II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS,

23. veebruar 2011,

mis käsitleb riigiabi C 58/06 (ex NN 98/05), mida Saksamaa andis Verkehrsverbund Rhein-Ruhri ettevõtjatele Bahnen der Stadt Monheim (BSM) ja Rheinische Bahngesellschaft (RBG)

(teatavaks tehtud numbri K(2011) 632 all)

(Ainult saksakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2011/501/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõiget 2 ([1]),

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi nimetatud sätete kohaselt ([2]) ja võttes neid märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 21. detsembri 2006. aasta kirjaga teavitas komisjon Saksamaad oma otsusest käsitleda transpordiühenduse Verkehrsverbund Rhein-Ruhri (edaspidi „VRR") „vana rahastamissüsteemi" olemasoleva riigiabina ning algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 alusel menetlus seoses VRRi „uue rahastamissüsteemiga" ([3]), mille alusel ettevõtjad Rheinische Bahngesellschaft AG (edaspidi „RBG") ja Bahnen der Stadt Monheim GmbH (edaspidi „BSM") said hüvitisi avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest; samas kutsus komisjon Saksamaad üles esitama märkusi. Saksamaa taotlusel korraldati 1. veebruaril 2007 kohtumine. Saksamaa edastas oma märkused 18. aprillil ja 4. mail 2007.

(2) Komisjoni otsus ametliku uurimismenetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 31. märtsil 2007 ([4]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkusi kõnealuste meetmete kohta ühe kuu jooksul pärast otsuse avaldamist.

(3) Komisjon sai ühe huvitatud isiku märkuse. Komisjon edastas märkuse Saksamaale 29. mai 2007. aasta kirjaga. Saksamaale anti võimalus avaldada selle kohta arvamust ühe kuu jooksul. Komisjon sai Saksamaa kirjalikud tähelepanekud kätte 29. juunil 2007.

(4) Saksamaa taotlusel korraldati järgmine kohtumine 31. jaanuaril 2008. Pärast seda koosolekut edastas Saksamaa komisjoni nõudel täiendavaid andmeid 5. mail ja 3. juulil 2008. aastal.

(5) Huvitatud isik esitas lisaselgitusi oma esialgsetele väidetele 2. oktoobril 2007, 30. jaanuaril ning 4. aprillil 2008 saadetud kirjaga.

([1]) Alates 1. detsembrist 2009 on EÜ asutamislepingu artiklitest 87 ja 88 saanud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 107 ja 108. Kõnealuste artiklite paarid on sisult identsed. Käesolevas otsuses tuleks viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88.

([2]) ELT C 74, 31.3.2007, lk 18.

([3]) Vt jaotis 4.2.

([4]) Vt joonealune märkus 2.

(6) Komisjon palus 10. juuli 2008. aasta kirjaga Saksamaalt esitatud teabe kohta täiendavaid selgitusi; samuti anti Saksamaale võimalus vastata ühe kuu jooksul huvitatud isiku lisaselgitustele. Saksamaa edastas vastuskirjad 5. augustil ja 30. septembril 2008. aastal.

(7) Komisjon soovis 16. detsembril 2009 saadetud kirjas, et Saksamaa ja huvitatud isik edastaksid 10. jaanuariks 2010 oma arvamuse selle kohta, kas kõnealused meetmed sobivad kokku Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrusega (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 ([5]). Saksamaa ja huvitatud isik palusid selleks lisaaega. Komisjon pikendas mõlema poole tähtpäeva 12. jaanuarini 2010. Komisjon sai Saksamaa selgituse 12. jaanuaril 2010 saadetud kirjaga. Huvitatud isik ei edastanud oma arvamust ettenähtud ajaks. Oma kirjas 13. jaanuaril 2010 teatas huvitatud isik komisjonile, et ta ei soovi enam menetluses osaleda.

(8) Lisaks sellele teatas Saksamaa komisjonile 12. jaanuari 2010. aasta kirjas, et nii ettevõtjate RGB ja BMS volitusdokumentides kui ka VRRi uues rahastamissüsteemis tehti muudatusi, mille eesmärk oli viia need vastavusse määrusega (EÜ) nr 1370/2007.

2. **OSALISED**

(9) Transpordiühendus VRR rajati mitmes Rein-Ruhri piirkonna linnas ja ringkonnas eesmärgiga täita selle piirkonna linnade ja maakondade ülesannet avaliku sõitjateveo teenuse planeerimisel ja korraldamisel ning maksta hüvitisi avalike veoteenuste osutamise eest. VRR koosneb kahest õiguslikult eraldi olevast avalik-õiguslikust juriidilisest isikust, kelleks on sihtasutus „Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr" (edaspidi „ZV VRR") ([6]) ja ühendus „Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR" (edaspidi „VRR AöR") ([7]).

(10) ZV VRR-il on õigus kehtestada makse avaliku teenindamise kohustuste rahastamiseks tema piirkonda kuuluvates linnades ja ringkondades. Maksude õiguslikuks aluseks on sihtasutuse Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 21. juuni 2006. aasta põhikirja (selle 10. detsembri 2008. aasta redaktsioonis) (edaspidi „ZV VRRi põhikiri") paragrahvid 19 ja 20 ([8]).

(11) Kõnealuste meetmetega väidetavalt abi saavate ettevõtjate RBG ([9]) ja BSM ([10]) tegevusvaldkond on Düsseldorfi piirkonna linnade avalik sõitjatevedu (bussid, trammid ja rongid). Nende liinid on VRR-ile kuuluva ühistranspordivõrgu osa.

(12) RBG ja BSM teenindavad avaliku sõitjateveo lähiliine tegevuslubade alusel, mille Düsseldorfi haldusvalitsus väljastas maismaa sõitjateveo seaduse (*Personenbeförderungsgesetz*, edaspidi „PBefG"), eelkõige selle § 13 kohaselt. Koos loaga omandab ülesande täitja ainuõiguse vastava liini teenindamiseks, vastutasuks peab tegevusloa saanud ettevõtja osutama ühistranspordi teenuseid selles loas sätestatud tingimuste kohaselt, milleks on eelkõige teeninduse sagedus, kilomeetrid ja muud kvaliteediparameetrid.

3. **MEETME ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS**

3.1. *NIMETUS, EELARVE JA KESTUS*

(13) Nimetus: rahaline toetus ettevõtjatele BSM ja RBG.

(14) Ettevõtja BSM aastaeelarve suurus on vahemikus […] kuni […] miljonit eurot ning ettevõtjal RBG vahemikus […] kuni […] (*). Hüvitiste eelarvet finantseeritakse rahastamise suunise ning juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe kohaselt riiklikest vahenditest. Rahastamise suunist ning juhtimise ja kasumi ülekandmise lepet kohaldatakse tähtajatult.

([5]) ELT L 315, 3.12.2007, lk 1.

([6]) ZV VRRi asutasid asjakohased linnad ja ringkonnad Nordrhein-Westfaleni liidumaa õigusakti „Ühisteenuste alase koostöö seadus" („*Gesetz über die kommunale Gemeinschaftsarbeit*") alusel.

([7]) VRR AöRi asutas ZV VRR 2004. aasta septembris. Alates juunist 2007 on VRR AöR üldine avalik-õiguslik asutus, kes täidab linnade sõitjateveo lähiliinide teenindamise ühisülesandeid nii sihtasutuse ZV VRR kui ka sellega piirneva sihtasutuse „Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein" piirkonnas. Kuna ZV VRR andis oma halduskohustused ja ülesanded (sh avaliku teenindamise kohustuste rahastamine) üle VRR AöR-le, siis ei nimetata neid eraldi ZV VRR ja VRR AöR, vaid nende koondnimeks on edaspidi „VRR".

([8]) Sihtasutuse ZV VRRi põhikirja uusim redaktsioon on kättesaadav aadressil: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) RGB – pärast selle ümbernimetamist 29. aprillil 2005 aga uue nimega „Rheinbahn AG" – kuulub Düsseldorfi linnale (5 %) ja osaühingule „Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH" (95 %), kusjuures viimati nimetatu on omakorda täielikult Düsseldorfi linna omanduses ning kandis 18. juunini 2007 nimetust „Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH". Düsseldorfi linna veebilehe andmete kohaselt (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf) kuulub ettevõtjale Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH ka 25,05 % suurune osalus aktsiaseltsist „Stadtwerke Düsseldorf AG", 100 % ettevõtjast „Bädergesellschaft Düsseldorf mbH" ning 50 % suurune osalus ettevõtjast „Flughafen Düsseldorf GmbH" (kõik andmed 31. detsembri 2006. aasta seisuga).

([10]) BSM kuulub täielikult ettevõtjale „Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH", kes omakorda on Monheimi linna omanduses. Lisaks BSMile kuulub ettevõtjale Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH 49,9 % suurune osa ettevõtjast „MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH", 99 % suurune osa ettevõtjast „Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH" ja 100 % ettevõtjast „Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH".

(*) Teave sisaldab ametisaladust.

3.2. *ABI SAAJAD JA EESMÄRK*

(15) Kõnealuste hüvitiste puhul saavad abi mõlemad ettevõtjad – nii RBG kui ka BSM.

(16) Meetme eesmärk on pakkuda avaliku sõitjateveo teenuseid elanikkonna jaoks kõige kohasemal viisil. Sihtasutuse ZV VRR põhikirja § 4 kohaselt on Nordrhein-Westfaleni liidumaa, VRRi ja veoettevõtjate omavahelise koostöö eesmärk muuta ühistransport ligitõmbavamaks, pakkudes teenust koordineeritud kavandamise ja elluviimise alusel, võimaldades ühtseid ja kasutajale soodsaid tariife ning kasutades selleks puuetega inimeste vajadusi arvestavat kooskõlastatud sõitjainfot ning ühtseid kvaliteedistandardeid.

4. MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

4.1. *MENETLUSE KOHALDAMISALA*

(17) Menetluse algatamise otsus käsitleb üksnes RGB-le ja BSM-le antud hüvitisi, mida maksti VRRi 28. juuni 2005. aasta otsuses sätestatud „uue rahastamissüsteemi" alusel ning mis on seotud bussi- ja trammiliikluse avaliku teenindamise kohustustega. Sellest tulenevalt käsitletakse käesolevas lõplikus otsuses ainult RGB-le ja BSM-le makstud hüvitisi.

4.2. *„UUS RAHASTAMISSÜSTEEM"*

(18) Komisjon nimetas oma ametliku kontrollimenetluse algatamise otsuses kaht järgmist rahastamismeetmete paketti, mida võimaldati ettevõtjatele BSM ja RBG:

— VRR rahastas Rein-Ruhri piirkonna vedajaid, kelleks on ka ettevõtjad RBG ja BSM, ning

— samaaegselt said RBG ja BSM toetust Düsseldorfi ja Monheimi linna valdusühingutelt.

(19) Mõlema meetmepaketi õiguslikuks aluseks on 28. juunil 2005. aastal vastu võetud suunis ja selle lisad, mille kohaselt linnatransporti rahastatakse Verkehrsverbund Rhein-Ruhri kaudu (edaspidi „rahastamise suunis") ([11]).

(20) Peale selle on teise rahastamismeetmete paketi õiguslikuks aluseks ka kahepoolsed RBG ja BSM ning vastavalt Düsseldorf või Monheimi linna valdusühingute vahel sõlmitud lepingud.

4.2.1. VRR RAHASTAB RBGd JA BSMi

(21) VRR teeb makseid tema piirkonnas avalikku veoteenust osutavatele ettevõtjatele, et katta osaliselt nende kulud. Aastast 1990 kehtinud rahastamissüsteem („vana rahastamissüsteem") asendati 28. juuni 2005. aasta otsusega uue oluliselt muudetud süsteemiga („uus rahastamissüsteem").

(22) 3. detsembril 2009. aastal jõustunud määrust (EÜ) nr 1370/2007 arvesse võttes muudeti kõnealust uut rahastamissüsteemi viimati 10. septembril 2009.

(23) 28. juuni 2005. aasta reformiga taheti VRRi rahastamissüsteem viia kooskõlla ettevõtja Altmark Trans GmbH kohtuasjas langetatud otsusega ([12]). Rahastamise suunise jaotise 5.4 punktides 3–5 selgitatakse ettevõtja Altmark Trans GmbH kohtuasjas langetatud otsuse, eelkõige selle neljanda kriteeriumi, rakendamist. Jaotise 5.4 punktis 3 määratletakse samaaegselt antava toetuse suurus, võttes aluseks keskmise suurusega hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kulude analüüsi, kusjuures ettevõtja peab olema asjakohaselt transpordivahenditega varustatud, et täita kehtestatud avaliku teenindamise kohustusi. Jaotise 5.4 punktis 4 selgitatakse, et selle analüüsi alusel määratleb VRR igal aastal hüvitiste arvutamise parameetrid kõigis alljärgnevalt kirjeldatud neljas kategoorias; nende parameetrite ajakohastamise (vajaduse korral indekseerimise) meetod on sätestatud rahastamise suunise 9. lisas. Jaotise 5.4 punkti 5 kohaselt piiratakse igale ettevõtjale makstavaid hüvitisi sellele ettevõtjale avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tõendatavalt tekkivate kuludega ning hüvitiste arvutamise parameetreid tuleb rotatsiooni korras asjatundlikult hinnata.

(24) Rahastamise suunises ja selle lisades esitatakse uue rahastamissüsteemi üksikasjalik kirjeldus.

(25) Rahastamise suunise jaotise 2 punkti 1 kohaselt on VRR oma piirkonna avaliku teenindamise kohustuste täitmise rahastaja. Jaotise 2 punktides 1–4 määratletakse neli kulukategooriat, mida võib VRRi kaudu rahastada. Nende kategooriate kohta antakse selgitusi rahastamise suunise 1. lisas. Nimetatud neli kategooriat on järgmised (kasutatud lühendid vastavad rahastamise suunise kulukategooriate numbrilisele järjestusele):

([11]) Rahastamise suunise uusim versioon on kättesaadav VRRi veebilehel aadressil: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf.

([12]) Euroopa Kohtu 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: *Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg*, EKL 2003, lk I-7747 (edaspidi „Altmarki otsus").

(26) a) infrastruktuuri korrashoid (edaspidi „1. kulukategooria"): see kategooria hõlmab kulutusi paiksete rajatiste ehitusele ja korrashoiule ning sellega seotud ohutus- ja juhtimissüsteemidele. „Infrastruktuuri" all mõistetakse trammiteid, eraldi sõiduradasid bussidele, parklaid, bussipeatusi, jaamahooneid, garaaže, töökodasid ning ohutus- ja juhtimissüsteeme. Sellesse kategooriasse kuulub ka nende ülesannete täitmiseks vajaliku personalikulu;

(27) b) transpordiühenduse antud või halduskohustuste täitmisega seotud korraldus- ja turustuskohustused (edaspidi „2. kulukategooria"): see kategooria hõlmab kõiki veoettevõtjatele VRRi liikmesusest tulenevaid lisakulusid. Need lisakulud tekivad seoses tsentraliseeritud planeerimise ja koordineerimise, turunduse ja finantsjuhtimisega, samuti seoses osutatavate teenuste turustamise ja kontrolliga;

(28) c) transpordiühenduse nõutud või halduskohustuste täitmiseks mõeldud sõidukite kvaliteedistandardid (edaspidi „3. kulukategooria"): see kategooria hõlmab kõiki sõidukite kvaliteedistandardite täitmisest tulenevaid lisakulusid. Veoettevõtjad võivad taotleda kulude hüvitamist seoses kliimaseadmetega varustatud sõidukite, videovalve, madalapõhjalise tehnika, gaasiajamite, puuetega inimeste lifti või keskkonnahoidlike mootorite hankimisega;

(29) d) transpordiühenduse nõutud või halduskohustuste täitmisega seotud liiklusalased lisa- või muudetud hindadega teenused oma tööpiirkonnas. See kategooria jaotatakse kolmeks alamkategooriaks:

I. lisakulud seoses vahetult ülesande täitmise eest vastutaja või VRRi seatud kohustusega osutada mittetulusaid teenuseid vähese liiklusega ajal (edaspidi „4a. kulukategooria"),

II. sotsiaalpoliitilised kohustused seoses omaniku juhistega selles tööpiirkonnas ([13]) (edaspidi „4b. kulukategooria") ning

III. tööpiirkonnas kehtivad või süsteemipõhised juhised – haldaja või transpordiühenduse üksikdokumendi alusel antud majanduslikku kahju põhjustavad juhised (edaspidi „4c. kulukategooria").

([13]) See käsitleb kohustust rakendada Nordrhein-Westfaleni liidumaal tööandjana tegutsevate kohaliku omavalitsuse asutuste liiduga (*Kommunalen Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen*) kooskõlastatud tariifilepingut (vrd punkt 52).

(30) Avalike sõitjateveo teenuste osutajad võivad rahastamise suunise kohasel taotleda hüvitist avalike veoteenuste osutamise eest. Taotlus peab sisaldama rahastamise suunise jaotistes 5, 7 ja 8 sätestatud dokumente, nt avaliku teenindamise kohustuste täitmise kuluarvutus ja avaldust võimalike muudelt ametiasutustelt saadavate rahaliste vahendite kohta. Veoettevõtjad peavad hüvitiste saamise taotluse esitama hiljemalt 31. oktoobriks sellel aastal, mis eelneb avaliku teenindamise kohustuste täitmise algusele.

(31) Veoettevõtjad edastavad rahastamise suunise jaotise 5.4 lõike 2 ja 2. lisa kohaselt teabe, mille alusel VRR arvutab hüvitiste suuruse, mis peab vastama keskmise, hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kuludele, mis oleksid sel ettevõtjal tekkinud nimetatud kohustuste täitmisel. Seejärel väljastab VRR rahastamisteatise. Selle korraldusega kinnitatakse ülesanded ja määratletakse hüvitised eraldi kõigis neljas kulukategoorias. Iga aasta lõpul peab avalike reisijateveo teenuste osutaja esitama kirjaliku tõendi oma tulude ja kulude kohta avaliku teenindamise kohustuste täitmisel. Seda kontrollib VRR. Seejärel antakse teine halduskorraldus, milles määratakse kindlaks ettevõtjale makstava hüvitise täpne suurus.

4.2.2. RBG JA BSM RAHASTAMINE RISTSUBSIDEERIMISEGA

(32) Sihtasutuse ZV VRR põhikirjas nähakse ette võimalust, et veoettevõtja omanikuks olevad linnad ja ringkonnad maksavad hüvitist vahetult ettevõtjale ning arvavad vastava summa maha sihtasutusele ZV VRR tehtavast sissemaksest.

(33) ZV VRRi põhikirja §-s 19 sätestatakse selliste otsemaksete 5 erinevat liiki:

— linna või maakonna otsesed ja kaudsed tasud vabatahtliku algatuse korras, kaasa arvatud tulud väärtpaberitelt, mis linn või maakond veoettevõtjasse panustas;

— kolmandate isikute vabatahtlikud maksed;

— ristsubsideerimine tulude jaotamise lepingute kujul, kui veoettevõtja on valdusühingu üks osa ja tema kahjud kaetakse teiste ettevõtjate (nt avalike teenuste osutamisest tuleneva) kasumi arvelt;

— kasumijaotus nende ettevõtjate osas, milles veoettevõtjal on osalused või aktsiad;

— veoettevõtja maksuosa ja kogupuudujäägi vahe.

(34) ZV VRRi põhikirja § 19 kohaselt makstud summad võetakse arvesse selle hüvitise arvutamisel, mis VRR veoettevõtjale maksab. Rahastamise suunise jaotise 8 kohaselt tuleb tagasi lükata ettevõtja taotlus VRRilt finantseeringu saamiseks, kui see (kohaliku omavalitsuse) aktsionär on kasutanud üht või mitut ZV VRRi põhikirja §-s 19 nimetatud optsioonidest. See summa arvestatakse maha neist maksetest, millele veoettevõtjal on õigus rahastamise suunise järgi.

(35) Nii Düsseldorfi kui ka Monheimi linn on kasutanud ZV VRRi põhikirja §-s 19 esitatud võimalusi ning sõlminud lepinguid vastavalt RBGga või BSMiga. Neid kirjeldatakse alljärgnevalt.

(36) *RBG väidetav ristsubsideerimine ettevõtja Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH poolt:* esialgses kaebuses edastatud teabe kohaselt teeb ettevõtja Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH ilmselt juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe alusel järgmise ülekande: kasumlike valdusühingute (kelleks on ettevõtjad Stadtwerke Düsseldorf AG ja Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH) kasumid kantakse üle kahjumlikele tütarettevõtjatele RBG ja Bädergesellschaft Düsseldorf.

(37) *RBG väidetav ristsubsideerimine Düsseldorfi linna poolt:* esialgses kaebuses osutatud andmetele tuginedes viitas komisjon lisaks sellele otsetoetustele, mida RBG on saanud Düsseldorfi linnalt. Need toetused saadi nähtavasti dividendidest, mida Düsseldorfi linn saab aktsiaseltsilt RWE AG oma 1,1 % aktsiate eest selles aktsiaseltsis.

(38) *Düsseldorfi aastamaksed RBG-le:* oma vastuses algatamisotsusele selgitas Saksamaa, et ettevõtjad Stadtwerke Düsseldorf AG ja Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH (alates 18. juunist 2007: Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH (edaspidi „valdusühing") ei ole kunagi sõlminud juhtimise ja kasumi ülekandmise lepet. Avaliku teenindamise kohustuste täitmise eesmärgil tegi valdusühing siiski igal aastal RBG-le makseid, mida VRR võtab arvesse avaliku teenindamise kohustuste hüvitiste arvutamisel. Lisaks selgitab Saksamaa, et dividendid RWE aktsiatelt makstakse linnale ja mitte RBG-le.

(39) *BSMi ristsubsideerimine:* esialgses kaebuses edastati teave, et ettevõtjate Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH ja Elektrizitätswerken der Stadt Monheim GmbH vahel sõlmitud lepingu alusel tasandatakse RBG kasumiga BSMi iga-aastasi kahjusid. BSM on ettevõtja Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH sajaprotsendiline tütarettevõtja ([14]).

(40) Oma vastuses algatamisotsusele selgitas Saksamaa, et 27. oktoobril 1987. aastal sõlmisid BSM ning Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe, mis jõustus 1. jaanuaril 1988. Selle lepingu § 4 lõike 1 kohaselt makstakse BSMi kogukasum välja ettevõtjale Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, kes vastupidiselt hüvitab BSMi kogu kahjumi.

4.3. *KOMISJONI KAHTLUSED SEOSES „UUE RAHASTAMISSÜSTEEMI" ALUSEL RBG-LE JA BSM-LE MAKSTUD HÜVITISTEGA*

4.3.1. RIIGIABI OLEMASOLU

(41) Riigiabi olemasolu küsimuses jõudis komisjon ametliku uurimismenetluse algatamisel otsusele, et mõlema kõnealuse meetme puhul on tegemist riiklike vahenditega ja neid võib riigiga seostada.

(42) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses selgitas komisjon, et Saksamaa arvates ei taga asjaomased rahastamismeetmed mingisugust valikulist majanduslikku eelist, kuna kõik neli Altmarki kriteeriumi on täidetud ning rahastamismeetmed ei moonuta konkurentsi ega mõjuta liikmesriikidevahelist kaubandust. Siiski tekkisid komisjonil esialgse uurimise käigus Saksamaalt saadud teabe põhjal seoses sellega allpool esitatud kahtlused.

(43) Seoses esimese Altmarki kriteeriumiga jõudis komisjon esialgsele otsusele, et VRRi kuuluvatele ettevõtjatele on pandud avaliku teenindamise kohustus bussi- ja trammiliinide teenindamise litsentsi alusel, mille neile väljastasid pädevad piirkondlikud ametiasutused.

([14]) Saksamaa täpsustas ettevõtja Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (mis on 100 % Monheimi linna omanduses) osaluste kohta järgmist:
— 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) Seoses teise Altmarki kriteeriumiga väljendas komisjon kahtlust, kas kõigi nelja kulukategooria puhul on tegemist avaliku teenindamise kohustusega ning kas avaliku teenindamise kohustus on täpselt määratletud. Ebaselge oli ka, kas ettevõtjad kannavad vähemalt osa kõnealuste meetmete kulutusteks peetavatest kulutustest oma äritegevuse huvides ja kas seda pidi seetõttu katma ainult piletimüügist saadavatest laekumistest. Komisjon märkis ka, et Saksamaa ei ole esitanud üksikasjalikke andmeid hüvitiste arvutamise parameetrite ja meetodi kohta.

(45) Algatamisotsuses ei saanud komisjon ka välistada, et hüvitise suurus ületab avaliku teenindamise kohustuse täitmise käigus tehtud kulutuste täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku summat (kolmas Altmarki kriteerium).

(46) Kuna VVRi veoettevõtjate litsentsid väljastati vahetult, ilma et avalikku hankemenetlust oleks välja kuulutatud, siis oli komisjonil kahtlusi, kas neljas Altmarki kriteerium on täidetud. Komisjonil ei olnud piisavat teavet, et otsustada, kas kõigi VRRi rahastatud ettevõtjate keskmiste kulude alusel arvutatud hüvitis vastab nendele kuludele, mis tekivad hästi korraldatud juhtimisega asjakohaste transpordivahenditega varustatud ettevõtjal.

(47) Algatamisotsuses väljendas komisjon arvamust, et kõnealuste meetmete rahastamine võib mõjutada riikidevahelist kaubandust ning moonutada siseturul toimivat konkurentsi või seda ähvardada.

4.3.2. ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

(48) Kuna komisjon ei saanud välistada võimalust, et tegemist on riigiabiga, siis kontrolliti selle võimalikku kokkusobivust siseturuga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 93 alusel.

(49) Altmarki otsuse kohaselt ei saaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklit 93 kohaldada vahetult, vaid üksnes nõukogu kolme määruse abil, mis selle artikli alusel vastu võeti ([15]). Seetõttu eeldati, et nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta ([16]) ja nõukogu 4. juuni 1970. aasta määrus (EMÜ) nr 1107/70 toetuste andmise kohta raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile ([17]) moodustavad õigusliku raamistiku, mille alusel hinnatakse, kas avaliku teenindamise kohustus sobib siseturu põhimõtetega kokku.

(50) Komisjon lähtus algatamisotsuses sellest, et Saksamaa jättis kõnealused transporditeenused välja määruse (EMÜ) nr 1191/69 haldusalast ning seega on kohaldatavaks õiguslikuks raamistikuks ainult määrus (EMÜ) nr 1107/70.

(51) Abi vastavuse suhtes määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikli 3 lõikega 2 on komisjonil kahtlusi, kas kohustused, mille eest BSM ja RBG hüvitist saavad, on avaliku teenindamise kohustused ning kas makstud summad vastavad kohustustest tulenevatele kulutustele.

5. SAKSAMAA MÄRKUSED ([18])

5.1. *MENETLUSE ULATUS*

(52) Esmalt edastas Saksamaa teabe uue rahastamissüsteemi rakendamise põhjuste kohta. Selles selgitati eelkõige, et vana rahastamissüsteem kehtis 2005. aasta lõpuni (31. detsembrini 2005). 28. juunil 2005. aastal vastu võetud uus rahastamissüsteem jõustus 1. jaanuaril 2006.

(53) Saksamaa rõhutab, et käesoleva menetluse alguseks Langenfeldi linnalt laekunud kaebusest teatati 27. jaanuari 1999. aasta kirjaga ning kaebuse tähtpäeva pikendati 21. jaanuaril 2004. Seetõttu peaks Saksamaa arvates komisjoni menetlus hõlmama ainult vana rahastamissüsteemi, mis kehtis 2005. aasta lõpuni. Saksamaa seab kahtluse alla komisjoni otsuse algatada ametlik uurimismenetlus seoses uue rahastamissüsteemiga. Saksamaa selgitab, et kuna aastast 2006 kehtiva uue rahastamissüsteemi kohta erikaebusi ei olnud, siis ei olnud komisjoni esialgne hinnang piisavalt üksikasjalik ning Saksamaal ei olnud seega võimalust veel lahtisi küsimusi selgitada.

5.2. *AASTAST 2006 KEHTIV UUS RAHASTAMISSÜSTEEM*

(54) Saksamaa kinnitusel tagatakse uue rahastamissüsteemiga nelja Altmarki kriteeriumi täitmine. Sellest tulenevalt võetakse nende hüvitiste arvutamisel, mida VRR veoettevõtjatele avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest maksab, arvesse kõiki rahavooge (nii otsemakseid kui ka ristsubsideerimist).

([15]) Kohtuasi C-280/00, Altmark, vt punktid 101 ja 105–107.
([16]) EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1.
([17]) EÜT L 130, 15.6.1970, lk 1.
([18]) Saksamaa esitas VRRi, RBG ja BSMi kommentaarid ning tugines neile oma arvamuse kujundamisel.

5.3. *AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUSTE MÄÄRATLUS (ESIMENE ALTMARKI KRITEERIUM)*

(55) Saksamaa esitas oma kommentaari komisjoni kahtlustele seoses avaliku teenindamise kohustuste määratluse ja volitusdokumendiga (algatamisotsuse põhjendus 61) ning 1., 2., 3. ja 4. kulukategooriaga (algatamisotsuse põhjendused 62–71).

5.3.1. VOLITUSDOKUMENT

(56) Saksamaa täpsustab küsimuse kohta, kas VRRi veoettevõtjad peavad tegelikult täpselt määratletud avaliku teenindamise kohustusi täitma, et sõitjate maismaaveo seaduse (PBefG) alusel väljastatavad bussi- ja trammiliinide teenindamise tegevusload ([19]) ei ole siin ainsaks õiguslikuks aluseks. Nimetatud avaliku teenindamise kohustusi täpsustatakse lisaks ka linnaliikluse kava ([20]) alusel või vastavalt „uue rahastamissüsteemi" jõustumise järgsel üleminekuperioodil ([21]) asjaomaste linna- ja ringkonnanõukogude otsuste ja VRRi rahastamise suunise alusel välja antud VRRi vastavates rahastamisteatistes. Volitus täita avaliku teenindamise kohustust antakse seega kolme volitusdokumendiga (st tegevuslubade, lähiliikluse kavade ja VRRi rahastamise suunise alusel välja antud VRRi vastava rahastamisteatise alusel).

(57) RBG osas kiitis Düsseldorfi linnanõukogu VRRi uue rahastamissüsteemi oma 15. detsembri 2005. aasta otsusega heaks. Selle otsuse kohaselt põhineb Düsseldorfi linna lähiliikluse kava edaspidi rahastamise suunisel, mis on uue rahastamissüsteemi osa. 20. märtsil 2003. aastal võttis Düsseldorfi linnanõukogu vastu lähiliikluse kava aastateks 2002–2007. Külgnevate linnade ja ringkondade (Rhein-Kreis in Neuss, Stadt Neuss, Kreis Mettmann) lähiliikluse kavad hõlmavad edaspidi ka RGBd. Kõik need lähiliikluse kavad sisaldavad RGB hooldatavat liiklusvõrku käsitlevaid eeskirju (teenused ja infrastruktuur). RBG-l on PBefG raames olemas teenindavate bussi- ning trammiliinide (maapealsete ja maa-aluste) haldamise tegevusload.

(58) BSMi osas anti VRRi uuele rahastamissüsteemile heakskiit otsustes, mille Monheimi linnanõukogu ja Mettmanni ringkonnanõukogu võtsid vastu vastavalt 10. novembril 2005 ja 19. detsembril 2005. Viimati nimetatud otsuses mainitakse ka, et Mettmanni ringkonna lähiliikluse kava ([22]) tuleb ühtlustada uue rahastamissüsteemiga. Mettmanni ringkonna 2004. aasta lähiliikluse kava sisaldab BSMi hooldatavat liiklusvõrku käsitlevaid eeskirju (teenused ja infrastruktuur). BSM-l on PBefG raames olemas tegevusluba teenindavate bussiliinide haldamiseks.

5.3.2. 1. KULUKATEGOORIA: INFRASTRUKTUURI KORRASHOID

(59) Saksamaa täpsustab, et avalike veoteenuste osutamiseks peavad ettevõtjal olema sõidukid. Üldjuhul tagab Saksamaal ja kõigis muudes liikmesriikides riik avalike veoteenuste osutamiseks kasutatava infrastruktuuri. Seetõttu ei tekita Saksamaa arvates asjaomastele kasutajatele infrastruktuuri eraldamine neile majanduslikke eeliseid. Lisaks rõhutab Saksamaa, et VRR rahastab ainult infrastruktuuri toimimist, mitte aga selle ehitamist. Pealegi ei rahasta VRR toimimiskulusid mitte täies mahus, vaid kantakse üksnes püsikulud (infrastruktuuri kasutamise muutuvkulusid ei hüvitata). Saksamaa esitab avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tekkivate lisakulude analüüsi, milles arvestatakse mitmeid kriteeriume, eelkõige kogu infrastruktuuri mahu kasutamist. Infrastruktuuri kasutamisest saadavad sissetulekud (nt reklaam) arvati lisakuludest maha.

(60) PBefG ja selle rakendussätete ([23]) kohaselt on RBG ja BSM kohustatud hoidma korras nõutavat infrastruktuuri (eelkõige puudutab see peatusi), mida on vaja veoteenuste osutamiseks (milleks neil on tegevusluba), järgides seejuures ettenähtud kvaliteedistandardeid. Mõlema ettevõtja kohta kehtivad täiendavad kõnealustes õigusaktides sätestamata nõuded, mis sisalduvad „VRRi peatustesüsteemi suunises 08/1991" ja vastavalt kehtivates lähiliikluse kavades. RBG puhul tähendab see näiteks dünaamilist sõitjainfoga varustamise süsteemi 192 peatuses ja

([19]) Sõitjate maismaaveo seaduse alusel väljastatud tegevusloaga antakse kohustus pakkuda asjakohaseid veoteenuseid, vedada sõitjaid kehtivate hinnatariifide alusel ning pidada kinni heakskiidetud ajagraafikust.

([20]) Linnatranspordi kavas määratletakse ettenähtud ajal teenindatavad linnaliinid. Selles esitatakse andmed järgmise kohta: vedude sagedus, läbisõidu arvandmed, veoteenuste ja vedude infrastruktuuri kvaliteedi miinimumstandardid (nt ulatuse kvaliteet, ühendusstandardid, teenindusstandardid, kaasa arvatud sõitjate teavitamine, teenindus, turvalisus ja puhtus) ning meetmete kontseptsioon (nt investeeringud infrastruktuuri ja sõidukitesse ning nende hooldamine). Seetõttu on lähiliikluse kava vajalikuks lähtealuseks, et määratleda edaspidiseid pakkumisstandardeid ja kvaliteedinäitajaid. Haldaja vajab selleks, et teha piiranguid mis tahes teenuste pakkumisel või liine sulgeda, kohaliku ametiasutuse ametlikku nõusolekut.

([21]) Saksamaa hinnangul kulub vajalike kooskõlastuste tõttu lähiliikluse kava kinnitamisele vähemalt aasta, mistõttu oli vaja luua üleminekuaja rahastamisvahend.

([22]) Mettmanni ringkonna lähiliikluse kava kehtib ka Monheimi linna piirkonnas, kus eraldi lähiliikluse kava ei ole.

([23]) Eelkõige määrus sõitjateveos osalevate taksoettevõtjate kohta (edaspidi „BOKraft") ning määrus trammide ehitamise ja käitamise kohta (edaspidi „BOStrab").

arvutipõhist käitamise seiresüsteemi. BSM-le esitatavad lisanõud käsitlevad turvalisust, peatuste kohta antavat infot ning mugavust ja puhtust.

5.3.3. 2. KULUKATEGOORIA: TRANSPORDIÜHENDUSE VÕI ÜLESANNETE TÄITMISEGA SEOTUD KORRALDUSE JA TURUSTUSE LISAKULUD

(61) Saksamaa annab täiendavaid selgitusi selle kulukategooria kohta, mis hõlmab eelkõige korralduse ja turunduse valdkonna ülesannetega seotud kulutusi (nt transpordikaartide dotatsioon, parkimiskohad pendelreisijatele ja seonduv reklaam, tugi suurürituste korraldajatele, telefoniinfo keskus), aga ka tulude jagamist ja teisi koordineerimisega seotud kohustusi. Selles kulukategoorias arvatakse seostatavad tulud maha, et oleks võimalik välja arvutada ametkondlikult fikseeritud lisakoormusest tingitud lisakulusid.

(62) Sellele kategooriale õiguslikke nõudeid ei kohaldata. RBG ja BSM peavad neid kohustusi täitma koostöökokkuleppe ja müügitulu jaotamise kokkuleppe raames, mille nad sõlmisid VRRga ja mis on VRRi rahastamissüsteemis osalemise tingimus. Nende ülesannete üksikasjad esitatakse koostöökokkuleppe suunistes. Mettmanni ringkonna lähiliikluse kava kohaselt peab nii RBG kui ka BSM täitma ka muid selle kategooria ülesandeid. Vastav VRRi rahastamisteatis on selles küsimuses kõrgeima tasandi volitusdokumendiks.

5.3.4. 3. KULUKATEGOORIA: TRANSPORDIÜHENDUSE VÕI KOHUSTUSTE TÄITMISEGA SEOTUD SÕIDUKITE KVALITEEDISTANDARDID

(63) Saksamaa täpsustuste kohaselt tulenevad sõidukite kvaliteedistandarditega seotud lisakulud VRRi ja/või ülesande täitmise eest vastutavate isikute seatud nõuetest. Sel puhul on tegemist näiteks seaduses ettenähtust keskkonnahoidlikemate sõidukitega ning sellega, kui kasutusele võetakse kliimaseadmega varustatud või madalapõhjalised sõidukid. Neid nõudeid võidakse esitada kas kogu VRRi piirkonnas või kohalikul tasandil asjaomaste linnade või ringkondade poolt. Avaliku linnaliikluse ettevõtjate lisakoormuse arvutamisel kohaldatakse eespool nimetatud kategooriatega sarnased põhimõtted.

(64) Düsseldorfi lähiliikluse kava kohaselt on RBG-l kohustus investeerida madalapõhjalistesse ja eriliselt keskkonnahoidlikesse sõidukitesse. Lisaks kohustas Düsseldorfi linnanõukogu RBGd paigaldama filtrid diiselmootoritega sõidukitesse. BSM peab Mettmanni ringkonna lähiliikluse kava kohaselt tegema investeeringuid madalapõhjalistesse sõidukitesse.

5.3.5. 4. KULUKATEGOORIA: TRANSPORDIÜHENDUSE VÕI ÜLESANNETE TÄITMISEGA SEOTUD TRANSPORDIALASED LISATEENUSED VÕI ERINEVATE TOOTMISKULUDE JA TURUHINDADE HINDADEGA TEENUSED OMA TÖÖPIIRKONNAS

(65) Saksamaa selgitab, et see kategooria koosneb kolmest selgelt määratletud alamkategooriast:

(66) i) kulukategooria 4a: täiendavad kulud seoses mittetulusate sõitudega hõreda liiklusega ajal haldaja või transpordiühenduse nõudel: Saksamaa selgituse kohaselt on kahjumlikud haldaja ettenähtud teenused, mida osutatakse hõreda liiklusega ajal ([24]). Sellest hoolimata on nende teenuste osutamine ametkondliku otsusega (VRR või asjaomased linnad ja ringkonnad) transporditeenuste kättesaadavuse eesmärgil kohustuslik. Düsseldorfi linna, Rhein-Kreis in Neussi ja Mettmanni ringkonna lähiliikluse kavas on määratletud RBG kohustused transporditeenuste osutamisel. Väljastatud tegevuslubade ja Mettmanni ringkonna lähiliikluse kava raames on BSMile pandud kohustus osutada transporditeenuseid hõreda liiklusega ajal. Vastav VRRi rahastamisteatis on selles küsimuses kõrgeima tasandi volitusdokumendiks;

(67) ii) kulukategooria 4b: sotsiaalpoliitilised kohustused tööpiirkonnas – aktsiaosaniku juhised: selle kategooria osas täpsustab Saksamaa, et RBG-l ja BSM-il on kohustus rakendada Nordrhein-Westfaleni liidumaal tööandjana tegutsevate kohaliku omavalitsuse asutuste liiduga kooskõlastatud tariifilepingut, mille tõttu on keskmised tabelihinnad kõrgemad. Lisaks on linnaettevõtjad kohustatud tariifilepingute alusel, mida selle valdkonna eraettevõtjatega tavaliselt ei sõlmita, pakkuma tööandjapensioni hüvitisi või seda toetama. (Riikliku) lisapensionikassa liikmesusest tulenevalt peab RBG tegema sellele kassale makseid oma töötajate eest. Ka BSM on eraldi tariifilepingu alusel kohustatud pakkuma tööandjapensioni hüvitisi. Neid kulusid arvestatakse soovitusliku palgamäära (tariifilepingus sisalduv, tavaliselt eraettevõtjate rakendatav palgamäär TV-N, V rühm, 2. aste) ja tegeliku töötasu vahena, kaasa arvatud tegelikud lisakulud tööandjapensioni hüvitistele;

([24]) Majanduslikult ebasoodsad hõreda liiklusega ajad (väljaspool tipptunde) on järgmised:

Päevad	Ühistransport linnapiirkondades	Ühistransport linnapiirkondadest väljaspool
Esmaspäev – reede	00.00 – 06.00 ja 19.00 – 00.00	00.00.00 – 06:00 ja 18.00.00 – 00.00
Laupäev	00.00 – 06.00 ja 16.00:00 – 00.00	kogu päev
Pühapäev	kogu päev	kogu päev

(68) iii) kulukategooria 4c: muud tööpiirkonnas kehtivad või süsteemist tulenevad – haldaja või transpordiühenduse üksikdokumendiga ettenähtud juhised, mis toovad majanduslikku kahju: Saksamaa selgitab, et siin on tegemist avatud kategooriaga, mille puhul võib üksikdokumentide alusel maksta hüvitist majandusliku kahju eest, mis tuleneb käituslike nõuete või ühistranspordile kehtestatud juhiste täitmisest (nt keskkonnakaitselised nõuded ja lisateenuste pakkumine avalike suurürituste ajal). Saksamaa selgitab, et RBG-le ja BSM-le selliseid juhiseid ei kohaldata.

5.4. *HÜVITISE ARVUTAMISEL ALUSEKS OLEVAD PARAMEETRID (TEINE ALTMARKI KRITEERIUM)*

(69) Esmalt selgitas Saksamaa, kuidas määratakse hüvitise arvutamise parameetrid ja esitas vastavad andmed.

(70) Hüvitise arvutamise parameetrite puhul eristab Saksamaa erinevaid kulukategooriaid.

(71) Seoses infrastruktuuri toimimise ja haldamisega (1. kulukategooria) täpsustab Saksamaa, et hüvitise arvutamisel on VRRil parameetriks summa, mis oleneb iga kord raudtee- või maanteekilomeetri teatud teeninduspiirkonnast ja tegevusharust.

(72) Seonduvalt transpordiühenduse antud või halduskohustuste täitmisega seotud korralduse ja turustuse lisakuludega (2. kulukategooria) on VRRil Saksamaa andmete kohaselt hüvitiste arvutamise aluseks kindel tulusumma kassasissetulekutest, mis oleneb teeninduspiirkonnast ja tegevusharust.

(73) Transpordiühenduse antud või halduskohustuste täitmisega seotud sõidukite kvaliteedistandardite kohta (3. kulukategooria) täpsustab Saksamaa, et hüvitiste arvutamise parameetriks on teatav teeninduspiirkonnast ja tegevusharust olenev summa, mille aluseks on standardsõiduki miinimumkvaliteet.

(74) Transpordiühenduse või halduskohustuste täitmisega seotud liiklusalaste lisa- või muudetud hinnaga teenuste puhul oma tööpiirkonnas (4. kulukategooria) eristab Saksamaa kolme alamkategooriat.

(75) Esimeses alamkategoorias „Täiendavad kulud seoses mittetulusate sõitudega hõreda liiklusega ajal – haldaja või transpordiühenduse juhised" (kulukategooria 4a) võtab VRR hüvituse arvutamisel aluseks parameetri, mis põhineb piirtulude ja piirkulude erinevusel kilomeetri kohta. See oleneb teeninduspiirkonnast ja tegevusharust.

(76) Teise alamkategooria juures on parameetriks summa, mis saadakse kõrgemate palkade võrdlusest teatud kindla kollektiivlepingu sätetega („TV-N, V rühm, 2. aste") (kulukategooria 4b), milles on peaaegu samasugused palgamäärad. Selle parameetri alusel määratakse summa ühe sõidukijuhi kohta olenevalt teeninduspiirkonnast ja tegevusharust.

(77) Lisaks sellele arvestatakse Saksamaa andmete kohaselt pidevalt eraldi juurde ka muid töörežiimiga või pädeva ametkonna või VRRi kehtestatud süsteemiga seotud ja majanduslikku kahju põhjustavaid nõudeid (kulukategooria 4c), kui need on põhjendatud ja korrakohaselt dokumenteeritud.

5.5. *ÜLEMÄÄRASE HÜVITAMISE PUUDUMINE (KOLMAS ALTMARKI KRITEERIUM)*

(78) Saksamaa selgitab, et kõik VRRi kuuluvad veoettevõtjad peavad igal aastal esitama sihtotstarbelist kasutust tõendavad kuludokumendid selle kinnituseks, et seoses avaliku teenindamise kohustustega ei toimu ülemäärast hüvitamist.

(79) Neist sihtotstarbelist kasutust tõendavaist kuludokumentidest peavad selguma avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkinud tegelikud kulud (väljaminekud miinus sissetulekud), mille õigsust ja täpsust kontrollivad audiitor ja VRR. Kui VRR märkab nende kuludokumentide põhjal, et hüvitist on makstud liiga palju, siis nõutakse Saksamaa sõnul liigselt makstud vahendid tagasi.

(80) Tagastamist silmas pidades tuleb eristada haldusakti alusel makstavaid VRRi hüvitisi ja ZV VRRi põhikirja § 19 alusel veoettevõtjale makstavaid otsehüvitisi.

(81) Esimesel juhul loetakse haldusakt rahastamise suunise kohaselt positiivseks rahastamisteatiseks. Rahastamise suunise jaotise 7.4 punkti 1 kohaselt annab VRR ise korralduse enammakstud vahendid tagastada.

(82) Teisel juhul väljastab VRR esmalt rahastamise suunise jaotise 7.4 kohase rahastamisest keeldumise teatise või siduva teatise hüvitiste lubatud suuruse kohta. Selleks puhuks nähakse rahastamise suunise jaotises 8.3 ette, et VRR teavitab veoettevõtja aktsionäri, st vastavat linna või ringkonda sellest, et neil on kohustus enammakstud vahendid tagasi nõuda.

5.6. *KESKMISE SUURUSEGA, HÄSTI KORRALDATUD JUHTIMISEGA NING TRANSPORDIVAHENDITEGA ASJAKOHASELT VARUSTATUD ETTEVÕTJA (NELJAS ALTMARKI KRITEERIUM)*

(83) Saksamaa selgitab, et vastupidiselt komisjoni ametliku uurimismenetluse algatamisel avaldatud seisukohale arvestatakse avalike transporditeenuste osutamise hüvitiste arvutamise parameetrite määramisel kogu kättesaadava teabega, mida saadakse riiklikelt ja eraveoettevõtjailt VRRi piirkonnas ja sellest väljaspool. VRR selgitas oma eksperdi/audiitori, kelleks on ettevõtja Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH (edaspidi „IVT") toetusel välja kolme esimese kategooria kulud (st normandmed), mida on keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ettevõtjal vaja avaliku teenindamise kohustuste täitmisel. IVT-l on võrdleva analüüsi andmed paljude Saksamaal ja Austrias asutatud veoettevõtjate kohta. VRR kohandas neid normandmeid oma tingimustega, võttes seejuures arvesse teatavaid (nt piirkondlikke) erisusi. Neljanda kategooria normandmete leidmisel võetakse arvesse piirkonna turuandmeid.

(84) Lõpuks määrab VRR eraldi kindlaks iga kulukategooria keskmiste turuhindade kasumimäära. Esitati 2003. aasta normandmed, mida ajakohastati indeksi järgi kooskõlas rahastamise suunise 9. lisaga („Kulude indekseerimise määrused") ning vastavalt mahtude suurenemisele/vähenemisele ja struktuurimuutustele.

(85) Saksamaa rõhutab eelkõige seda, et tema hinnangul ei saa järeldada asjaolust, et ettevõtja täidab avaliku teenindamise kohustust (näiteks maksab sotsiaalpoliitiliste otsuste põhjal oma töötajatele suuremat palka), et ettevõte ei ole hästi juhitud.

5.7. *KONKURENTSIMOONUTUSED JA MÕJU LIIKMESRIIKIDEVAHELISELE KAUBANDUSELE*

(86) Saksamaa hinnangul ei mõjuta infrastruktuuri riiklikest vahenditest ülalpidamine liikmesriikidevahelist kaubandust, sest seda infrastruktuuri kasutavad üksnes nende rahaliste vahendite saajad. Lisaks ei mõjuta korrashoiukulude rahastamine eraldi olevat konkurentsile avatud turgu, st kohaliku tasandi piirkondlikku transporditurgu, kuna VRRi rahastamissüsteemis välditakse seda, et veoettevõtjad kasutavad infrastruktuuri korrashoiukulude sihtotstarbelisi vahendeid (konkurentsile suletud turgude korral) konkurentsile avatud turul. Lisaks on riiklikud veoettevõtjad kohustatud pidama iga kulukategooriat eraldi raamatupidamisena.

5.8. *ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA*

(87) Kuna Saksamaa hinnangul ei ole RBG -le ega BSM-le riigiabi antud, siis avaldab Saksamaa oma seisukoha väidetava riigiabiga kokkusobivusest üksnes neljanda kategooria teise alamkategooria (st sotsiaalpoliitilised kohustused tööpiirkonnas osaniku juhiste alusel) ([25]) kohta. Saksamaa toob esile, et hüvitis tööjõu kallinemise eest sobib igal juhul Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokku.

5.9. *RIIGIABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA MÄÄRUSE (EÜ) NR 1370/2007 ALUSEL*

(88) Kuna määrus (EÜ) nr 1370/2007 jõustus 3. detsembril 2009, siis kutsus komisjon Saksamaad üles esitama oma märkusi selle kohta, kas „uus rahastamissüsteem" sobib määruse (EÜ) nr 1370/2007 järgi siseturuga kokku.

(89) Saksamaa on põhimõtteliselt seisukohal, et komisjon peaks kontrollima „uue rahastamissüsteemi" siseturuga kokkusobivust alles alates 3. detsembrist 2009, mil jõustus määrus (EÜ) nr 1370/2007.

(90) Lisaks sellele toob Saksamaa esile, et „uus rahastamissüsteem", kuivõrd see peaks kujutama riigiabi, vastab ka määruse (EÜ) nr 1370/2007 sätetele.

(91) Saksamaa teavitas komisjoni lisaks „uue rahastamissüsteemi" sellele järgnenud kohandustest, misjärel see oleks vastavuses määruse nr 1370/2007 nõuetega:

([25]) Lisaks avaldatakse arvamust kutsealase väljaõppe jaoks antava abi, mis kuuluvat neljanda kategooria kolmanda alamkategooria alla, kokkusobivusest Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c. Kuna RBG-l ja BSM-il ei olnud sellesse kategooriasse kuuluvaid kohustusi, siin nende märkuste üksikasju ei esitata.

(92) a) avaliku teenindamise kohustuste andmine: avaliku teenindamise kohustused, mis anti RBG-le (pädeva asutuse 25. juuni 2009 otsusega) ja BSM-ile (pädeva asutuse 26. novembri 2009 otsusega), koondati ühtsesse 10aastase kehtivusajaga avaliku teenindamise lepingusse;

(93) b) määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisa kohaldamine: netofinantsmõju arvutatakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisa sätetega.

6. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

(94) Komisjon sai märkusi ainult ühelt huvitatud isikult, kes taotles oma märkuste käsitlemist konfidentsiaalsena. Langenfeldi linn, kes oli esialgse kaebuse esitaja, ei ole kommentaare saatnud.

(95) Huvitatud isik avaldab kahtlust komisjoni kinnituse üle, et „vana rahastamissüsteem" kujutab endast olemasolevat abi.

(96) Huvitatud isik selgitab ristsubsideerimise kohta, et tegemist on üldjuhul „kohaliku omavalitsuse veksliühinguna" tuntud praktikaga, mis olevat levinud paljude Saksamaa linnade valdusühingutes, kuid huvitatud isiku käsutuses olevate andmete kohaselt peab Saksamaa kõrgem maksukohus (*Bundesfinanzhof*) ühingut oma kohtuotsuses selles osas küsitavaks ([26]). Kui selline ristsubsideerimine toimub juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe kaudu ja arvestades, et ülekanne toimub automaatselt, siis huvitatud isiku arvates ei saa välistada ülemäärast hüvitamist. Huvitatud isik ei usu, et VRR oma rahastamissüsteemi praktilisel rakendamisel tegelikult ristsubsideerimist arvestab ja sellega seoses summasid vastavalt kohandab.

(97) VRRi rahastamispõhimõtteid silmas pidades toob huvitatud isik esile, et VRRi uut rahastamissüsteemi ei rakendata praktikas rahastamise suunise kohaselt alljärgnevalt nimetatud põhjustel.

(98) Huvitatud isiku andmete kohaselt ei ole avaliku teenindamise kohustuste kokkulepped veoettevõtjatega läbipaistvad. Kolmekordne volitusdokument peab olema sama selgelt koostatud nagu iga üksik volitusdokument. Huvitatud isiku arvates ei saa üldjuhul PBefG alusel antud tegevuslubasid käsitleda avaliku teenindamise kohustuse andmisena, kuna see toimus asjaomaste veoettevõtjate initsiatiivil, kes seega saavad ise ka oma teenuste osutamise tingimused määrata. Lisaks saab veoettevõtja hiljem ise taotleda tegevusloa kohandamist. Huvitatud isik on ka arvamusel, et lähiliikluse kavad volitusdokumendiks ei sobi, kuna nendega on määratletud ainult väga üldised poliitilised eesmärgid ja mitte avaliku teenindamise kohustused.

(99) Seoses infrastruktuuri korrashoiuga nimetab huvitatud isik, et kohustused olevat täpselt määratlemata ja esitatud on ainult väga üldiselt finantseeritavate meetmete raamistik. Huvitatud isik selgitab ka, et suure osa selle kategooria investeeringutest teeksid veoettevõtjad tavatingimustes omaenda majanduslikest huvidest lähtudes.

(100) Transpordiühenduse või halduskohustuste täitmisega seotud korralduse ja turustuse kohustuste osas väidab huvitatud isik, et sellises transpordiühenduses nagu VRR osalemisega kaasnevad korralduse ja turustuse kohustused on üheks selle sektori üldise majanduskeskkonna aspektiks. Praktiliselt hõlmab see transpordiühendus kõiki veoettevõtjaid. Seetõttu on huvitatud isiku arvates ühendusega seotud korralduse ja turustuse kohustuste täitmine vajalikuks eelduseks tegevuslubade andmisel, millest pädevad ametkonnad vastasel korral keelduksid. Lõpuks toovat transpordiühenduses osalemine kaasa ka teatud majanduslikke eeliseid, nt ühenduse suurusest tuleneva kokkuhoiu.

(101) Transpordiühenduse antud või halduskohustuste täitmisega seotud sõidukite kvaliteedistandardite osas toob huvitatud isik esile, et VRRi uues rahastamissüsteemis ei ole täpselt määratletud, millist tüüpi sõidukeid veoettevõtjad oma majanduslikest huvidest lähtudes ostaksid.

(102) Seoses täiendavate kuludega mittetulusatest sõitudest hõreda liiklusega ajal – haldaja või transpordiühenduse juhised kinnitab huvitatud isik, et hea planeerimise korral on võimalik selliseid teenuseid osutada piirkulude ulatuses, kuna huvitatud isiku arvates tuleb veoettevõtjal oma sõiduki- ja personalivajadus kalkuleerida tipptunni vajaduste põhjal.

(103) Seoses sotsiaalpoliitiliste kohustustega tööpiirkonnas osaniku juhiste kohaselt rõhutab huvitatud isik, et tööjõu kallinemist ei saa vaadelda kui üldiste majandushuvide kohustust või teenust, kuna see ei ole seotud veoteenuste osutamisega.

([26]) *Bundesfinanzhof*' i 14. juuli 2004. aasta kohtuotsus – I R 9/03, BFHE 207, lk 142.

(104) Muude tööpiirkonnas kehtivate või süsteemist tulenevate juhiste – haldaja või transpordiühenduse üksikdokumendi alusel ettenähtud ning majanduslikku kahju põhjustavate juhiste kohta väidab huvitatud isik, et neid ei saa vaadelda kui avaliku teenindamise kohustust ning et nende puhul ei ole tegemist veoettevõtjale esitatavate juhistega.

(105) Teise Altmarki kriteeriumi osas rõhutab huvitatud isik, et avaliku teenindamise kohustuste neljanda kategooria teise ja kolmanda alamkategooria kohta ei leidu VRRi uues rahastamissüsteemis ühtset parameetrite määramise süsteemi. Huvitatud isiku andmete kohaselt ei saa konkurendid üheski kategoorias kontrollida parameetrite määramise korrektsust, kuna neid ei avalikustata. Kõigele lisaks kooskõlastati VRRi 2006. aasta eelarve alles sama aasta veebruaris/märtsis. See näitab, et 2006. aasta parameetrid ei olnud eelnevalt kindlaks määratud.

(106) Kolmanda Altmarki kriteeriumi suhtes nimetab huvitatud isik, et avaliku teenindamise kohustusi ei saa vaadelda veoettevõtja majandustegevusest täielikult lahus olevana. Lisaks tuleb ülemäärase hüvitamise olemasolu kontrollida igas kategoorias eraldi. Huvitatud isiku arvamuse kohaselt ei ole uues rahastamissüsteemis tagatud igasuguste sissetulekute või muude avaliku teenindamise kohustusega seotud majanduslike eelistega arvestamine erinevates kategooriates. Kuna ristsubsideerimine toimub automaatselt, ei ole võimalik VRRi rahastamissüsteemis ülemäärast hüvitamist ära hoida.

(107) Neljanda Altmarki kriteeriumi suhtes väidab huvitatud isik, et tema käsutuses oleva teabe põhjal ei saa ta hinnata VRRi rakendatava võrdlusuuringute meetodi (ingl k *benchmarking*) sobivust. Nende ettevõtjate koguarv, kelle andmeid kasutatakse, ei ole määrav otsustamaks, kas need võrdlusandmed peegeldavad keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kulusid. Pigem oleneb see korrektsest ettevõtjate valikust ja iga liiki ettevõtjate andmete korrakohasest kaalumisest.

(108) Punktis, mis puudutab mõju avaldamist liikmesriikidevahelisele kaubandusele ja konkurentsile, jagab huvitatud isik komisjoni esialgset hinnangut, mille kohaselt võib võetud meetmeid käsitleda kui riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(109) Huvitatud isiku hinnangul on käesoleval juhul võimalik rakendada määrust (EMÜ) nr 1191/69. Saksamaa ei ole kasutanud võimalust eraldada asjakohased teenused määruse kohaldamisalast. Saksamaa kõrgema halduskohtu (*BVerwG*) väited vastupidise otsuse tegemisel olevat ekslikud. Huvitatud isiku hinnangul ei vasta kõnealused meetmed määruse (EMÜ) nr 1191/69 sätetele ja ei ole seetõttu siseturuga kooskõlas.

(110) Üldiselt rõhutab huvitatud isik, et VRRil ei ole uue rahastamissüsteemi sätete järgimise kontrollimiseks nõutavaid vahendeid. Sellest tulenevalt ei saa VRR tagada neljanda Altmarki kriteeriumi täitmist.

(111) Lõpuks käsitleb huvitatud isik oma hilisemates märkustes põhjalikult meetodit, mille alusel VRR end oma liikmeslinnade ja -piirkondade maksude kaudu rahastab.

7. SAKSAMAA MÄRKUSED HUVITATUD ISIKU MÄRKUSTE KOHTA

(112) Esialgu rõhutas Saksamaa seda, et kõik komisjoni teabenõuded täideti ning seetõttu ei olevat Saksamaal kohustust huvitatud isiku väiteid kommenteerida. Hiljem Saksamaa siiski avaldas oma arvamust huvitatud isiku teatud väite kohta.

(113) Saksamaa selgitab, et VRRi eelarve ei seondu kuidagi avaliku teenindamise kohustusega antud tegeliku volitusdokumendiga ega parameetrite kindlaksmääramisega. Praegu ei olevat kohustust avalikustada andmeid, mis on vajalikud hüvitise arvutamise parameetrite kindlaksmääramiseks.

(114) Saksamaa ei ole nõus huvitatud isiku seisukohaga, et hõreda liiklusega ajal on võimalik teenuseid osutada piirkulude ulatuses. Samuti ei nõustu Saksamaa sellega, et transpordiühenduses osalemine on avalike veoteenuste osutamise üldiseks eelduseks.

(115) Saksamaa rõhutab, et erinevate kategooriate tulud, mis laekuvad avaliku teenindamise kohustuste täitmisel, kantakse tõepoolest korrektselt üle eraldi kategooriatesse ja ebamõistlikult suured kasumid kontrolliks VVR kindlasti üle.

(116) Saksamaa selgitab, et kohustus järgida sõidukite kõrgemat kvaliteedistandardit avalike reisijateveo kavade puhul tuleneb pädevate linna- või ringkonnanõukogude otsustest ja VRRi rahastamise suunisest.

(117) Ristsubsideerimise suhtes toonitab Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekanne toimub automaatselt ainult raamatupidamises, kuid see ei kehti kuidagi makse enda kohta.

8. **MENETLUSE JA LÕPLIKU OTSUSE KOHALDAMISALA**

(118) Käesoleval juhtumil väitis Saksamaa, et komisjonil ei olevat volitust teha nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 6 lõike 1 kohast otsust EÜ lepingu artikli 93 rakendamise erieeskirjade kohta ([27]) [praegune ELi toimimise lepingu artikkel 108], kuna algselt käsitles Langenfeldi linna kaebus vana rahastamissüsteemi, mida kõnealune ametlik uurimismenetlus ei hõlma.

(119) Komisjon osutab, et ta on toiminud kooskõlas määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 10 lõikega 1, mille kohaselt peab komisjon kontrollima ükskõik millisest allikast saadud teavet ebaseadusliku riigiabi kohta. Lisaks sellele koostas komisjon esialgse hinnangu, mis on kooskõlas määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 6 lõikest 1 tulenevate komisjonile pandud kohustustega.

(120) Seetõttu ei saa komisjonile käesoleval juhul keelata õigust langetada otsust, mis tehakse ametliku uurimismenetluse lõppedes uue rahastamissüsteemi kohta. Lisaks viitab komisjon sellele, et praeguse uurimine ei käsitle vana rahastamissüsteemi.

(121) Oma algatamisotsuses lähtus komisjon avaliku teenindamise kohustuse täitmise rahastamisega seoses sellest, et „uus rahastamissüsteem" jõustus 28. juunil 2005. aastal, st süsteemi rakendamise otsuse tegemise päeval.

(122) Kuid nagu Saksamaa ametliku uurimismenetluse ajal selgitas, jõustus uus rahastamissüsteem mitte otsuse vastuvõtmise päeval 28. juunil 2005. aastal, vaid alles 1. jaanuaril 2006.

(123) Seega võib komisjon järeldada, et vana rahastamissüsteem kehtis 31. detsembrini 2005. Nagu komisjon juba oma 20. detsembri 2006. aasta otsuses üksikasjalikult selgitas, on vana rahastamissüsteemi puhul tegemist olemasoleva riigiabiga. Komisjon piirdub seetõttu oma hinnangu andmisel ajavahemikuga alates 1. jaanuarist 2006.

(124) Saksamaa teatas komisjonile, et uut rahastamissüsteemi muudeti 2009. aasta septembris, võttes seejuures arvesse määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist. Rahastamise suunises muudeti eelkõige volitusdokumente ja hüvitise maksmise eeskirju.

(125) Komisjon arvab, et tal ei ole võimalik esitada lõplikku arvamust riigiabi olemasolu ja muudetud uue rahastamissüsteemi võimaliku vastavuse kohta määrusele (EÜ) nr 1370/2007, ilma et oleks eelnevalt andnud Saksamaale võimaluse esitada märkusi seoses komisjoni võimalike kahtlustega, mis käsitlevad muudatusi.

(126) Seetõttu piirdub komisjon oma lõppotsuses hüvitistega, mida maksti RBG-le ja BSMile aastatel 2006–2009 uue rahastamissüsteemi ja sissetulekute jaotamise lepingu alusel, ning komisjon ei avalda arvamust 2009. aastaks muudetud rahastamise suunise (mille juures võeti arvesse määrust (EÜ) nr 1370/2007) ning 2009. aastaks muudetud volitusdokumendi kohta (mille juures võeti arvesse määrust (EÜ) nr 1370/2007). Komisjon jätab endale õiguse kontrollida 2009. aastal muudetud rahastamise suunist (mille juures võeti arvesse määrust (EÜ) nr 1370/2007) ning 2009. aastal muudetud volitusdokumenti (mille juures võeti arvesse määrust (EÜ) nr 1370/2007); seda tehakse juhul, kui tekivad kahtlused, kas nimetatud dokumendid sobivad ELi riigiabi eeskirjadega kokku.

9. **RIIGIABI OLEMASOLU**

(127) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust".

9.1. *RIIGI RESSURSID JA RIIGIGA SEOSTATAVUS*

(128) Selleks et kontrollida riigi ressursside kasutamist ja nende riigiga seostatavust, tuleb ühelt poolt eristada VRRi poolt rahastamise suunise alusel veoettevõtjatele makstud hüvitisi ning teiselt poolt otsemakseid veoettevõtjatele ZV VRRi põhikirja § 19 alusel.

([27]) EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.

Rahastamise suunise alusel tehtud maksed

(129) Komisjon tuvastas seonduvalt VRRi poolt rahastamise suunise alusel makstud hüvitistega, et VRR on avalik-õiguslik asutus, mida rahastatakse VRRi kuuluvate linnade ja ringkondade liikmetasudest. Seetõttu järeldab komisjon, et need summad makstakse riiklikest vahenditest. VRR on piirkondliku halduse osa. Tema rahastamisteatised on seega samuti riigiga seostatavad.

Juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe alusel tehtud maksed

(130) Veoettevõtjatele ZV VRRi põhikirja § 19 alusel sissetulekute jaotamise lepingutega tehtud otsemaksete puhul leiab komisjon, et kõik viis selle sätte järgi ettenähtud võimalust on seostatavad riigiosalusega äriühingutega või ametiasutustega.

(131) Komisjon leiab, et ka riigiosalusega äriühingud tegid makseid RBG-le ja BSMile sissetulekute jaotamise lepingute või osanike kokkulepete alusel. Düsseldorfi linnal on sajaprotsendiline osalus ettevõtjas Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH ning Monheimi linnal on sajaprotsendiline osalus ettevõtjas Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Sellest tulenevalt ja sõltumatult oma juriidilise isiku või muust õiguslikust staatusest on mõlemad ettevõtjad riigi osalusega äriühingud selles tähenduses, nagu see on määratletud komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiivi 2006/111/EÜ (liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantsläbipaistvuse kohta) artikli 2 lõikes b ([28]).

(132) Seetõttu teeb komisjon järelduse, et ettevõtja Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH maksed RBG-le ning ettevõtja Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH makseid BSM-ile finantseeritakse riiklikest vahenditest.

(133) Euroopa Kohus on samuti otsustanud, et isegi kui riik saab riigi osalusega äriühingut kontrollida ja tal on valitsev mõju kõnealuse ettevõtja toimingute üle, ei saa siiski automaatselt eeldada, et konkreetsel juhul seda kontrolli ka tegelikult tehakse. Riigi osalusega äriühing saab tegutseda rohkem või vähem iseseisvalt sõltuvalt talle riigi poolt jäetud tegevusulatusest. Seega ainuüksi asjaolu, et riigi osalusega äriühingut kontrollib riik, ei ole piisav, et selle ettevõtja võetud meetmeid (nt kõnealuseid rahalisi toetusmeetmeid) saaks käsitleda riigi meetmetena. Lisaks tuleb uurida, kas ametiasutused olid ühel või teisel viisil seotud nende meetmete vastuvõtmisega. Sellega seoses rõhutas Euroopa Kohus, et seda, kas riigi osalusega äriühingu võetud abimeetmeid saab käsitleda riigi võetud meetmetena, saab järeldada juhtumi asjaoludega seotud faktorite kogumist ja kontekstist, mille raames kõnealune meede võeti ([29]).

(134) Selliseks faktoriks võib olla näiteks selle riigi osalusega äriühingu integreeritus riigiasutuste süsteemi, tema tegevuse laad ja asjaolu, kas ettevõtja tegutseb turul tavapärastes konkurentsitingimustes kõrvuti eraõiguslike ettevõtjatega, ettevõtja õiguslik seisund, st kas see kuulub avaliku õiguse või tavapärase äriühinguõiguse reguleerimisalasse, riigiasutuste poolt ettevõtja juhtimise üle tehtava kontrolli intensiivsus ning kõik muud faktorid, mis konkreetse juhtumi puhul osutavad riigi ametiasutuste osalusele meetme vastuvõtmisel või sellele, et nende osalus ei ole ebatõenäoline, arvestades ka meetme rakendusala, sisu ja selles toodud tingimusi ([30]).

(135) Seoses avalike veoteenuste osutamisega leiab komisjon esiteks, et need tegevused on määrava tähtsusega sellistes poliitika valdkondades nagu ühine transpordipoliitika, piirkondlik majanduslik areng või linna ja ruumiline planeerimine. Üldjuhul on ametiasutused kaasatud, kui võetakse vastu avaliku teenindamise kohustuse täitmise hüvitisi käsitlevaid otsuseid.

(136) Teiseks teeb komisjon seoses ettevõtjate Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH ja Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH tegevuse riigipoolse kontrolliga kindlaks, et kõige värskemate kättesaadavate andmete alusel on kümnest Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH järelevalvenõukogu liikmest seitse ka Düsseldorfi linnanõukogu liikmed ([31]) ja et kõik seitse Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH järelevalvenõukogu liiget on Monheimi linnanõukogu ([32]) liikmed. Mõlemal juhul kuulub järelevalvenõukogu liikmete hulka ka linnapea.

([28]) ELT L 318, 17.11.2006, lk 17.

([29]) 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas C-482/999: Prantsusmaa *vs.* komisjon, EKL 2002, lk I-4397, punktid 52 ja 57 (edaspidi „Stardust Marine'i kohtuotsus").

([30]) Stardust-Marine'i kohtuotsus, punktid 55 ja 56.

([31]) Landeshauptstadt Düsseldorf, osalemise aruanne 2006, sissekanne „Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH" (kättesaadav veebilehel: http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf), lk 22.

([32]) Stadt Monheim am Rhein, eraõiguslikes ettevõtjates ja institutsioonides osalemiste 2007. aasta aruanne (osalemise aruanne vastavalt GO NW § 117) (kättesaadav veebilehel: http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf), lk 1.

(137) Kolmandaks teeb komisjon kindlaks, et juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe kaudu tehtud maksetel peab olema Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH järelvalvenõukogu heakskiit. Ettevõtja Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH kapitaliülekanneteks on samuti nõutav valdusühingu järelvalvenõukogu heakskiit.

(138) Seetõttu teeb komisjon järelduse, et Düsseldorfi linna ja Monheimi linna valdusühingute otsused maksta hüvitist vastavalt RBG-le ja BSMile on ka riigiga seostatavad.

(139) Seetõttu järeldab komisjon, et kõnealuseid meetmed rahastatakse riiklikest vahenditest ja need on Saksamaaga seostatavad.

9.2. *VALIKULINE MAJANDUSLIK EELIS*

(140) Tuleb kindlaks teha, kas RBG-le ja BSM-le võimaldatakse nende meetmetega valikulist majanduslikku eelist.

(141) Altmarki otsusest tuleneb, „et riigi sekkumine ei kuulu EÜ asutamislepingu artikli 92 lõike 1 [praegune ELi toimimise lepingu artikli 107 lõige 1] kohaldamisalasse, kui see on käsitletav hüvitisena, mis on tasu abi saanud ettevõtjate poolt avaliku teenindamise kohustuse täitmisel osutatud teenuste eest, mistõttu ei saa need ettevõtjad tegelikult rahalist soodustust ja see sekkumise ei anna nendele ettevõtjatele paremat konkurentsipositsiooni võrreldes nendega konkureerivate ettevõtjatega. Samas peab selleks, et niisugust hüvitist ei saaks konkreetsel juhul kvalifitseerida riigiabiks, olema täidetud teatud tingimused” ([33]).

(142) Selle kohta märgib Saksamaa, et RBG ja BSM rahastamine kõnealuste sekkumiste kaudu (nii rahastamine ristsubsideerimise teel või vastavalt otserahastamine ettevõtjate avalik-õiguslike aktsionäride poolt ja samuti ka otserahastamine VRR poolt) vastab Altmarki kohtuotsuse neljale kriteeriumile ning seda ei saa pidada riigiabiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

([33]) Kohtuasi C-280/00: Altmarki kohtuotsus, punktid 87 ja 88.

9.2.1. ABI SAAV ETTEVÕTJA ON REAALSELT VASTUTAV TÄPSELT KINDLAKSMÄÄRATUD AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUSE TÄITMISE EEST

(143) Esiteks tuleb eespool nimetatud kohtuotsuse kohaselt kindlaks teha, kas „abi saav ettevõtja on reaalselt vastutav avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest” ja kas see kohustus on „täpselt määratletud”.

(144) Käesoleval juhul vastutavad RBG ja BSM avaliku teenindamise kohustuste täitmine eest, milleks neid volitatakse nn kolmekordse volitusdokumendiga, mis hõlmab järgmist:

— Düsseldorfi haldusvalitsuse antud tegevusload,

— Düsseldorfi linna, Neussi linna, Rheinkreis Neussi ringkonna ja Mettmanni ringkonna sõitjateveo kavad,

— vastavad heaks kiidetud ja keeldumist sisaldavad rahastamisteatised lubatavate hüvitissummade suuruse kohta, mida VRR rahastamise suunise jaotise 7.2 alusel väljastab.

(145) Saksmaa esitas komisjonile nende dokumentide koopiad.

(146) Vastuseks huvitatud isiku märkusele nendib komisjon, et esimese Altmarki kriteeriumi täitmiseks ei ole tingimata nõutav avaliku teenindamise kohustuse andmine ühes dokumendis, isegi kui see läbipaistvust suurendaks.

(147) Algatamisotsuses oli komisjon arvamusel, et avaliku teenindamise kohustus hõlmab käesoleval juhul avaliku sõitjateveo teenuse osutamist bussi, trammi ja rongiga PBefG § 8 ja § 13 kohaselt, mida tehakse RBG-le ja BSMile väljastatud tegevuslubade alusel (vt algatamisotsuse põhjendus 61).

(148) Hiljem teeb komisjon kindlaks, et RBG ja BSMile antud avaliku teenindamise kohustus sõitjateveo valdkonnas tuleneb nii väljastatud lubadest kui ka kohustusest järgida linna sõitjateveo kavasid, arvestades sagedust, marsruute ja muid nõudeid; nende rahastamise suunise alusel VRRi väljastatud rahastamistaotlus vastab nendele tingimustele.

(149) Seetõttu jõuab komisjon järeldusele, et avaliku teenindamise kohustus hõlmab käesoleval juhul kogu avaliku sõitjateveo teenuse osutamist bussi, trammi ja rongiga PBefG § 8 ja § 13 kohaselt väljastatud tegevuslubade alusel, mis on RBG-l ja BSMil olemas.

(150) See tähendab, et avaliku teenindamise kohustus ei ole piiratud nelja kulukategooriaga, mille eest veoettevõtjad võivad hüvitist nõuda, vaid see laieneb ka veoteenuste tagamisele tipptundide ajal. Nelja kulukategooria määratlust, mille eest veoettevõtjad võivad hüvitist nõuda, tuleb arvestada ainult kokkusobivuse kindlakstegemisel teise Altmarki kriteeriumiga.

(151) Seetõttu jõuab komisjon järeldusele, et avaliku teenindamise kohustus, mida RBG ja BSM peavad täitma (st kõik tegevuslubades ja sõitjateveo kavades ette nähtud veoteenused) on kolmekordses volitusdokumendis täpselt ja ühetähenduslikult määratletud.

9.2.2. PARAMEETRID, MILLE ALUSEL HÜVITIS ARVUTATAKSE, OLID EELNEVALT OBJEKTIIVSELT JA LÄBIPAISTVALT KINDLAKS MÄÄRATUD

(152) Teiseks tuleb komisjonil kindlaks teha, kas „parameetrid, mille alusel hüvitis arvutatakse, olid eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud".

(153) Komisjon viitab, et teise Altmarki kriteeriumi täitmiseks ei ole tingimata vaja hüvitise täpne suurus eelnevalt kindlaks määrata, kui selle summa varasem arvutamismetoodika ja asjakohased parameetrid määratakse kindlaks viisil, mida hilisematest hinnangutest tulenevad muudatused ei saa enam mõjutada

(154) Algatamisotsuses kahtles komisjon, kas kõik neli kulukategooriat, mis on rahastamise suunise kohaselt hüvitisekõlblikud, on tegelikult seotud avaliku teenindamise kohustuse täitmisega, ning kas need on täpselt määratletud ning kas vähemalt ühe osa nende kulukategooriatega hõlmatud kuludest peaksid ettevõtjad oma majandushuvist lähtudes ise katma (vt algatamisotsuse põhjendused 61–75). Saksamaa ja huvitatud isik esitasid selle kohta täiendavat teavet.

(155) Komisjon märgib eelkõige, et neli kulukategooriat ei kujuta endast vastupidiselt rahastamise suunise sõnastusele avaliku teenindamise kohustust (vt ka eelnevat lõiget esimese Altmarki kriteeriumi täitmise kohta), [34] vaid määratlevad need kulukategooriad, mille eest veoettevõtjad võivad hüvitist taotleda. Nad ei kata veoettevõtja kõiki kulukategooriaid. Eelkõige jääb nendest välja nii sõidukipargi korrashoid (hõlmatud on üksnes täiendavaid kvaliteedinõuded) kui ka konkurentsivõimeline töötasu, mida makstakse liikluse tipptundidel tulusatel liinidel. Seda punkti täpsustatakse ka kolmanda ja neljanda Altmarki kriteeriumi kontrolli käsitlevas lõigus.

(156) Lisaks sellele on komisjon kohustatud uurima iga kahtluse alla seatud punkti ja kontrollima seda seoses esitatud märkustega. Komisjonil oli kahtlusi järgmiste punktide kohta:

— kas kulukategooriad vastavad avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkivatele kuludele?

— kas on lubatud juurde arvata avatud kulukategooria, nagu seda rahastamise suunises tehakse?

— kas parameetrid, mille alusel hüvitis arvutatakse, olid eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud?

Kulukategooriad vastavad avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkivatele kuludele

(157) 1. kulukategooria: infrastruktuuri korrashoid.

(158) Komisjon saab Saksamaa esitatud täiendava teabe alusel järeldada, et selle kulukategooria eest makstud hüvitis piirdub infrastruktuuriga, mis on vajalik avalike sõitjateveo teenuste osutamiseks bussi, trammi ja rongiga PBefG § 8 ja § 13 kohaselt, mida tehakse RBG-le ja BSMile väljastatud tegevuslubade alusel. Täpseks infrastruktuuri määratlemiseks selgitab komisjon välja, et kolmekordses volitusdokumendis piiritletakse täpselt see infrastruktuur, mille veoettevõtja tagab.

[34] Nimetatud põhjusel lisas komisjon oma algatamisotsustes esimest Altmarki kriteeriumi käsitlevale lõigule ühe osa teist Altmarki kriteeriumi käsitlevast hinnangust.

(159) Komisjonil ei olnud kahtlusi 2. kulukategooria suhtes.

(160) 3. kulukategooria: transpordiühenduse antud või kohustuste täitmisest tulenevad sõidukite kvaliteedistandardid

(161) Selle punkti kohta kinnitab komisjon, et Saksamaa tõestuse kohaselt ei ostaks veoettevõtjad nõutavale kvaliteedistandardile vastavaid sõidukeid, kuna võimalikest lisatuludest, mida võiks saavutada parema teeninduskvaliteedi abil, ei piisa lisakulude katmiseks.

(162) 4. kulukategooria: transpordiühenduse või kohustuste täitmisest tulenevad veoalased lisateenused või tootmiskuludest erinevate turuhindadega teenused oma tööpiirkonnas

(163) Selle punkti juures leiab komisjon, et hõreda liiklusega ajal osutatud teenuste suhtes on Saksamaa tõestanud, et veoettevõtjad ei osutaks neid teenuseid enese majandushuve silmas pidades.

Kulude kompenseerimata jätmine avatud kulukategooria raames

(164) Teine kahtlus selles punktis käsitles asjaolu, et 4. kulukategooria kolmas alamkategooria oli avatud kategooria, mille kaudu võivad veoettevõtjad taotleda hüvitist nende ülesannete täitmise eest, mis on ette nähtud muude tööpiirkonnas kehtivate või süsteemist tuleneva (haldaja ja/või transpordiühenduse) üksikdokumendi alusel ning mis põhjustavad majanduslikku kahju.

(165) Komisjon selgitab, et Saksamaa esitatud teabe kohaselt ei ole RBG ja BSM selle alamkategooria raames hüvitisi saanud.

Eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaksmääratud parameetrid

(166) Rahastamise suunise lisades 2 ja 8 määratletakse meetod, mille alusel arvutatakse hüvitis, mida üksikud veoettevõtjad võivad saada.

(167) Lisas 2 on nelja kulukategooria üksikasjalik kirjeldus ning küsitluslehed VRR-le teabe edastamiseks, mille alusel VRR arvutab hüvitise eraldi igas kulukategoorias ning igas teenindatavas tegevusharus (buss, tramm, rong). See hõlmab vajalikku teavet kulude arvutamisel infrastruktuuri korrashoiuks (1. kulukategooria), korralduse ja turustuse kohustuste täitmiseks (2. kulukategooria), sõidukite täiendavateks kvaliteedistandarditeks (3. kulukategooria), hõreda liiklusega sõitudeks (kulukategooria 4a) ja tariifilepingute raames sotsiaalpoliitiliste kohustuste täitmiseks (kulukategooria 4b).

(168) Kulud, mis veoettevõtjatel tekivad iga võimaliku meetme puhul neis neljas kulukategoorias, tuleb näidata eraldi. 2. lisa sisaldab kohaldatavate kulukategooriate määratlust vastavalt raamatupidamistavale ning ettevõtjatele mõeldud küsimustikke, mida nad peavad kasutama oma jooksvate kulude näitamisel. Nimetatud 2. lisas ei ole antud täpseid parameetreid eurodes. Rõhutatakse veel sedagi, et iga teeninduspiirkonna ja tegevusharu parameetrid tuleb eraldi kindlaks määrata.

(169) 1., 2. ja 3. kulukategooriasse jäävate kulude arvutamine peab toimuma raamatupidamisarvestuse kulukategooriate alusel ning nii, et arvesse võetakse materjali- ja energiakulu, üüri- või liisingukulu, üldkulu ning kulumeid ja intresse. 4. kulukategooria esimese alamkategooria puhul kasutab VRR hüvitise arvutamiseks parameetrit, mis põhineb tarbesõiduki sõidukilomeetri piirtulude ja piirkulude erinevusel ning sõltub teeninduspiirkonnast ja tegevusharust. 4. kulukategooria esimese alamkategooria puhul, milleks on sotsiaalpoliitilised kohustused selles tööpiirkonnas (seoses osaniku juhistega), on parameetriks kulumäär, mis leitakse kõrgemate palkade võrdlemisel teatud kindla tariifilepingu sätetega („TV-N, V rühm, 2. aste"). See summa leitakse iga sõidukijuhi kohta eraldi (korrigeerituna võõrettevõtjate ning juhtide võrra, kes võeti tööle alates 1. jaanuarist 2006 või alates TV-N esmakordsest kohaldamisest) ning mis varieerub teeninduspiirkonnast ja tegevusharust olenevalt, kuna erinevatel veoettevõtjatel on kokku lepitud erinevad tariifilepingud ja lisasotsiaalmaksed.

(170) Need normandmed on pärit aastast 2003 ja neid ajakohastati kooskõlas rahastamise suunise 9. lisas esitatud indeksiga („kulude indekseerimise" sätted). 9. lisa sisaldab mitut faktorit, mis on jaotatud kindlate kululiikide järgi ja valitud nii, et need kajastaksid võimalikult täpselt teatud kindla kululiigi keskmist hindade arengut.

(171) Saksamaa edastas komisjonile teatised rahastamisest keeldumise kohta, mida VRR saatis RBG-le ja BSM-le rahastamise suunise jaotise 7.4 lõike 2 alusel. Rahastamisteatised sisaldavad järgmist teavet iga kulukategooria kohta: parameeter eurodes tulemusühiku kohta, tulemusühikute hulk, hüvitise summa, mis tuleneb parameetrist tulemusühiku kohta ja tulemusühikute hulgast.

(172) Näitlikustamiseks on alljärgnevalt esitatud RGB parameetrid linnaraudtee töö kohta 2007. aastal ([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 = Teeninduspiirkond Baustein = Kulukategooria Parameter in EUR je Leistungseinheit = Parameeter eurodes iga tulemusühiku kohta Leistungseinheit = Tulemusühik Ausgleichsbetrag in EUR = Hüvitise suurus eurodes Summe = Summa

(173) Lühendid BS 1–4c tähistavad eraldi kulukategooriaid. Neljast kulukategooriast igaühes leitakse iga BSM-i ja RBG poolt teenindatava tegevusharu kohta (selles näites linnalähirong) parameeter eurodes. See parameeter korrutatakse eeldatava tulemusühikute hulgaga. Nii leitud summa kinnitatakse hüvitise esialgse summana.

(174) Seetõttu otsustab komisjon, et meetod, mida VRR kohaldab RBG-le ja BSMile edastatud rahastamisteatistes hüvitiste arvutamisel, põhineb eelkõige eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud parameetritel.

(175) Komisjon teeb järelduse, et teine Altmarki kriteerium on täidetud.

9.2.3. ÜLEMÄÄRASE HÜVITAMISE PUUDUMINE

(176) Kolmas Altmarki kohtuotsuses nimetatud tingimus on, et hüvitis ei tohi olla suurem „kui oli vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ja mõistlikku kasumit”.

(177) Komisjon on arvamusel, et nimetatud kriteeriumi täitmise hindamiseks tuleb esmalt kontrollida, kas ainuüksi rahastamisest keeldumise teatiste alusel, mida VRR saatis RBG-le ja BSMile, saab välistada ülemäärase hüvitise olemasolu. Vastasel korral kontrollib komisjon järgmise etapina, kas Saksamaa on tõestanud, et nende konkreetne kohandamine aastateks 2006–2009 olemasolevate lepingutega ettevõtjate ja neid haldavate omavalitsuste vahel on piisav, et välistada RBG-le ja BSMile antud ülemäärased hüvitised.

Rahastamise suunis

(178) Komisjon märgib, et rahastamise suunise jaotistes 5, 7 ja 8 selgitatakse üksikasjalikult hüvitise maksmise menetlust. Veoettevõtjad peavad esitama taotluse hüvitiste saamiseks hiljemalt avaliku teenindamise kohustuste täitmise algusele eelneva aasta 31. oktoobriks. Rahastamise suunise jaotises 5.4 määratletakse hüvitiste maksimaalne suurus, mida ettevõtjal on õigus taotleda. Selleks on kolm erinevat ülempiiri: hüvitise summa, rahastamise summa ja olemasolev rahaline vara.

(179) Hüvitise summa arvutatakse rahastamise suunise 2. lisas määratletud andmete põhjal iga nelja kulukategooria jaoks eraldi. Veoettevõtjad edastavad 2. lisa kohaselt teabe, mille alusel VRR arvutab parameetrid, mis peavad vastama keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kuludele, mis oleksid sel ettevõtjal avaliku teenindamise kohustuse täitmisel tekkinud ja mis on kajastatud rahastamisteatistes.

(180) Rahastamise summa all mõeldakse omavalitsuse käsutusse antud rahalist vara. Need suurenevad võimaluse korral kõikide kasumite võrra, mida veoettevõtja saab nelja kulukategooriaga hõlmamata tegevustest.

(181) Käsutuses olevat rahalist vara määratletakse hüvitise ja rahastamise summa vahena.

(182) VRR teeb esialgse otsuse veoettevõtjatele makstava hüvitise kohta ning maksab selle välja nelja osamaksena 15. veebruaril, 15. mail, 15. augustil ja 15. novembril. 15. veebruari väljamakse toimub eelneva aasta aruande alusel, muudatusi arvestatakse 15. mai osamakses (vt rahastamise suunise jaotis 7.3).

([35]) Teave sisaldab ametisaladust

(183) RBG ja BSM sarnastele ettevõtjatele, kes saavad hüvitise vastavalt juhtimise ja kasumi ülekandmise leppele või oma valdusühinguga sõlmitud lepingu kaudu, kehtib erikord. Neil juhtudel väljastab VRR teatise rahastamisest keeldumise kohta. Selles teatises on fikseeritud hüvitise suurus, millele ettevõtjal on õigus. Teise võimalusena sätestatakse rahastamise suunises, et sellised ettevõtjad võivad esitada taotluse kohustava teate saamiseks lubatavate hüvitiste suuruse kohta (vt rahastamise suunise jaotis 7.2).

(184) Viimati nimetatud juhul sätestab rahastamise suunis, et abi asjakohasuse korral peab abi saav ettevõtja koos omavalitsusega, kelle alluvuses ta on, kehtestama ennetava korra ülemäärase hüvitamise vältimiseks. Kuna Saksamaa on arvamusel, et kõnealune meede ei kuulu riigiabi alla, siis seni vastavaid meetmeid ei ole võetud.

(185) Veoettevõtjad peavad igal aastal näitama tegeliku kulu, mis on neile avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkinud. VRR hindab neid andmeid ja juhul, kui eelnevalt arvutatud hüvitis ületab tegelikku kulu, nõuab VRR enammakstud raha tagasi.

(186) Komisjon on arvamusel, et rahastamise suunise praegune sõnastus ei ole RBG ja BSM ülemäärase hüvitamise välistamiseks piisav järgmistel põhjustel:

a) välja on jäetud kasum, mida saadakse veoteenuste osutamise eest tipptundidel tulusatel liinidel: rahastamise suunise praeguse sõnastuse kohaselt loetakse avaliku teenindamise kohustusteks üksnes neid ettevõtjatele seatud kohustusi, mis kuuluvad nelja hüvitatava kulukategooria alla. Hüvitise arvutamisel peetakse silmas nelja kulukategooria alla kuuluvate teenuste tulusid, st eelkõige teenuseid hõreda liiklusega ja kõrvalistes piirkondades; tulusatest veoteenustest tipptundidel saadav tulu on siiski välja jäetud:

b) puudub juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe alusel saadud ülemäärase raha tagasinõude mehhanism: praegusel kujul käsitatakse rahastamise suunises erinevalt VRRilt hüvitisi saavaid ettevõtjaid ning neid ettevõtjaid, kellele makstakse hüvitist juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe alusel. Kui esimeste käsutuses on ainult rahastamise suunise alusel arvutatav hüvitise summa, siis teiste kulud kaetakse täies ulatuses. Neil on õigus endale jätta vahesumma (rahastamise suunise alusel saada oleva summa ja oma tegelike kulude vahe), kuna ei leidu ühtegi õiguslikult siduvat menetlust, mis annaks VRRile õiguse seda vahesummat tagasi nõuda.

RBG ja BSMi hindamine

(187) Avaliku teenindamise kohustuse täitmise hüvitamine võib käesoleval juhul toimuda otse vastavate ettevõtjate avalike osanike panuste, juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe ja/või VRRi kaudu. Komisjon kinnitab, et kolmanda Altmarki kriteeriumiga ei ole tehtud kohustuseks, et makseid peab tegema korraldav asutus (kelleks antud juhul on VRR). Siiski peab olema tagatud, et iga-aastane hüvitis ei ületa summat, mis on nõutav avaliku teenindamise kohustustega tekkivate kulude katmiseks.

(188) Rahastamisteatistes on määratud, et neis sisalduv summa on tegelike kulude järelkontrolli reservatsiooniga suurim makstav summa. Rahastamise summa all mõeldakse omavalitsuse käsutusse antud rahalist vara.

(189) Veoettevõtjad peavad igal aastal näitama tegeliku kulu, mis on neile avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkinud. Hilisemal kontrollimisel kajastub tegelik kulu, mis on tekkinud igas tegevusharus ja igas kategoorias eraldi. Seejärel võrreldakse tagantjärele väljaselgitatud kulusid eelnevalt antud kuludega. Võrdlemise hõlbustamiseks vastab tagantjärele arvutuskäiku kajastav rahastamisteatise struktuur eelnevat arvutuskäiku sisaldava rahastamisteatise struktuurile. Saksamaa andmete kohaselt koostatakse sellised eelnevad ja võrdlevad rahastamisteatised RBG ja BSMi kohta iga kontrollitava aasta eest. VRR hindab neid andmeid ja juhul, kui eelnevalt arvutatud hüvitis ületab tegelikku kulu, nõuab VRR enammakstud raha tagasi. Rahastamise suunises puudub siiski täpsem kord ülemäärase rahastamise või ülemakstud raha tagastamise meetodi kohta.

(190) Seetõttu peab komisjon kontrollima, kas BSM ja RBG on ajavahemikul 1. jaanuarist 2006 kuni 31. detsembrini 2009 saanud ülemäärast hüvitust. Saksamaa edastas komisjonile teabe BSMile ja RBG-le tehtud tegelike maksete kohta. Selleks saatis Saksamaa komisjonile RBG ja BSMi iga-aastased kasumiaruanded. Igal aastal kontrollib iga ettevõtja tulusid ja kulusid majanduskontroll, kes oli eelnevalt ka vastavad aastaaruanded kinnitanud.

Rahastamise suunise kohaselt ning juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe alusel tehtud maksed

(191) 2006. aastal tekkis RBG-l 65 miljoni euro suurune kahjum ([36]). 64,1 miljoni euro suuruse kahjumi katsid Nordrhein-Westfaleni liidumaa ja VVR. Nimetatud summa on 7 miljoni euro võrra väiksem summast, millele RBG-l oleks olnud õigus VRR-i rahastamisteatise järgi. 2007. aastal andsid Nordrhein-Westfaleni liidumaa ja VVR ettevõtjale RGB hüvitist kogusummas 52,2 miljonit eurot. Nimetatud summa on 17,5 miljoni euro võrra väiksem summast, millele RBG-l oleks olnud õigus VRR-i rahastamisteatise järgi. 2007. aastal olid RBG aruandeaasta tulud ja kulud nullis. 2008. aastal oli RBG avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest saadud hüvitise suuruseks 41,9 miljonit eurot, mis kattis tema kahjumi, millest tulenevalt oli RBG aruandeaasta puhaskasum nullis. Nimetatud summa on 14,1 miljoni euro võrra väiksem summast, millele RBG-l oleks olnud õigus VRR-i rahastamisteatise järgi. 2009. aastal oli RBG avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest saadud hüvitise suuruseks 45,3 miljonit eurot, mis kattis tema kahjumi, millest tulenevalt oli RBG aruandeaasta puhaskasum nullis. Nimetatud summa on 11,4 miljoni euro võrra väiksem summast, millele RBG-l oleks olnud õigus VRRi rahastamisteatise järgi.

(192) Aastatel 2006–2009 ulatus BSMi kahjum avaliku sõitjateveo sektoris järgmiste summadeni[…] eurot (2006), […] eurot (2007), […] eurot ([37]) (2008) ja[…] eurot (2009). Võrreldes neid kahjumeid rahastamisteatiste summadega, märgib komisjon, et BSMi kahjum avaliku sõitjateveo sektoris ületab rahastamisteatistes fikseeritud summad. Kogukahjum (st rahastamisteatistes lubatud maksete summa ja lisakahjum) kaeti ettevõtjaga Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH sõlmitud juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe alusel, nii et BSMi majandusaasta netokasum/-kahjum olid nullis.

(193) Komisjon tuvastab, et lisakahjumi katmine ei põhine mitte uuel rahastamissüsteemil, vaid eranditult juhtimise ja kasumi ülekandmise leppel. Nimetatud juhtimise ja kasumi ülekandmise lepe sõlmiti enne turu avamist bussiliikluse teenustele 1995. aastal mõnedes liikmesriikides. Kuna turu avamine oli liikmesriikide otsus, siis on juhtimise ja kasumi ülekandmise leppe puhul (niivõrd kui see pidi endast kujutama abi) ([38]) menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkti v kohaselt tegemist olemasoleva abiga.

(194) Komisjon leiab, et sõitjateveo teenuste turg avati määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumisega ELi õigusnormide alusel 3. detsembril 2009. Määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punkti b alapunkti v kohaselt muutusid kõik sõitjateveo teenused abiks pärast tegevuse liberaliseerimist liidu õiguses ning pärast liberaliseerimise kuupäeva ei käsitleta seda enam olemasoleva abina. Põhjendustes 114–124 nimetatud põhjustel hõlmab see otsus ainult ajavahemikku määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumiseni.

(195) Sellest tulenevalt võib komisjon aastate 2006–2009 kohta kinnitada, et BSMi ja RBGd ei ole uue rahastamissüsteemi alusel ülemääraselt rahastatud ning seega on uue rahastamissüsteemi alusel tehtud makseid arvestades kolmas Altmarki kriteerium täidetud.

9.2.4. KESKMISE SUURUSEGA, HÄSTI KORRALDATUD JUHTIMISEGA NING TRANSPORDIVAHENDITEGA ASJAKOHASELT VARUSTATUD ETTEVÕTJA

(196) Lõpuks sätestab Altmarki kohtuotsus järgmist: „kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud avalikus hankemenetluses, oli sobiva hüvitise tase kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit”.

(197) RBGd ega ka BSMi ei valitud kõnealuse avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks välja avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva pakkumismenetluse raames. Seega peab komisjon Altmarki neljanda tingimusega seoses uurima teist ettenähtud alternatiivi, mille kohaselt hüvitise suuruse määramisel tuleb aluseks võtta keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjakohaselt transpordivahenditega varustatud ettevõtja kulude analüüs.

([36]) Vt Düsseldorfi linna 2006. aasta osalusaruannet (teavet järgnevate aastate kohta on võimalik saada vastavalt lingilt): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf.

([37]) Nimetatud summa hõlmab avaliku sõitjateveo teenuse ja raudteekaubaveo kahjumit. Komisjon tuvastas, et menetluses (nagu märgitud põhjendustes 114–124) uuriti ainult neid hüvitisi, mida BSM ja RBG said VRRi avaliku reisijateveo uue rahastamissüsteemi alusel. Seetõttu ei puuduta see otsus hüvitisi, mida BSM sai raudteekaubaveo teenuste eest.

([38]) Vt põhjendus 215.

(198) Saksamaa toob esile, et hüvitise arvutamisel kasutatud parameetrid leiti kõigi VRRi rahastamissüsteemi kuuluvate ettevõtjate keskmiste kulude alusel.

(199) Ametliku uurimismenetluse jooksul teatas Saksamaa, et VRR leidis keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjakohaselt transpordivahenditega varustatud ettevõtja nelja kulukategooria alla kuuluva avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkivad kulud oma eksperdi statistiliste andmete alusel. VRR kohandas neid andmeid oma tingimustega, võttes seejuures arvesse teatavaid (nt piirkondlikke) erisusi. Analüüsi põhjal määrab VRR eraldi kindlaks iga kulukategooria keskmiste turuhindade kasumimäära.

(200) Antud kontekstis märkis komisjon esiteks, et statistiliste andmete kasutamise eesmärk on tagada, et hind kehtestataks keskmise suurusega ettevõtja kulude põhjal.

(201) Teiseks, võttes arvesse, et kõigil avalikke veoteenuseid osutavatel ettevõtjatel on tegevusluba või avaliku teenindamise leping ning nad pidid täitma neile tegevuslubades või lepingutes kehtestatud nõudeid (nt pidid nad olema varustatud asjakohaste transpordivahenditega, et täita vajalikke kvaliteedinõudeid).

(202) Menetluse algatamise otsuses osutati, et statistiliste veokulude kasutamisel ei saa *per se* jõuda järeldusele, et ettevõtjaid, kes nõustusid osutama teenuseid nende parameetrite alusel, tuleks pidada hästi korraldatud juhtimisega ettevõtjateks. Kõnealuse summa kehtestamisel aluseks olnud statistilised andmed käsitlesid üksnes veoteenuste osutamise tegelikke kulusid erinevates piirkondades (Saksamaal ja Austrias) 2003. aastal. Seega puuduvad tõendid, et kõnealused keskmised kulud kujutavad endast tõhusa ettevõtja kulusid. Komisjon tuli ka kohtuasjas C 3/08 – *Southern Moravia Bus Companies* ([39]) ja kohtuasjas C 16/07 – *Postbus AG* ([40]) nimetatud lõppotsusele. Viimati nimetatud otsuse põhjendustes 85 ja 86 nimetatud põhjused kehtivad ka käesoleva otsuse kohta.

(203) Komisjon märgib täiendavalt, et 2003. aasta statistilised andmed esitati ja neid ajakohastati kooskõlas rahastamise suunise 9. lisas toodud indeksiga ning vastavalt mahtude suurenemisele/vähenemisele ja struktuurimuutustele. Statistilise kulude hinnaindeksi indekseerimiseks kasutatakse meetodeid, mida rakendatakse ka Saksamaa veoettevõtjate liidu avaliku linnatranspordi (*ÖPNV vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) teenuste puhul, samuti kasutati Saksamaa statistikaameti andmeid. Selline ajakohastamine ei kajasta siiski piisavalt vahepeal selles tööstusharus saavutatud tõhususe kasvu.

(204) Lõpuks märgib komisjon, et asjaolust, et rahastamise suunisega kehtestati kulukategooria 4b hüvitis (hüvitis täiendavate kulude eest, mis tekivad poliitiliselt põhjendatud, turu tavalistest hüvitusmudelitest suuremate eritariifide kasutamisest), võib järeldada, et veoettevõtjad maksavad VRRis makse, mis on turu tavapärasest tasemest kõrgemad. Saksamaa kinnitas, et RBG ja BSM maksavad selliseid makse ja saavad hüvitisi kulukategooria 4b raames.

(205) Kokkuvõtteks ei nähtu komisjoni kasutuses olevatest tõenditest, et hüvitiste suurust arvutati nii, et RBG ja BSMi kulusid võrreldi mõne hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kuludega. Seega ei arvutatud hüvitise suurust hästi korraldatud juhtimisega ettevõtjale viidates.

(206) Komisjon otsustab seetõttu, et neljas Altmarki kriteerium ei ole täidetud maksete osas, mida RGB ja BSM saavad hüvitisena avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest.

9.2.5. JÄRELDUS

(207) Kuna neljas Altmarki kriteerium ei ole täidetud, siis kujutab rahastamissüsteem komisjoni arvates käesoleval juhul RBG ja BSM puhul majanduslikku eelist.

9.3. *KONKURENTSI MOONUTAMINE*

(208) Rahastamissüsteem võib põhjustada konkurentsi moonutamist, kuna riiklik rahastamine tugevdab avaliku teenindamise kohustust täivaid ettevõtjaid ning võimaldab neil kasutada neid eeliseid volituse pikendamiseks, samal ajal kui konkurentidel need eelised volituse saamise huvi korral puuduvad. Asjaolu, et ettevõtjaid jaotatakse võibolla alltööettevõtjateks, ei takista võimalikku konkurentsi mõjutamist, kuna need ettevõtjad tegutsevad koos teiste avalike ja eraettevõtjatega samal turul.

([39]) 26. novembri 2008. aasta otsus (ELT L 97, 16.4.2009, lk 14).
([40]) 26. novembri 2008. aasta otsus (ELT L 306, 20.11.2009, lk 26).

(209) Lisaks võivad rahalisi vahendeid saavad ettevõtjad kasutada neid eeliseid teiste ettevõtjatega teistel turgudel konkureerides.

9.4. *MÕJU LIIKMESRIIKIDEVAHELISELE KAUBANDUSELE*

(210) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt eeldatakse, et kui mõni eelise andmisega seotud meede tugevdab ühe ettevõtja seisundit äritehingutes võrreldes tema konkurentidega liidu siseselt, kahjustab see liikmesriikidevahelisi ärisuhteid ([41]). Selline soodustatud ettevõtja seisundi tugevnemine konkurentsis teiste äriettevõtjatega liidu piires moonutab (või ähvardab moonutada konkurentsi) ning kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust ([42]).

(211) Seetõttu tuleb kindlaks teha, kas VRRi poolt veoettevõtjatele RBG ja BSM antud raha on majanduslikuks eeliseks, mis tugevdab nende positsiooni liidusiseses kaubanduses võrreldes teiste konkurentidega.

(212) Komisjon juhib esmalt tähelepanu sellele, et avalike sõitjateveo teenuste turg Saksamaal, kus need ettevõtjad tegutsevad, on konkurentsiks avatud ka teiste liikmesriikide ettevõtjatele ([43]).

(213) Samuti märkis kohus oma Altmarki otsuses järgmist:

„77. Selle kohta tuleb kõigepealt märkida, et ei ole välistatud, et liikmesriikidevahelist kaubandust võib siiski kahjustada ka avalik-õiguslik toetus, mis on antud ainult kohalikke või piirkondlikke veoteenuseid osutavale ettevõtjale, kes ei osuta neid teenuseid väljaspool oma päritoluriiki.

78. Kui liikmesriik annab ettevõtjale avalik-õigusliku toetuse, aitab see ettevõtjal veoteenuse pakkumist jätkata või teenuse mahtu suurendada, mille tagajärjel väheneb muudes liikmesriikides asuvate ettevõtjate võimalus pakkuda veoteenust selle liikmesriigi turu…” ([44]).

(214) Lisaks teeb komisjon kindlaks, et veoettevõtjate RBG ja BSM majandusliku eelisega seotud riiklik rahastamine VRRi kaudu parandab nende majanduslikku olukorda. Tänu toetatud majanduslikule olukorrale saavad nad edaspidi veoteenuseid osutada. Lisaks vähendab see Saksamaal ja teistes liikmesriikides asuvate ettevõtjate võimalust osutada oma veoteenuseid mõlema veoettevõtja teenindataval transporditurul (Düsseldorfi piirkonnas) ka siis, kui see on õiguslikult võimalik.

(215) Komisjon otsustab seetõttu, et RBG ja BSMi rahastamine avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest makstava hüvitise näol tugevdab nende positsiooni liidusiseses kaubanduses võrreldes teiste konkurentidega ja mõjutab sellega liikmesriikidevahelist kaubandust.

9.5. *JÄRELDUS*

(216) Seetõttu jõuab komisjon otsusele, et RBG-le ja BSMile avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest tagatud raha on riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike1 tähenduses.

10. **ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA**

(217) Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 93 on ette nähtud abi kokkusobivuse tingimused, mida kohaldatakse transpordi valdkonnas transpordi koordineerimise ja avaliku teenindamise kohustuse täitmisel.

(218) Komisjon märgib, et käesoleval juhul ei saa kohaldada artikli 106 lõiget 2 avalike vedude ettevõtjatele, kuna artikkel 93 on *lex specialis* selle artikli 106 lõike 2 suhtes ([45]).

(219) Altmarki otsuse kohaselt ([46]) ei saaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklit 93 vahetult kohaldada, vaid üksnes nõukogu määruste alusel, eelkõige määruse (EMÜ) nr 1191/69 või määruse (EMÜ) nr 1107/70 alusel.

(220) 3. detsembril 2009. aastal jõustus määrus (EÜ) nr 1370/2007. Nimetatud määrusega tühistati samaaegselt määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70.

([41]) 17. septembri 1980. aasta otsus kohtuasjas 730/79: Philip Morris *vs.* komisjon, EKL 1980, lk 2671, punkt 11; 30. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaams Gewest *vs.* komisjon, EKL 1998, lk II–717, punkt 50.

([42]) Kohtuasi 730/79: Philip Morris *vs.* komisjon, punkt 12.

([43]) Kohtuasi C-280/00, Altmarki otsus, punkt 79.

([44]) Kohtuasi C-280/00, Altmarki otsus, punktid 77–78.

([45]) Komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsuse 2005/842/EÜ (ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes) punkt 17 (ELT L 312, 29.11.2005, lk 67).

([46]) Kohtuasi C-280/00, Altmarkiotsus, punkt 107. Vt ka 16. märtsi 2004. aasta kohtuotsus kohtuasjas T-157/01, Danske Busvognmænd *vs* komisjon, EKL 2004, lk II -917, punkt 100.

(221) Määrust (EÜ) nr 1370/2007 kohaldatakse avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstava hüvitistele ja see käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja muud liiki rööbasteedel ning maanteel. Seetõttu peab komisjon hindama kõnealuste meetmete kokkusobivust siseturu põhimõtetega, võttes aluseks määruse (EÜ) nr 1370/2007, mis oli komisjoni otsuse ajal kohaldatav õigusakt.

(222) Määruses (EÜ) nr 1370/2007 sätestatakse tingimused, mille alusel pädev asutus võib maksta hüvitist avaliku teenuse osutamise kohustuse täitmise eest reisijateveoteenuse kujul, mida osutatakse avaliku teenindamise lepingu alusel. Käesoleval juhul anti volitus täita avaliku teenindamise kohustust nn kolme volitusdokumendiga (st tegevuslubade, lähiliikluse kavade ja VRRi rahastamissuunise põhjal välja antud vastava rahastamisteatise alusel).

(223) Komisjon teeb ka kindlaks, et huvitatud isik ei vaidlustanud kõnealusel juhul määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamist. Lisaks leiab komisjon, et Saksamaa arvates peaks määrust (EÜ) nr 1370/2007 kohaldatama üksnes hüvitiste maksmisel, mida on antud alates 3. detsembrist 2009.

(224) Pärast Saksamaa väidete hindamist jõudis komisjon otsusele, et need ei tekita kahtlusi riigiabi eeskirjade *ratione temporis* kohaldamise suhtes, mille kohaselt komisjon peab oma põhjendustes tuginema otsuse tegemise ajal kehtivatele õigusaktidele. Komisjon on seisukohal, et avaliku teenindamise lepinguid tuleb kontrollida määruse (EÜ) nr 1370/2007 alusel järgmistel põhjustel.

(225) Komisjon nendib esmalt, et määrus (EÜ) nr 1370/2007 sätestab ise selle jõustumise põhimõtted ja selles nähakse ette määruse kohaldamise *ratione temporis*. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 12 kohaselt jõustus määrus 3. detsembril 2009. Artikli 10 lõike 1 kohaselt tühistatakse määrus (EMÜ) nr 1191/69 sellest kuupäevast alates. Seega ei saa komisjon enam oma hinnangus tugineda määrusele (EMÜ) nr 1191/69, mis otsuse tegemise ajal enam ei kehtinud, vaid selle asemel tuleks tugineda määrusele (EÜ) nr 1370/2007.

(226) Teiseks teeb komisjon kindlaks, et määrus (EÜ) nr 1370/2007 ei sisalda viiteid sellele, et see ei ole kohaldatav enne selle määruse jõustumist välja antud avaliku teenindamise lepingutele. Nii sisaldab määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 8 lõige 3 enne määruse jõustumist välja antud lepingute üleminekusätteid. See säte kujutab endast erandit määruse artikli 8 lõike 2 kohaldamisest, mis käsitleb artiklis 5 määratletud eeskirju lepingu väljaandmise kohta. Seetõttu tuleb märkida, et erandid lepingute väljaandmise kohta üleminekuperioodil ei oleks olnud nõutavad, kui enne määruse jõustumist välja antud avaliku teenindamise lepingud ei oleks jäänud nende kohaldamisalasse. Nii kinnitab artikkel 8 vastupidi, et määruse ülejäänud sätted nende lepingute kohta kehtivad.

(227) Kolmandaks viitab komisjon, et komisjoni teatist ebaseadusliku riigiabi hindamisel kohaldatavate sätete kohta ([47]) ei saa käesoleval juhul rakendada. Nii on selles teatises üksikasjalikult selgitatud, et nõukogu ja komisjoni määruste tõlgendamise riigiabi valdkonda puudutavas osas on jäetud tähelepanuta. Määrus (EÜ) nr 1370/2007 sätestab siiski korra selle ajaliseks piiranguks.

(228) Neljandaks rõhutab komisjon, et Euroopa kohus on samuti kinnitanud põhimõtet, mille kohaselt uut eeskirja tuleb kohaldada kohe õigusnormi varasema normi kehtivusajal tekkinud olukorra oodatavatele tagajärgedele. Komisjon otsustas ka, et õiguspärase ootuse kaitse põhimõttega ei tohi nii kaua viivitada, et uue eeskirja kohaldamine õigusnormi oodatavatele tagajärgedele vana regulatsiooni kehtivuse ajal on välistatud ([48]).

(229) Viiendaks otsustas Euroopa Kohus, et ühenduse materiaalõigusnorme tuleb tõlgendada nii, et need on enne nende jõustumist tekkinud olukordade suhtes kohaldatavad üksnes siis, kui selline võimalus tuleneb selgelt nende sõnastusest, eesmärgist või ülesehitusest ([49]). Nimetatud viimane tingimus on, nagu põhjenduses 228 esitatud, määruse (EÜ) nr 1370/2007 puhul selgesti täidetud.

(230) Kuuendaks leiab komisjon täiendavalt, et Euroopa Kohus on samas otsuses jõudnud järeldusele, et kui õigusnorme, mille alusel liikmesriik teatab kavandatavast abist, muudetakse enne komisjoni otsuse tegemist, on komisjon otsuse tegemisel kohustatud uute eeskirjade alusel otsuse tegema ([50]). Lisaks selgitas Euroopa Kohus, et liikmesriigi kavandatavast abist teatamine ei loo lõplikult määratletud õiguslikku olukorda ega õiguspärase ootuse kaitset, mis nõuaks, et komisjon kohaldaks selle abi ühisturu kokkusobivuse hindamisel teatise kuupäeval kehtinud eeskirju. Järelikult oleks vastuoluline võimaldada liikmesriigil, kes seevastu ei ole teatamiskohustust järginud, luua ebaseadusliku antava riigiabi kaudu lõplikult määratletud õiguslik olukord.

([47]) EÜT C 119, 22.5.2002, lk 22.
([48]) Vt 11. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-334/07 P: Prantsusmaa *vs.* Freistaat Sacshen, EKL 2008, lk I-9465, punkt 43.
([49]) Kohtuasi C-334/07 P: Kommission *vs.* Freistaat Sachsen, punkt 44
([50]) Kohtuasi C-334/07 P: Kommission *vs.* Freistaat Sachsen, punkt 53

(231) Seega leiab käesoleval juhul rakendamist määrus (EÜ) nr 1370/2007 ([51]).

10.1. *RIIGIABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA MÄÄRUSE (EÜ) NR 1370/2007 ALUSEL*

(232) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 9 lõike 1 kohaselt peavad „ühisturuga kokku sobima need avaliku teenindamise hüvitised, mida käesoleva määruse kohaselt makstakse avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks […]". Peale selle hindab komisjon, kas rahastamise suunis ja selle alusel RBG-le ning BSM-ile makstud hüvitised vastavad määruse (EÜ) nr 1370/2007 sätetele.

(233) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 3 lõike 1 kohaselt kehtib järgmine: „Kui pädev asutus otsustab valitud teenusepakkujale anda avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ainuõiguse ja/või määrata ükskõik millise hüvitise, peab ta seda tegema avaliku teenindamise lepingu raames".

(234) Käesoleval juhul anti volitus täita avaliku teenindamise kohustust nn kolme volitusdokumendiga (st tegevuslubade, linnatranspordi kavade ja VRRi rahastamissuunise põhjal välja antud vastava rahastamisteatise alusel). Seetõttu otsustab komisjon, et määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 3 säte on täidetud.

(235) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklis 4 määratletakse avaliku teenindamise lepingute järgmine kohustuslik sisu:

(236) Artikli 4 lõike 1 punkt a – määratlevad selgesõnaliselt avaliku teenindamise kohustused: nagu selgitatud lõikes 8.2.1, volitati RBG-d ja BSMi selgesõnaliselt täitma avaliku teenindamise kohustust.

(237) Artikli 4 lõike 1 punkt b – hüvitise arvutamise parameetrid peavad olema eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil kehtestatud, et oleks välistatud ülemääraste hüvitiste maksmine: nagu näidatud lõikes 9.2.2, määratakse hüvitiste parameetrid rahastamisest keeldumise teatises objektiivsel ja läbipaistval viisil, kus enne avaliku teenindamise kohustuse täitmist on näidatud suurim makstav summa igas kulukategoorias iga tegevusharu jaoks.

(238) Artikli 4 lõike 1 punkt c ja artikli 4 lõige 2 – teenuse osutamisega seotud kulude jaotuskord: eespool nimetatud parameetrite alusel on olemas selge kulude jaotuskord nelja kulukategooria kohta, mille eest hüvitist makstakse. Neljas avaliku teenindamise kohustuse kulukategoorias on eraldi kulujaotus, kusjuures neid kohaldatakse Saksa õiguse kohaselt kehtivatele raamatupidamistavadele ja erapooletu audiitor ja VRR kontrollivad seda igal aastal.

(239) Artikli 4 lõige 3 – avaliku teenindamise lepingute kestus on piiratud ja ei ületa kümmet aastat bussiteenuste ja 15 aastat reisijateveoteenuste puhul raudteel või muudel rööbasteedel: esialgselt anti volitus täita avaliku teenindamise kohustust nn kolme volitusdokumendiga (st tegevuslubade, lähiliikluse kavade ja VRRi rahastamissuunise põhjal välja antud vastava rahastamisteatise alusel). Pärast määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist koondati veoettevõtjatele pandud avaliku teenindamise kohustused ainsasse 10aastase kehtivusajaga dokumenti. Avaliku teenindamise lepingute kohta, mis olid olemas juba enne määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist, kehtivad üleminekusätted. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 8 lõike 3 punkti d alusel võivad avaliku teenindamise lepingud, mis sõlmiti alates 2000. aasta 26. juulist ja enne 3. detsembrit 2009 muu menetluse kui võistleva pakkumismenetluse alusel, jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui nad on piiratud kestusega, mis on võrreldav artiklis 4 osutatud kestustega. Käesoleval juhul anti ülesanne artikli 8 lõike 3 punktis d nimetatud ajavahemikus ilma pakkumismenetlust korraldamata. Seetõttu kehtib tähtajaline kehtivusaeg artikli 4 kohaselt. Lepingu kehtivusaeg on nüüd piiratud 10 aastaga; seega on ta kooskõlas artikli 4 lõike 3 sätetega.

(240) Artikli 4 lõige 5 – teatud sotsiaalsete standardite järgimise nõue: kohaldatavad tariifilepingud sisalduvad vastavates dokumentides, kuna RBG ja BSM on kohustatud rakendama Nordrhein-Westfaleni tööandjana tegutsevate kohaliku omavalitsuse asutuste liiduga kooskõlastatud tariifilepinguid.

(241) Artikli 4 lõige 6 – teatud kvaliteedistandardite järgimise nõue: kvaliteedistandardite sätted sisalduvad vastavates volitusdokumentides.

([51]) See vastab komisjoni meetmete vastuvõtmise tavale (vt 24. veebruari 2010. aasta kohtuotsus C-41/2008, Danske Statsbaner, lõppotsus, punktid 303–313) ja EFTA järelevalveamet (vt otsus 254/10/COL, AS Oslo Sporveier ja AS Sporveisbussene, 21. juuni 2010. aasta otsus, lk 17 ja 18.

(242) Komisjon on põhjendustes 54 jj sisalduvate selgituste põhjal arvamusel, et kolmekordne volitusdokument sisaldab kõiki kohustuslikke sätteid määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 4 kohaselt.

(243) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklis 5 määratletakse avaliku teenindamise lepingute sõlmimise tingimused. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 8 lõikes 2 esitatud üleminekusätete kohaselt peab avaliku teenindamise lepingute sõlmimine transpordi kohta raudteel ja maanteel olema määruse artikliga 5 vastavuses siiski alles alates 3. detsembrist 2019. Seega ei ole määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 sätted kõnealusel juhul kohaldatavad.

(244) Komisjon juhib Saksamaa tähelepanu uuesti sellele, et liikmesriigid peavad selle üleminekuperioodi jooksul võtma meetmeid vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikliga 5.

(245) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 6 lõike 1 kohaselt peavad kõik hüvitised olema kooskõlas artikli 4 sätetega ja määruse lisaga.

(246) Komisjon juhib esmalt tähelepanu sellele, et – nagu eelnevalt selgitatud – on kõnealusel juhul kõik artikli 4 sätted täidetud.

(247) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisas on kehtestatud, et hüvitis ei tohi ületada summat, mis saadakse järgnevatest teguritest: kulud, mis tekivad seoses avaliku teenindamise kohustusega, miinus tariifidelt saadud sissetulek, miinus mis tahes positiivne finantsmõju, mis on saadud kõnealus(t)e avaliku teenindamise kohustus(t)ega seonduvas võrgus, pluss mõistlik kasum. Lisas on kindlaks määratud, et kulude ja tulude arvestust peab pidama vastavalt kehtivatele raamatupidamis- ja maksustamispõhimõtetele. Raamatupidamine peab läbipaistvuse otstarbel toimuma eraldi.

(248) Kõnealusel juhul teeb komisjon kindlaks, et avaliku teenindamise kohustuste hüvitis, nagu esitatud lõikes 9.2.3, on kooskõlas lisas olevate sätetega ja hüvitised ei too kaasa ülemäärast hüvitamist. Pärast kasutustasude, laekumiste, muude positiivsete finantsmõjude ning avaliku teenindamise kohustustega seotud kulude arvestamist selgus, et BSM ja RBG olid avaliku teenindamise kohustuste täitmise tõttu igal aastal kahjumis. Need kahjumid kaeti aastail 2006–2009 vastavate hüvitistega, mille tõttu aruandeaasta kasum oli nullis.

(249) Lisaks teeb komisjon kindlaks, et ettevõtjad ei saa kõnealusel juhul mingisugust mõõdukat kasumit. Avaliku teenindamise kohustustega seotud kulusid ja laekumisi kontrolliti veel veendumaks, kas nad on kehtivate raamatupidamis- ja maksustamispõhimõtetega kooskõlas. Läbipaistvuse suurendamiseks toimub asjaomaste ettevõtjate raamatupidamine eraldi avaliku teenindamise kohustusega seotud ja sellega mitte seotud teenuste ja tegevuste osas.

(250) Eespool esitatud selgituste alusel otsustab komisjon, et avaliku teenindamise kohustuste hüvitis ei põhjusta ülemäärast rahastamist ning on kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklitega 4 ja 6 ja selle lisaga.

(251) Seetõttu on komisjon arvamusel, et kõnealusel juhul on järgitud abi siseturuga kokkusobivuse õigusliku hindamise üldpõhimõtteid. Lisaks märgib komisjon, et avaliku teenindamise kohustuste hüvitise kontrollimine RBG ja BSM huvides määruse (EÜ) nr 1107/70 alusel oleks viinud samasugustele lõpptulemustele.

(252) Komisjon jõuab seega järeldusele, et RBG-le ja BSMile osutatud abi sobib Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 93 ja määruse (EÜ) nr 1370/07 artikli 9 lõike 1 kohaselt siseturu põhimõtetega kokku.

11. **JÄRELDUS**

(253) Seega jõuab komisjon järeldusele, et RBG-le ja BSMile osutatud abi sobib määruse (EÜ) nr 1370/07 artikli 9 lõike 1 ja Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 93 kohaselt siseturu põhimõtetega kokku. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et käesolev otsus puudutab võetud meetmete kui riigiabi kokkusobivust siseturuga ning et see hinnang ei enneta komisjoni kontrolli silmas pidades liidu õigusnormide kohaldamist avalikule hankele ja kontsessioonidele.

(254) Komisjon juhib tähelepanu sellele, et ta võib kontrollida Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt riigiabi kokkusobivust siseturuga sõltumatult võimalikust vastuolust Euroopa Liidu muu õigusaktiga, sel määral kui viimane ei ole lahutamatult seotud abi esemega niivõrd, et eraldatud kontrollimine ei ole võimalik.

(255) Kõnealusel juhul tuvastab komisjon, et võimalikul vastuolul avalike hangete ja kontsessioonide eeskirjadega, näiteks kui väljastatakse tegevuslubasid BSMile ja RBGle, ei oleks konkurentsi kahjustav mõju vältimatu, mis abi tõttu tekkivat konkurentsi moonutamist veelgi suurendaks. Käesolev otsuses piirdutakse seega riigiabi hindamisega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabi, mida Saksamaa andis aastatel 2006–2009 ÖSPV rahastamise suunise alusel ettevõtjate Rheinbahn AG ja Bahnen der Stadt Monheim rahastamiseks transpordiühenduse Verkehrsverbund Rhein-Ruhri kaudu, sobib määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 9 lõike 1 ja Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 93 kohaselt siseturu põhimõtetega kokku.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel, 23. veebruar 2011

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA