straipsnio 1 dalies c punktas ir 4 straipsnio 2 dalis – sąnaudų ir pajamų paskirstymo tvarka: remiantis pirmiau minėtais rodikliais, nustatyta aiški sąnaudų ir pajamų, susijusių su keturiomis sąnaudų kategorijomis, pagal kurias mokama kompensacija, paskirstymo tvarka. Sąnaudos ir pajamos pagal kiekvieną iš keturių viešųjų paslaugų įsipareigojimų kategorijų priskiriamos atskiroms sąskaitoms, taikant pagal Vokietijos teisę galiojančius apskaitos principus; kiekvienais metais tikrinimą atlieka nešališkas auditorius ir VRR.

(239) 4 straipsnio 3 dalis – viešųjų paslaugų sutarčių trukmė ribojama ir tarpmiestinių bei miesto autobusų paslaugų atveju neviršija dešimties, o keleivinio geležinkelių ir kitų bėginių transporto rūšių transporto paslaugų atveju – 15 metų: iš pradžių viešųjų paslaugų įsipareigojimus vykdyti patikėta vadinamuoju trigubu patikėjimo aktu (t. y. leidimais, vietinio transporto planais ir VRR sprendimu dėl finansavimo, remiantis jos Finansavimo direktyva). Įsigaliojus Reglamentui (EB) Nr. 1370/2007, transporto įmonėms vykdyti patikėti viešųjų paslaugų įsipareigojimai sujungti į vieną patikėjimo aktą, kurio trukmė nustatyta dešimčiai metų. Viešųjų paslaugų sutartims, sudarytoms dar prieš įsigaliojant Reglamentui (EB) Nr. 1370/2007, taikomos pereinamojo laikotarpio nuostatos. Pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 8 straipsnio 3 dalies d punktą viešųjų paslaugų sutartys, sudarytos nuo 2000 m. liepos 26 d. iki 2009 m. gruodžio 3 d., jei jas sudarant nebuvo taikyta sąžininga konkurso tvarka, gali toliau galioti iki jose numatyto termino, jei jų trukmė yra ribota bei artima šio reglamento 4 straipsnyje nustatytai trukmei. Šiuo atveju sutartis sudaryta per 8 straipsnio 3 dalies d punkte nurodytą laikotarpį ne pagal konkursą, todėl taikomas ribotas laikotarpis pagal 4 straipsnį. Taigi sutarties trukmė ribota ir neviršija dešimties metų, vadinasi, tenkinami 4 straipsnio 3 dalyje keliami reikalavimai.

(240) 4 straipsnio 5 dalis – reikalavimas laikytis tam tikrų socialinių standartų: taikomos kolektyvinės sutartys nurodytos atitinkamuose aktuose, nes RBG ir BSM privalo taikyti kolektyvinę sutartį, sudarytą po derybų su Šiaurės Reino-Vestfalijos darbdavių sąjunga (*Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen*).

(241) 4 straipsnio 6 dalis – reikalavimas laikytis tam tikrų kokybės standartų: nuostatos dėl kokybės standartų nurodytos atitinkamuose patikėjimo aktuose.

([51]) Tai atitinka nuolatinę Komisijos sprendimų priėmimo praktiką (plg. Sprendimą C-41/2008, *Danske Statsbaner*, 2010 m. vasario 24 d. galutinis sprendimas, 303–313 punktai) ir nuolatinę ELPA priežiūros institucijos sprendimų priėmimo praktiką (žr. Sprendimą 254/10/COL, *AS Oslo Sporveier ir AS Sporveisbussene*, 2010 m. birželio 21 d. sprendimas, p. 17 ir p. 18).

(242) Komisija, remdamasi savo svarstymais 54 ir tolesniuose punktuose, mano, kad trigubame patikėjimo akte nurodytos visos pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnį privalomos nuostatos.

(243) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje pateiktos nuostatos dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo. Tačiau pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 8 straipsnio 2 dalyje išdėstytas pereinamojo laikotarpio nuostatas geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas 5 straipsnį turi atitikti tik nuo 2019 m. gruodžio 3 d. Todėl šiuo atveju Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnio nuostatos netaikytinos.

(244) Komisija Vokietijai dar kartą primena, kad valstybės narės per šį pereinamąjį laikotarpį turi imtis priemonių siekdamos palaipsniui taikyti Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnį.

(245) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 6 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad visos kompensacijos turi atitikti šio reglamento 4 straipsnio ir priedo nuostatas.

(246) Komisija iš pradžių nurodo, kad, kaip pirmiau išdėstyta, šiuo atveju visų 4 straipsnio nuostatų laikomasi.

(247) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priede nustatyta, kad kompensacija negali viršyti sumos, atitinkančios iš toliau išvardytų veiksnių sudarytą sumą: sąnaudos, patirtos vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, atėmus pajamas iš tarifų, atėmus teigiamo finansinio poveikio sumą, gautą už atitinkamo (-ų) viešųjų paslaugų įsipareigojimo (-ų) vykdymą paslaugų teikimo tinkle, pridėjus pagrįstą pelną. Priede taip pat nustatyta, kad sąnaudos ir pajamos turi būti apskaičiuojamos laikantis galiojančių apskaitos ir mokesčių taisyklių. Taip pat, siekiant padidinti skaidrumą, apskaita turi būti atskirta.

(248) Šiuo atveju Komisija konstatuoja, kad kompensacijos už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą atitinka priede išdėstytas nuostatas ir kad kompensacijos permokos nebuvo. Apskaičiavus iš naudojimo mokesčių gautas pajamas, kitas pajamas ir kitą teigiamą finansinį poveikį bei su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu susijusias sąnaudas paaiškėjo, BSM ir RBG dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo kiekvienais metais patirdavo nuostolių. Šie nuostoliai 2006–2009 m. padengti kompensacijomis, todėl balansinis pelnas buvo nulis.

(249) Komisija taip pat konstatuoja, kad šiuo atveju įmonės jokio pagrįsto pelno neturėjo. Be to, viešųjų paslaugų įsipareigojimams priskiriamos sąnaudos ir pajamos tikrinamos, taigi laikomasi galiojančių apskaitos ir mokesčių taisyklių. Siekiant padidinti skaidrumą, šių įmonių paslaugų, kurios patenka į viešųjų paslaugų įsipareigojimų apibrėžtį, ir veiklos, kuri į šią apibrėžtį nepatenka, apskaita yra atskirta.

(250) Komisija, remdamasi pirmesniais svarstymais, daro išvadą, kad kompensacijų už viešųjų paslaugų įsipareigojimus permoka negalima ir kad jos atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 ir 6 straipsnių bei priedo nuostatas.

(251) Todėl Komisija mano, kad šiuo atveju laikomasi bendrųjų pagalbos suderinamumo su vidaus rinka vertinimo principų. Komisija taip pat konstatuoja, kad, jei kompensacijos RBG ir BSM už viešųjų paslaugų įsipareigojimus būtų nagrinėtos remiantis Reglamentu (EB) Nr. 1107/70, būtų prieita prie tų pačių išvadų.

(252) Taigi Komisija daro išvadą, kad RBG ir BSM suteikta pagalba suderinama su vidaus rinka, kaip nustatyta SESV 93 straipsnyje ir Reglamento (EB) Nr. 1370/07 9 straipsnio 1 dalyje.

11. **IŠVADA**

(253) Komisija daro išvadą, kad pagalba suderinama su vidaus rinka, kaip nustatyta SESV 93 straipsnyje ir Reglamento (EB) Nr. 1370/07 9 straipsnio 1 dalyje. Komisija nurodo, kad šis sprendimas susijęs su priemonių, kurios yra valstybės pagalba, suderinamumu su vidaus rinka, ir kad šiuo vertinimu neužkertamas kelias Komisijos tyrimui dėl Sąjungos teisės aktų taikymo viešiesiems pirkimams ir koncesijoms šiuo atveju.

(254) Komisija nurodo, kad pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką ji gali tirti valstybės pagalbos suderinamumą su vidaus rinka, neatsižvelgdama į galimą Sąjungos teisės akto pažeidimą, jei pastarasis su pagalbos objektu nėra taip neatskiriamai susijęs, kad atskiras tyrimas neįmanomas.

(255) Šiuo atveju Komisija konstatuoja, kad galimas viešųjų pirkimų ir koncesijų taisyklių pažeidimas, pavyzdžiui, minėtų leidimų suteikimas BSM ir RBG, neturėtų neišvengiamai konkurenciją iškreipiančio poveikio, dėl kurio konkurenciją iškreipiantis pagalbos poveikis dar sustiprėtų. Tad šis sprendimas susijęs tik su valstybės pagalbos tyrimu,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Vokietija 2006–2009 m. suteikė bendrovėms *Rheinbahn AG* ir *Bahnen der Stadt Monheim* pagal Reino-Rūro transporto asociacijos viešojo keleivinio kelių transporto finansavimo direktyvą (*Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*), suderinama su vidaus rinka, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 1370/07 9 straipsnio 1 dalyje ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 93 straipsnyje.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje, 2011 m. vasario 23 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas