II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 23. februára 2011

o štátnej pomoci C 58/06 (ex NN 98/05) Nemecka pre podniky Bahnen der Stadt Monheim (BSM) a Rheinische Bahngesellschaft (RBG) v rámci dopravného zväzu Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

[oznámené pod číslom K(2011) 632]

(Iba nemecké znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2011/501/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 ([1]),

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zúčastnených strán na predloženie pripomienok v súlade s uvedenými ustanoveniami ([2]) a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Listom z 21. decembra 2006 Komisia oznámila Nemecku svoje rozhodnutie preskúmať „starý systém financovania“ dopravného zväzu Rhein-Ruhr (ďalej len „VRR“) ako existujúcu pomoc a začať konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ v súvislosti s „novým systémom financovania“ ([3]) VRR, na základe ktorého podnik Rheinische Bahngesellschaft AG (ďalej len „RBG“) a podnik Bahnen der Stadt Monheim GmbH (ďalej len „BSM“) získali náhrady za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Zároveň vyzvala Nemecko na predloženie pripomienok. Na žiadosť Nemecka sa 1. februára 2007 konalo stretnutie. Nemecko poskytlo svoje pripomienky 18. apríla a 4. mája 2007.

(2) Rozhodnutie Komisie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([4]) 31. marca 2007. Komisia vyzvala zúčastnené strany, aby k príslušným opatreniam predložili svoje pripomienky v lehote jedného mesiaca po tomto uverejnení.

(3) Komisia dostala pripomienky od jednej zúčastnenej strany, ktoré listom z 29. mája 2007 postúpila Nemecku. Nemecko dostalo príležitosť vyjadriť sa k nim v priebehu jedného mesiaca. Pripomienky Nemecka boli Komisii doručené listom z 29. júna 2007.

(4) Na žiadosť Nemecka sa 31. januára 2008 konalo ďalšie stretnutie. Po tomto stretnutí predložilo Nemecko 5. mája a 3. júla 2008 na základe vyzvania Komisie ďalšie informácie.

(5) Listami z 2. októbra 2007, 30. januára a 4. apríla 2008 vysvetlila zúčastnená strana svoje pôvodné vyjadrenia podrobnejšie.

([1]) S platnosťou od 1. decembra 2009 boli články 87 a 88 Zmluvy o ES nahradené článkami 107 a 108 ZFEÚ. Články 87 a 88 Zmluvy o ES a články 107 a 108 ZFEÚ sú v podstate identické. Na účely tohto rozhodnutia sa odkazy na články 107 a 108 ZFEÚ v prípade potreby chápu ako odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES.

([2]) Ú. v. EÚ C 74, 31.3.2007, s. 18.

([3]) Pozri oddiel 4.2.

([4]) Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

(6) Listom z 10. júla 2008 Komisia požiadala Nemecko o ďalšie objasnenie predložených informácií. Nemecko dostalo ďalej možnosť odpovedať na tieto objasnenia zúčastnenej strany v priebehu jedného mesiaca. Nemecko odpovedalo listami z 5. augusta a 30. septembra 2008.

(7) Listom zo 16. decembra 2009 Komisia vyzvala Nemecko a zúčastnenú stranu, aby do 10. januára 2010 predložilo pripomienky k zlučiteľnosti predmetných opatrení s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 ([5]). Nemecko a zúčastnená strana požiadali o predĺženie lehoty. Komisia predĺžila lehotu obom stranám do 12. januára 2010. Listom z 12. januára 2010 boli Komisii doručené pripomienky Nemecka. Zúčastnená strana nepredložila v rámci tejto lehoty žiadne pripomienky. Listom z 13. januára 2010 zúčastnená strana oznámila Komisii, že už nemá záujem o účasť na tomto konaní.

(8) Nemecko okrem toho listom z 12. januára 2010 oznámilo Komisii, že poverovacie akty pre podniky RBG a BSM, ako aj nový systém financovania VRR boli zmenené tak, aby boli v súlade s nariadením (ES) č. 1370/2007.

2. ZÚČASTNENÉ STRANY

(9) Dopravný zväz VRR založilo v oblasti Porýnia-Porúria niekoľko miest a okresov, aby splnili svoje záväzky týkajúce sa plánovania a organizácie hromadnej dopravy v tejto oblasti a zabezpečili náhrady za poskytovanie služieb hromadnej dopravy. VRR sa skladá z dvoch samostatných verejnoprávnych subjektov: Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ďalej len „ZV VRR“) ([6]) a Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (ďalej len „VRR AöR“) ([7]).

(10) Účelový zväz ZV VRR je oprávnený vyberať od miest a okresov, ktoré patria do jeho pôsobnosti, poplatky na financovanie náhrad za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Právnym základom týchto poplatkov sú § 19 a § 20 stanov pre Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr z 21. júna 2006 v znení z 10. decembra 2008 (ďalej len „stanovy ZV VRR“) ([8]).

(11) Podniky RBG ([9]) a BSM ([10]), ktoré boli údajne zvýhodnené uvedenými opatreniami, pôsobia v oblasti hromadnej dopravy (autobusy, električky a vlaky) v okolí Düsseldorfu. Ich trasy sú súčasťou siete hromadnej dopravy dopravného zväzu VRR.

(12) Podniky RBG a BSM prevádzkujú trasy hromadnej dopravy na základe licencií, ktoré získali od krajskej vlády mesta Düsseldorf podľa zákona o osobnej doprave, najmä jeho § 13. Touto licenciou získa žiadateľ výhradné právo na prevádzkovanie konkrétnej trasy. Na druhej strane musí podnik, ktorý túto licenciu získa, poskytovať služby hromadnej dopravy podľa podmienok stanovených v tejto licencii, v ktorej je uvedená najmä frekvencia dopravy, počet najazdených kilometrov a iné kvalitatívne parametre.

3. PODROBNÝ OPIS OPATRENIA

3.1. *NÁZOV, ROZPOČET A TRVANIE*

(13) Názov: Finančná podpora pre podniky BSM a RBG.

(14) V prípade podniku BSM dosahuje ročný rozpočet výšku od […] (*) do […] mil. EUR a v prípade podniku RBG od […] do […] mil. EUR. Rozpočet pre náhrady pochádza podľa smernice o financovaní a zmluvy o dominantnom vplyve a odvode ziskov zo štátnych zdrojov. Smernica o financovaní a zmluva o dominantnom vplyve a odvode ziskov majú neobmedzenú platnosť.

([5]) Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

([6]) Účelový zväz ZV VRR založili príslušné mestá a kraje podľa ustanovení zákona Severného Porýnia-Vestfálska o komunálnej verejnoprospešnej práci.

([7]) VRR AöR bol založený účelovým zväzom ZV VRR v septembri 2004. Od júna 2007 je VRR AöR verejnoprávnou spoločnou organizáciou na spoločné plnenie úloh v oblasti mestskej hromadnej dopravy, a to nielen v oblasti ZV VRR, ale aj v priľahlých oblastiach spoločnosti Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein. Keďže ZV VRR delegoval svoju správu a funkcie vrátane financovania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na VRR AöR, ďalej sa už nerozlišuje medzi ZV VRR a VRR AöR. V texte sa následne spoločne označujú ako „VRR“.

([8]) Aktuálne znenie stanov ZV VRR sa nachádza na tejto webovej stránke: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) Podnik RBG, ktorý bol 29. apríla 2005 premenovaný na Rheinbahn AG, je vo vlastníctve mesta Düsseldorf (5 %) a spoločnosti Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH (95 %), ktorá je zasa v 100 % vlastníctve mesta Düsseldorf a do 18. júna 2007 sa nazývala Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH. Podľa informácií uvedených na webovej stránke mesta Düsseldorf (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf) spoločnosť Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH vlastní takisto podiel vo výške 25,05 % v spoločnosti Stadtwerke Düsseldorf AG, podiel vo výške 100 % v spoločnosti Bädergesellschaft Düsseldorf mbH a podiel vo výške 50 % v spoločnosti Flughafen Düsseldorf GmbH (všetky údaje sú platné k 31. decembru 2006).

([10]) Podnik BSM je v 100 % vlastníctve spoločnosti Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, ktorá je zasa v 100 % vlastníctve mesta Monheim. Spoločnosť Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH vlastní okrem podniku BSM podiel vo výške 49,9 % v spoločnosti MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH, podiel vo výške 99 % v spoločnosti Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH a podiel vo výške 100 % v spoločnosti Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH.

(*) Tento údaj podlieha služobnému tajomstvu.

3.2. *PRÍJEMCOVIA POMOCI A CIEĽ*

(15) Príjemcami uvedených náhrad sú oba podniky RBG a BSM.

(16) Cieľom opatrenia je primerané poskytovanie služieb hromadnej dopravy obyvateľom. Podľa § 4 stanov ZV VRR je cieľom spolupráce medzi spolkovou krajinou Severné Porýnie-Vestfálsko, dopravným zväzom VRR a dopravnými podnikmi zvýšiť atraktivitu hromadnej dopravy prostredníctvom koordinovaného plánovania a vytvárania ponuky služieb, jednotných sadzieb priaznivých pre používateľov, koordinovaných informácií poskytovaných cestujúcim so zreteľom na potreby osôb so zdravotným postihnutím, ako aj prostredníctvom jednotných noriem kvality.

4. DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA

4.1. *PREDMET KONANIA*

(17) Rozhodnutie o začatí konania sa týka len náhrad pre podniky RBG a BSM, ktoré vychádzajú z nového systému financovania založeného rozhodnutím VRR z 28. júna 2005 a ktoré sa vzťahujú na služby vo verejnom záujme v oblasti autobusovej a električkovej dopravy. Toto konečné rozhodnutie sa preto týka len týchto náhrad pre podniky RBG a BSM.

4.2. *NOVÝ SYSTÉM FINANCOVANIA*

(18) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania v prípade podnikov RBG a BSM zistila tieto dva balíky finančných opatrení:

— financovanie dopravných podnikov v oblasti Porýnia-Porúria, ako sú napríklad podniky RBG a BSM, a to cez VRR, a

— krížovú dotáciu pre podniky RBG a BSM prostredníctvom mestských holdingových spoločností mesta Düsseldorf a mesta Monheim.

(19) Právnym základom pre oba balíky opatrení je smernica o financovaní osobnej verejnej cestnej prepravy v dopravnom zväze pre Porýnie-Porúrie, prijatá 28. júna 2005 (ďalej len „smernica o financovaní“), a jej prílohy ([11]).

(20) Právny základ pre druhý balík finančných opatrení ďalej tvoria bilaterálne zmluvy medzi podnikom RBG a holdingovou spoločnosťou mesta Düsseldorf a medzi podnikom BSM a holdingovou spoločnosťou mesta Monheim.

4.2.1. FINANCOVANIE PODNIKOV RBG A BSM PROSTREDNÍCTVOM DOPRAVNÉHO ZVÄZU VRR

(21) Dopravný zväz VRR realizuje platby podnikom, ktoré na jeho území poskytujú služby hromadnej dopravy, s cieľom pokryť časť ich nákladov. Rozhodnutím z 28. júna 2005 bol systém financovania platný od roku 1990 (ďalej len „starý systém financovania“) nahradený novým, výrazne zmeneným systémom (ďalej len „nový systém financovania“).

(22) Nový systém financovania bol naposledy zmenený 10. septembra 2009 so zreteľom na nadobudnutie účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 3. decembra 2009.

(23) Prostredníctvom reformy z 28. júna 2005 sa mal systém financovania VRR zosúladiť s rozsudkom Súdneho dvora vo veci Altmark ([12]). V oddieloch 5.4.3 až 5.4.5 smernice o financovaní sa vysvetľuje, akým spôsobom sa má rozsudok vo veci Altmark, najmä štvrté kritérium, vykonať. Podľa oddielu 5.4.3 sa výška dotácií určuje na základe analýzy nákladov stredne veľkého, dobre riadeného podniku, ktorý je primerane vybavený dopravnými prostriedkami do tej miery, že môže vykonávať stanovené služby vo verejnom záujme. Podľa oddielu 5.4.4 VRR stanovuje každoročne na základe tejto analýzy parameter na výpočet náhrad pre každú zo štyroch kategórií opísaných ďalej v texte. Spôsob aktualizácie (resp. indexácia) týchto parametrov je opísaný v prílohe 9 k smernici o financovaní. Podľa oddielu 5.4.5 sú náhrady pre jednotlivé podniky obmedzené na preukázateľné náklady vznikajúce jednotlivým podnikom pri vykonávaní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a parametre na výpočet náhrady sa musia podrobiť pravidelnému odbornému posudku.

(24) Tento nový systém financovania sa podrobne opisuje v smernici o financovaní a jej prílohách.

(25) Podľa oddielu 2.1 smernice o financovaní VRR financuje vykonávanie služieb vo verejnom záujme na svojom území. V oddieloch 2.2.1 až 2.2.4 sú uvedené štyri nákladové kategórie, ktoré možno financovať prostredníctvom VRR. Tieto kategórie sú podrobnejšie opísané v prílohe 1 k smernici o financovaní. Ide o tieto štyri kategórie (použité skratky zodpovedajú číslovaniu kategórií nákladov v smernici o financovaní):

([11]) Aktuálne znenie smernice o financovaní sa nachádza na webovej stránke spoločnosti VRR: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf.

([12]) Rozsudok Súdneho dvora vo veci C-280/00, *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg*, Zb. 2003, s. I-7747 (ďalej len „rozsudok Altmark“).

(26) a) Zabezpečovanie infraštruktúry (ďalej len „nákladová kategória 1“): Táto kategória zahŕňa náklady na výstavbu a údržbu pevných inštalácií a súvisiacich bezpečnostných a navigačných systémov. Pojem „infraštruktúra“ zahŕňa električkovú trať, samostatné autobusové jazdné pruhy, parkoviská s plynulou nadväznosťou prestupu na hromadnú dopravu (tzv. P & R), autobusové zastávky, stanice, garáže a dielne, ako aj bezpečnostné a navigačné systémy. Táto kategória zahŕňa aj náklady na personál potrebný na plnenie týchto úloh.

(27) b) Režijné a distribučné úlohy zo strany VRR alebo zadávateľa (ďalej len „nákladová kategória 2“): Táto kategória zahŕňa všetky dodatočné náklady, ktoré vzniknú dopravným podnikom na základe ich členstva vo VRR. Tieto dodatočné náklady vznikajú v dôsledku centralizovaného plánovania a koordinácie, manažmentu marketingu a financovania, predaja a kontroly nariadených činností.

(28) c) Požiadavky na kvalitu vozidiel zo strany VRR alebo zadávateľa (ďalej len „nákladová kategória 3“): Táto kategória zahŕňa všetky dodatočné náklady, ktoré vznikajú na základe noriem kvality pre vozidlá. Dopravné podniky môžu požiadať o náhradu dodatočných nákladov na nákup klimatizovaných vozidiel, bezpečnostných kamier, nízkopodlažnej techniky, plynového pohonu, výťahov pre osoby so zdravotným postihnutím alebo ekologickejšieho motora.

(29) d) Nadrámcové prepravné služby alebo iné služby v oblasti prevádzky zo strany VRR alebo zadávateľa. Táto kategória sa člení na tri podkategórie:

I. dodatočné náklady vyplývajúce z povinnosti uloženej zadávateľom alebo VRR poskytovať nerentabilné služby v čase mimo dopravnej špičky (ďalej len „nákladová kategória 4a“);

II. sociálnopolitické záväzky súvisiace s povinnosťami v oblasti prevádzky zo strany akcionára ([13]) (ďalej len „nákladová kategória 4b“), ako aj

III. požiadavky v prevádzkovej oblasti, resp. systémové požiadavky zo strany zadávateľa alebo VRR po individuálnom odôvodnení, ktoré vedú k hospodárskemu znevýhodneniu (ďalej len „nákladová kategória 4c“).

([13]) Týka sa to záväzku uplatňovať kolektívnu zmluvu uzavretú s Komunálnym združením zamestnávateľov v Severnom Porýní-Vestfálsku (porovnaj odôvodnenie 52).

(30) Podľa smernice o financovaní môžu verejné dopravné podniky požiadať o náhradu za poskytovanie služieb hromadnej dopravy. Táto žiadosť musí obsahovať predpísané podklady stanovené v oddieloch 5, 7 a 8 smernice o financovaní, ako napríklad prepočítanie nákladov na plnenie služieb vo verejnom záujme a údaje o prípadných finančných prostriedkoch iných orgánov. Dopravné podniky musia svoju žiadosť o vyplatenie náhrady predložiť najneskôr do 31. októbra roka, ktorý predchádza vykonávaniu služieb vo verejnom záujme.

(31) Na základe informácií od dopravných podnikov podľa oddielu 5.4.2 a prílohy 2 k smernici o financovaní VRR vypočíta náhrady, ktoré musia odrážať náklady, ktoré by vznikli stredne veľkému, dobre riadenému podniku pri plnení tých istých záväzkov. VRR následne vydá rozhodnutie o financovaní. Toto právne záväzné rozhodnutie potvrdzuje poverenie a stanovuje náhrady pre každú zo štyroch nákladových kategórií. Na konci každého roka musí verejný dopravný podnik písomne doložiť svoje výnosy a náklady, ktoré mu vznikli pri vykonávaní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. VRR tieto skutočnosti preskúma. Následne vydá druhé záväzne správne rozhodnutie stanovujúce presnú sumu, ktorú podnik získa ako náhradu.

4.2.2. FINANCOVANIE PODNIKOV RBG A BSM PROSTREDNÍCTVOM KRÍŽOVÝCH DOTÁCIÍ

(32) Stanovy ZV VRR obsahujú možnosť, aby mestá a okresy, ktoré sú vlastníkmi dopravného podniku, bezprostredne vyplatili tomuto podniku náhradu a príslušnú sumu odpočítali od svojich poplatkov hradených účelovému zväzu ZV VRR.

(33) § 19 stanov ZV VRR určuje 5 rôznych foriem takýchto priamych platieb:

— dobrovoľné priame a nepriame platby mesta alebo okresu vrátane výnosov z investovania cenných papierov do dopravného podniku zo strany mesta alebo kraja,

— dobrovoľné služby tretích strán,

— krížová dotácia vo forme zmlúv o prerozdelení výnosov v prípade, že dopravný podnik je súčasťou holdingovej spoločnosti a jeho straty sa pokrývajú zo ziskov iných podnikov, napr. podnikov poskytujúcich verejnoprospešné služby,

— prerozdelenie zisku podnikov, v ktorých dopravný podnik vlastní podiely alebo akcie,

— rozdiel medzi poplatkom a celkovou chýbajúcou sumou dopravného podniku.

(34) Sumy vyplatené podľa § 19 stanov ZV VRR sa zohľadňujú pri výpočte náhrady, ktorú VRR vypláca dopravnému podniku. Podľa oddielu 8 smernice o financovaní sa žiadosť podniku o financovanie zo strany VRR musí zamietnuť, pokiaľ (komunálny) akcionár využil jednu alebo viaceré možnosti stanovené v § 19 stanov ZV VRR. Táto suma sa odpočíta od platieb, na ktoré má dopravný podnik podľa smernice o financovaní nárok.

(35) Mesto Düsseldorf, ako aj mesto Monheim tieto možnosti podľa § 19 stanov ZV VRR využili a uzavreli zmluvy s podnikom RBG, resp. podnikom BSM. Tieto možnosti sú opísané v nasledujúcich odôvodneniach.

(36) Údajná krížová dotácia pre podnik RBG od spoločnosti Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH: Podľa informácií pôvodného sťažovateľa spoločnosť Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH presúva zjavne na základe zmlúv o dominantnom postavení a odvode ziskov príjmy svojich ziskových holdingov – Stadtwerke Düsseldorf AG a Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH – na stratové dcérske spoločnosti RBG a Bädergesellschaft Düsseldorf.

(37) Údajná krížová dotácia pre podnik RBG od mesta Düsseldorf: Komisia okrem toho na základe údajov, ktoré predložil pôvodný sťažovateľ, poukázala na priame dotácie, ktoré podnik RBG získal od mesta Düsseldorf. Tieto dotácie zjavne pochádzajú z dividend, ktoré mesto Düsseldorf získava zo svojho podielu akcií vo výške 1,1 % v spoločnosti RWE AG.

(38) Ročné platby mesta Düsseldorf podniku RBG: Nemecko vo svojej odpovedi na rozhodnutie o začatí konania uviedlo, že medzi spoločnosťou Stadtwerke Düsseldorf AG a spoločnosťou Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH (od 18. júna 2007: Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, ďalej len „holdingová spoločnosť“) nebola nikdy uzavretá zmluva o dominantnom postavení a odvode ziskov. Holdingová spoločnosť však každoročne poskytovala platby podniku RBG za vykonávanie služieb vo verejnom záujme. VRR zohľadní tieto platby pri výpočte náhrady za vykonávanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Nemecko ďalej konštatuje, že dividendy z akcií spoločnosti RWE boli vyplácané mestu, a nie podniku RBG.

(39) Krížová dotácia pre podnik BSM: Podľa informácií, ktoré predložil pôvodný sťažovateľ, slúži zisk uvedeného podniku na základe zmluvy uzavretej medzi spoločnosťou Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH a spoločnosťou Elektrizitätswerken der Stadt Monheim GmbH na financovanie ročných strát podniku BSM. Podnik BSM je 100 % dcérskou spoločnosťou podniku Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH ([14]).

(40) Nemecko vo svojej odpovedi na rozhodnutie o začatí konania uviedlo, že 27. októbra 1987 bola medzi podnikom BSM a spoločnosťou Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH uzavretá zmluva o dominantnom postavení a odvode ziskov, ktorá nadobudla účinnosť 1. januára 1988. Podľa § 4 ods. 1 tejto zmluvy sa všetok zisk podniku BSM vypláca spoločnosti Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, ktorá na druhej strane pokrýva všetky straty podniku BSM.

4.3. *POCHYBNOSTI KOMISIE V SÚVISLOSTI S NÁHRADAMI PRE PODNIKY RBG A BSM VYPLATENÝMI NA ZÁKLADE NOVÉHO SYSTÉMU FINANCOVANIA*

4.3.1. EXISTENCIA POMOCI

(41) V súvislosti s existenciou pomoci dospela Komisia v rámci začatia konania vo veci formálneho zisťovania k záveru, že obe uvedené opatrenia zahŕňajú štátne prostriedky a možno ich prisúdiť štátu.

(42) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho vyšetrovania uviedla, že podľa Nemecka nebola prostredníctvom uvedených finančných opatrení udelená selektívna hospodárska výhoda, pretože všetky štyri kritériá uvedené v rozsudku Altmark boli splnené a tieto finančné opatrenia nemôžu narušiť hospodársku súťaž ani ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi. Komisia však v tejto súvislosti na základe informácií, ktoré Nemecko počas predbežného skúmania predložilo, vyjadrila tieto pochybnosti:

(43) Pokiaľ ide o prvé kritérium v rozsudku Altmark, Komisia dospela k predbežnému záveru, že podnikom pôsobiacim v rámci VRR boli na základe licencie na prevádzku autobusovej a električkovej dopravy, ktoré im vydal príslušný regionálny orgán, stanovené záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme.

([14]) Nemecko uviedlo k podielom spoločnosti Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (ktorá je v 100 % vlastníctve mesta Monheim) tieto údaje:
— 100 % v Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM),
— 100 % v Allwetterbad der Stadt Monheim GmbH,
— 100 % v Stadtentwicklungs GmbH,
— 50,1 % v MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gas GmbH,
— 36 % vo Wasser GmbH.

(44) Komisia v súvislosti s druhým kritériom v rozsudku Altmark vyjadrila pochybnosti, či všetky štyri nákladové kategórie skutočne predstavujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a či boli tieto záväzky jasne definované. Takisto nebolo jasné, či príslušné podniky uhradili aspoň časť nákladov uvedených opatrení vo vlastnom podnikateľskom záujme a či by sa preto táto časť nákladov nemala pokryť len z výnosov z predaja cestovných lístkov. Komisia okrem toho konštatovala, že Nemecko nepredložilo nijaké podrobné informácie o parametroch a spôsobe výpočtu náhrad.

(45) Komisia v rozhodnutí o začatí konania nemohla vylúčiť, že náhrada presahuje sumu potrebnú na úplné alebo čiastočné pokrytie nákladov na vykonávanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme (tretie kritérium v rozsudku Altmark).

(46) Keďže dopravné podniky v dopravnom zväze VRR dostali licencie priamo bez vyhlásenia verejného obstarávania, Komisia vyjadrila pochybnosti, či bolo splnené štvrté kritérium v rozsudku Altmark. Nemala dostatočné informácie na to, aby mohla posúdiť, či náhrada vypočítaná na základe priemerných nákladov všetkých podnikov financovaných cez VRR zodpovedá nákladom dobre fungujúceho podniku, ktorý zabezpečuje dopravné prostriedky.

(47) Komisia v rozhodnutí o začatí konania zastávala názor, že financovanie uvedených opatrení môže mať vplyv na medzištátny obchod a môže narušiť hospodársku súťaž na vnútornom trhu alebo hroziť jej narušením.

4.3.2. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI S VNÚTORNÝM TRHOM

(48) Keďže Komisia nemohla vylúčiť existenciu štátnej pomoci, preskúmala jej možnú zlučiteľnosť s vnútorným trhom podľa článku 93 ZFEÚ.

(49) Podľa rozsudku Altmark by sa nemohol článok 93 ZFEÚ uplatniť priamo, ale len prostredníctvom troch nariadení Rady prijatých na základe tohto článku ([15]). Z tohto dôvodu sa dospelo k záveru, že nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy ([16]), a nariadenie Rady (EHS) č. 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu ([17]) tvoria právny rámec na posudzovanie zlučiteľnosti záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme s vnútorným trhom.

([15]) Pozri už uvedený rozsudok vo veci C-280/00, *Altmark*, body 101 a 105 – 107.

([16]) Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1.

([17]) Ú. v. ES L 130, 15.6.1970, s. 1.

(50) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vychádzala z toho, že Nemecko vyňalo príslušné dopravné služby z oblasti pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 1191/69, a preto tvorí uplatniteľný právny rámec len nariadenie (EHS) č. 1107/70.

(51) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť pomoci s článkom 3 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1107/70, Komisia vyjadrila pochybnosti, či záväzky, za ktoré podniky BSM a RBG získali náhrady, predstavujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a či vyplatené sumy zodpovedajú nákladom pripadajúcim na tieto služby.

5. **PRIPOMIENKY NEMECKA** ([18])

5.1. *ROZSAH KONANIA*

(52) Nemecko poskytlo predovšetkým základné informácie o uplatňovaní nového systému financovania. V prvom rade objasnilo skutočnosť, že starý systém financovania bol v platnosti do konca roka 2005 (31. december 2005). Nový systém financovania, o ktorom sa rozhodlo 28. júna 2005, nadobudol platnosť 1. januára 2006.

(53) Nemecko zdôrazňuje, že sťažnosť, ktorú na začiatku prebiehajúceho konania zaslalo mesto Langenfeld, bola podaná listom z 27. januára 1999 a obnovená 21. januára 2004. Konanie Komisie sa malo preto podľa Nemecka vzťahovať len na starý systém financovania, ktorý bol v platnosti do konca roka 2005. Nemecko spochybňuje rozhodnutie Komisie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania v súvislosti s novým systémom financovania. Tvrdí, že Komisia v prípade neexistencie sťažnosti, ktorá sa konkrétne týka nového systému financovania platného od roku 2006, nevykonala dostatočne podrobné predbežné posúdenie a Nemecko tak nemalo príležitosť objasniť nevyriešené otázky.

5.2. *NOVÝ SYSTÉM FINANCOVANIA PLATNÝ OD ROKU 2006*

(54) Podľa Nemecka je nový systém financovania vytvorený tak, aby zabezpečoval dodržiavanie všetkých štyroch kritérií stanovených v rozsudku Altmark. Na tento účel sa pri výpočte náhrad, ktoré VRR poskytuje dopravným podnikom za vykonávanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, zohľadňujú všetky finančné toky – priame platby a krížové dotácie.

([18]) Nemecko predložilo pripomienky VRR, RBG a BSM, ktoré podrobne zohľadnilo vo svojich pripomienkach.

5.3. *DEFINÍCIA ZÁVÄZKOV VYPLÝVAJÚCICH ZO SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁUJME (PRVÉ KRITÉRIUM V ROZSUDKU ALTMARK)*

(55) Nemecko prijalo stanovisko k pochybnostiam Komisie týkajúcim sa definície záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a poverovacieho aktu (odôvodnenie 61 rozhodnutia o začatí konania), ako aj ku kategóriám nákladov 1, 2, 3 a 4 (odôvodnenia 62 až 71 rozhodnutia o začatí konania).

5.3.1. POVEROVACÍ AKT

(56) V súvislosti s otázkou, či dopravné podniky v dopravnom zväze VRR musia skutočne plniť jasne definované záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, Nemecko spresňuje, že licencie udelené podľa zákona o osobnej doprave ([19]) na prevádzku autobusovej a električkovej dopravy netvoria jediný právny základ. Tieto záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa ďalej podrobnejšie špecifikujú v pláne dopravnej obslužnosti ([20]), resp. na prechodné obdobie po nadobudnutí účinnosti nového systému financovania ([21]) v rámci rozhodnutia príslušnej mestskej alebo okresnej rady, ako aj príslušných rozhodnutí VRR o financovaní na základe smernice o financovaní VRR. Poverenie záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme preto vychádza z trojnásobného poverovacieho aktu (t. j. prostredníctvom licencií, plánov dopravnej obslužnosti a príslušného rozhodnutia VRR o financovaní na základe smernice o financovaní).

(57) Pokiaľ ide o podnik RBG, mestská rada v Düsseldorfe schválila nový systém financovania VRR rozhodnutím z 15. decembra 2005. Podľa tohto rozhodnutia vychádza plán dopravnej obslužnosti mesta Düsseldorf zo smernice o financovaní, ktorá je súčasťou nového systému financovania. Mestská rada v Düsseldorfe sa na pláne dopravnej obslužnosti na roky 2002 – 2007 uzniesla 20. marca 2003. Na podnik RBG sa viažu plány dopravnej obslužnosti priľahlých miest a krajov (okres Rhein pri meste Neuss, mesto Neuss, okres Mettmann). Všetky tieto plány dopravnej obslužnosti obsahujú ustanovenia týkajúce sa siete, ktorú zabezpečuje podnik RBG (služby a infraštruktúra). Podnik RBG disponuje v rámci zákona o osobnej doprave licenciami na prevádzku svojich autobusových a (nadzemných a podzemných) električkových tratí.

(58) V prípade podniku BSM schválila mestská rada v Monheime a okresná rada mesta Mettmann nový finančný systém VRR na náklade rozhodnutí z 10. novembra 2005, resp. 19. decembra 2005. Z posledného uvedeného rozhodnutia ďalej vyplýva, že plán dopravnej obslužnosti pre okres Mettmann ([22]) sa musí zosúladiť s novým systémom financovania. Plán dopravnej obslužnosti na rok 2004 pre okres Mettmann obsahuje ustanovenia týkajúce sa siete, ktorú zabezpečuje podnik BSM (služby a infraštruktúra). Podnik BSM vlastní na základe zákona o osobnej doprave licenciu na prevádzkovanie autobusových liniek.

5.3.2. NÁKLADOVÁ KATEGÓRIA 1:ZABEZPEČOVANIE INFRAŠTRUKTÚRY

(59) Nemecko zdôrazňuje, že na to, aby mohol podnik poskytovať služby hromadnej dopravy, musí disponovať vozidlami. V Nemecku a vo všetkých ostatných členských štátoch zabezpečuje infraštruktúru potrebnú na poskytovanie služieb hromadnej dopravy spravidla štát. Podľa Nemecka tak príslušným prevádzkovateľom nevzniká v súvislosti so zabezpečením infraštruktúry nijaká hospodárska výhoda. Nemecko okrem toho zdôrazňuje, že VRR financuje len údržbu infraštruktúry, a nie jej výstavbu. VRR okrem toho nefinancuje náklady na údržbu v plnej výške, ale len fixné náklady (variabilné náklady na používanie infraštruktúry sa nehradia). Nemecko predkladá analýzu dodatočných finančných výdavkov vyplývajúcich zo záväzkov služieb vo verejnom záujme, v ktorej sa zohľadňujú viaceré kritériá, najmä používanie infraštruktúrnej kapacity. Výnosy pochádzajúce z používania infraštruktúry (napr. reklama) boli pri výpočte dodatočných nákladov odpočítané.

(60) Podľa zákona o osobnej doprave a vykonávacích predpisov ([23]) sú podniky RBG a BSM povinné zabezpečovať prevádzkyschopnosť infraštruktúry nevyhnutnej na vykonávanie dopravných služieb, na ktoré im bola vydaná licencia, a to v súlade s konkrétnymi normami kvality (predovšetkým v súvislosti s vybavením zastávok). Pre oba podniky platia ďalšie požiadavky nad rámec týchto právnych predpisov, ktoré sú stanovené v smernici o vybavení zastávok vo VRR 08/1991 a v platných plánoch dopravnej obslužnosti. V prípade podniku RBG sa to týka napríklad dynamického systému poskytovania

([19]) Licencia udelená podľa zákona o osobnej doprave stanovuje povinnosť poskytovať príslušné služby v oblasti dopravy, prepravovať cestujúcich podľa platných taríf a dodržiavať schválený plán dopravnej obslužnosti.

([20]) V pláne dopravnej obslužnosti sú uvedené linky hromadnej dopravy, ktoré sa majú prevádzkovať v stanovenom časovom horizonte. Ďalej obsahuje informácie o frekvencii dopravnej obsluhy, smerné údaje o počte najazdených kilometrov, minimálne kvalitatívne požiadavky na dopravné služby a dopravnú infraštruktúru (ako je napr. kvalita prevádzky, úroveň prípojov, prevádzkové normy vrátane informácií pre cestujúcich, služieb, bezpečnosti a čistoty), ako aj koncepciu opatrení (napr. investície/údržba infraštruktúry a vozidiel). Plán dopravnej obslužnosti preto ponúka potrebný základ pre definíciu budúcich noriem v oblasti ponuky a parametrov kvality. Pre každé obmedzenie ponuky služieb alebo odstavenie liniek prevádzkovateľom je nevyhnutný súhlas regionálneho orgánu.

([21]) Podľa odhadov Nemecka trvá vydanie plánu dopravnej obslužnosti z dôvodu nevyhnutných konzultácií minimálne jeden rok, preto bol potrebný prechodný nástroj.

([22]) Plán dopravnej obslužnosti pre okres Mettmann platí aj pre mestský obvod Monheim, ktorý nemá vlastný plán dopravnej obslužnosti.

([23]) Najmä nariadenie o prevádzke dopravných podnikov v oblasti osobnej prepravy a nariadenie o výstavbe a prevádzke električkových tratí.

informácií pre cestujúcich na 192 zastávkach a počítačového systému kontroly prevádzky. Ďalšie požiadavky v súvislosti s podnikom BSM sa týkajú bezpečnosti, informácií na zastávkach, pohodlia a čistoty.

5.3.3. NÁKLADOVÁ KATEGÓRIA 2: REŽIJNÉ A DISTRIBUČNÉ ÚLOHY ZO STRANY VRR ALEBO ZADÁVATEĽA

(61) Nemecko poskytlo ďalšie vysvetlenia k tejto kategórii nákladov, ktorá zahŕňa najmä náklady vznikajúce pri plnení režijných a distribučných úloh [napr. podporu predplatného, zabezpečenie kapacít na parkoviskách s plynulou nadväznosťou prestupu na hromadnú dopravu (tzv. Park & Ride) pre dochádzajúcich a súvisiacu reklamu, podporu organizátorov veľkých podujatí, zákaznícke centrum], ako aj prerozdelenie výnosov a ďalšie koordinačné úlohy. V tejto kategórii sa odpočítavajú pripísateľné výnosy s cieľom vypočítať dodatočné náklady podmienené úradne stanovenou výškou dodatočných finančných výdavkov.

(62) Pre túto kategóriu neplatia nijaké právne požiadavky. Podniky RBG a BSM musia tieto úlohy plniť v rámci dohody o spolupráci a dohody o prerozdelení výnosov, ktoré uzavreli s dopravným zväzom VRR a ktoré sú predpokladom pre ich účasť na systéme financovania VRR. Podrobné informácie o týchto úlohách sa nachádzajú v smerniciach o dohode o spolupráci. Podnik RBG aj podnik BSM musia podľa plánu dopravnej obslužnosti okresu Mettmann plniť ďalšie úlohy, ktoré patria do tejto kategórie. Posledným krokom poverovacieho aktu je príslušné rozhodnutie VRR o financovaní.

5.3.4. NÁKLADOVÁ KATEGÓRIA 3: POŽIADAVKY NA KVALITU VOZIDIEL ZO STRANY VRR ALEBO ZADÁVATEĽA

(63) Podľa informácií Nemecka dodatočné náklady súvisiace s požiadavkami na kvalitu vozidiel vychádzajú z požiadaviek stanovených dopravným zväzom VRR a/alebo zadávateľom. Ide pritom napríklad o ekologickejšie vozidlá, než stanovuje zákon, používanie klimatizovaných vozidiel alebo nízkopodlažných vozidiel. Tieto požiadavky môžu príslušné mestá alebo okresy stanoviť pre celú oblasť VRR alebo na miestnej úrovni. Na výpočet dodatočných finančných výdavkov pre podniky pôsobiace v oblasti hromadnej dopravy platia rovnaké zásady ako v predchádzajúcich kategóriách.

(64) Plán dopravnej obslužnosti mesta Düsseldorf zaväzuje podnik RBG investovať do nízkopodlažných, a najmä do ekologických vozidiel. Mestská rada v Düsseldorfe ďalej zaviazala podnik RBG zabudovať do vozidiel s dieselovým motorom filtre proti časticiam. Podľa plánu dopravnej obslužnosti okresu Mettmann musí podnik BSM investovať do nízkopodlažných vozidiel.

5.3.5. NÁKLADOVÁ KATEGÓRIA 4: NADRÁMCOVÉ PREPRAVNÉ SLUŽBY ALEBO INÉ SLUŽBY V OBLASTI PREVÁDZKY ZO STRANY VRR ALEBO ZADÁVATEĽA

(65) Nemecko konštatuje, že táto kategória sa skladá z troch jasne definovaných podkategórií:

(66) i) Nákladová kategória 4a: Dodatočné náklady na menej obsadené jazdy mimo dopravnej špičky zo strany zadávateľa alebo VRR: Ako Nemecko uviedlo, poskytované služby nie sú podľa údajov zadávateľa v čase mimo dopravnej špičky ([24]) výnosné. Tieto služby sú však úradne a záväzne stanovené (zo strany VRR alebo príslušných miest a okresov) z dôvodov dostupnosti služieb v oblasti dopravy. Povinnosť podniku RBG poskytovať prepravné služby v čase mimo dopravnej špičky je stanovená v pláne dopravnej obslužnosti mesta Düsseldorf, okresu Rhein pri meste Neuss a okresu Mettmann. Podnik BSM je v rámci udelených licencií a plánu dopravnej obslužnosti okresu Mettmann povinný poskytovať dopravné služby mimo dopravnej špičky. Posledným krokom poverovacieho aktu je príslušné rozhodnutie VRR o financovaní.

(67) ii) Nákladová kategória 4b: Sociálnopolitické záväzky v oblasti prevádzky zo strany akcionára: Nemecko k tejto kategórii uviedlo, že podniky RBG a BSM sú povinné uplatňovať kolektívnu zmluvu uzavretú s Komunálnym združením zamestnávateľov v Severnom Porýní-Vestfálsku, čo má za následok vyššie priemerné mzdové tarify. Mestské podniky sú podľa kolektívnych zmlúv, ktoré súkromné podniky v tomto odvetví bežne neuzatvárajú, okrem toho povinné poskytovať dôchodkové poistenie zamestnancov alebo doň prispievať. Na základe svojho členstva vo (verejnom) fonde doplnkového dôchodkového poistenia musí RBG odvádzať za svojich zamestnancov do tohto fondu príspevky. Aj podnik BSM je na základe osobitnej kolektívnej zmluvy povinný poskytovať dôchodkové poistenie zamestnancov. Tieto náklady sa vypočítajú ako rozdiel medzi referenčnou mzdovou tabuľkou (mzdová tabuľka TV-N, oddiel V časť 2, stanovená v kolektívnej zmluve, ktorú bežne používajú súkromné podniky) a skutočnou mzdou vrátane skutočných dodatočných nákladov na dôchodkové poistenie zamestnancov.

([24]) Hospodársky nevýhodný čas prepravy (čas mimo špičky) je:

Dni	Hromadná doprava v mestských obvodoch	Hromadná doprava mimo mesta
PO – PIA	0.00 – 6.00 a 19.00 – 0.00 hod.	00.00 – 6.00 a 18.00 – 0.00 hod.
SO	0.00 – 6.00 a 16.00 – 0.00 hod.	celý deň
NE	celý deň	celý deň

(68) iii) Nákladová kategória 4c: Ostatné požiadavky v prevádzkovej oblasti, resp. systémové požiadavky zo strany zadávateľa alebo VRR po individuálnom odôvodnení, ktoré vedú k hospodárskemu znevýhodneniu: Nemecko uvádza, že v tomto prípade ide o otvorenú kategóriu, v rámci ktorej možno na základe jednotlivých dôkazov vyplatiť náhradu za hospodárske znevýhodnenie, ktoré vzniklo z dôvodu prevádzkových požiadaviek alebo povinnosti v súvislosti s hromadnou dopravou (napr. osobitné požiadavky na ochranu životného prostredia a ponuka ďalších služieb pri príležitosti veľkých verejných podujatí). Nemecko uviedlo, že pre podniky RBG a BSM podobné povinnosti neplatia.

5.4. *PARAMETRE, NA ZÁKLADE KTORÝCH SA VYPOČÍTA NÁHRADA (DRUHÉ KRITÉRIUM V ROZSUDKU ALTMARK)*

(69) Nemecko v úvode pripomienok objasnilo postup stanovenia parametrov na výpočet náhrady a predložilo príslušné informácie.

(70) Nemecko v prípade parametrov na výpočet náhrady rozlišuje medzi rôznymi kategóriami nákladov.

(71) Pokiaľ ide o zabezpečovanie infraštruktúry (nákladová kategória 1), Nemecko spresnilo, že dopravný zväz VRR pri výpočte náhrady podľa oblasti služieb a prevádzkovej oblasti stanovil ako parameter konkrétnu sumu na kilometer koľajníc alebo cestnej vzdialenosti.

(72) Pokiaľ ide o režijné a distribučné úlohy zo strany VRR alebo zadávateľa (nákladová kategória 2), VRR podľa informácií Nemecka zohľadnil pri výpočte náhrady podľa oblasti služieb a prevádzkovej oblasti konkrétnu výšku výnosov pochádzajúcich z príjmov fondu.

(73) Nemecko v súvislosti s požiadavkami na kvalitu vozidiel zo strany VRR alebo zadávateľa (nákladová kategória 3) spresnilo, že v prípade parametra na výpočet náhrady podľa oblasti služieb a prevádzkovej oblasti ide o konkrétnu sumu vychádzajúcu z minimálnej kvality štandardného vozidla.

(74) Nemecko v prípade nadrámcových prepravných služieb alebo iných služieb v oblasti prevádzky zo strany VRR alebo zadávateľa (nákladová kategória 4) rozlišuje tri podkategórie.

(75) V prípade prvej podkategórie Dodatočné náklady na menej obsadené jazdy mimo dopravnej špičky zo strany zadávateľa alebo VRR (nákladová kategória 4a) VRR na výpočet náhrady zohľadnil parameter, ktorý vychádza z rozdielu medzi marginálnymi výnosmi a marginálnymi nákladmi na kilometer. Tento parameter sa rozlišuje podľa oblasti služieb a prevádzkovej oblasti.

(76) V rámci druhej podkategórie predstavuje daný parameter suma, ktorá vyplýva z porovnania vyšších miezd s ustanoveniami konkrétnej kolektívnej dohody (TV-N, oddiel V časť 2) (nákladová kategória 4b), ktorá obsahuje takmer rovnaké mzdové tabuľky. Na základe tohto parametra sa podľa oblasti služieb a prevádzkovej oblasti určí suma pripadajúca na vodiča.

(77) Podľa informácií Nemecka sa nakoniec jednotlivo prepočítavajú aj ostatné požiadavky súvisiace s prevádzkou alebo systémom zavedeným príslušným orgánom alebo dopravným zväzom VRR, ktoré možno individuálne odôvodniť a ktoré vedú k hospodárskemu znevýhodneniu (nákladová kategória 4c), pokiaľ sú riadne zdokumentované.

5.5. *ŽIADNA NADMERNÁ NÁHRADA (TRETIE KRITÉRIUM V ROZSUDKU ALTMARK)*

(78) Nemecko uvádza, že všetky dopravné podniky vo VRR musia predkladať doklady o použití s cieľom preukázať, že v súvislosti so službami vo verejnom záujme nedošlo k nadmernej náhrade.

(79) Tieto doklady o použití musia preukázať skutočné náklady, ktoré vznikli pri vykonávaní služieb vo verejnom záujme (výdavky mínus výnosy) a ktorých správnosť a úplnosť overí audítor a VRR. Ak VRR na základe týchto dokladov o použití zistí, že došlo k nadmernej náhrade, bude sa podľa Nemecka požadovať vrátenie nadmerne vyplatených prostriedkov.

(80) Pokiaľ ide o vymáhanie týchto prostriedkov, je potrebné rozlišovať medzi náhradami VRR na základe správneho aktu a priamymi platbami dopravnému podniku na základe § 19 stanov účelového zväzu ZV VRR.

(81) V prvom prípade možno správny akt podľa smernice o financovaní označiť za pozitívne rozhodnutie o financovaní. Podľa oddielu 7.4.1 smernice o financovaní nariaďuje vrátenie nadmerne vyplatených prostriedkov samotný dopravný zväz VRR.

(82) V druhom prípade vydá VRR najprv zamietavé rozhodnutie o financovaní podľa oddielu 7.4.2 smernice o financovaní alebo záväzné oznámenie o výške prípustných náhrad. Na tento účel sa v oddiele 8.3 smernice o financovaní stanovuje, že VRR informuje mesto alebo okres, ktoré sú akcionármi dopravného podniku, o tom, že sú povinné požiadať o vrátenie nadmerne vyplatených prostriedkov.

5.6. *STREDNÝ, DOBRE RIADENÝ PODNIK PRIMERANE VYBAVENÝ DOPRAVNÝMI PROSTRIEDKAMI (ŠTVRTÉ KRITÉRIUM V ROZSUDKU ALTMARK)*

(83) Nemecko uviedlo, že naproti stanovisku Komisie v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania pri stanovení parametrov na výpočet náhrady za poskytovanie služieb vo verejnom záujme budú zohľadnené všetky dostupné informácie od štátnych a súkromných dopravných podnikov v rámci oblasti VRR aj mimo nej. VRR vypočítal náklady (t. j. plánované údaje) z činností v rámci služieb vo verejnom záujme vykonávaných stredne veľkým, dobre riadeným podnikom v prvých troch kategóriách pomocou vlastného znalca/audítora spoločnosti Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH (ďalej len „IVT"). Spoločnosť IVT má k dispozícii porovnateľné údaje vyplývajúce z porovnávacej analýzy množstva dopravných podnikov so sídlom v Nemecku a Rakúsku. VRR adaptoval plánované údaje po zohľadnení konkrétnych (napr. regionálnych) špecifík. Plánované údaje pre štvrtú kategóriu sa vypočítajú so zreteľom na konkrétne regionálne údaje o trhu.

(84) Dopravný zväz VRR napokon stanovil maržu na priemerné trhové ceny jednotlivých kategórií nákladov. Tieto plánované údaje boli vypočítané na rok 2003 a aktualizované podľa ukazovateľov v súlade s prílohou 9 k smernici o financovaní (ustanovenia o prepise hodnoty majetku na strane nákladov), ako aj podľa nárastu/poklesu objemu a štrukturálnych zmien.

(85) V stanovisku Nemecka sa zdôrazňuje najmä skutočnosť, že ak podnik vykonáva služby vo verejnom záujme (ak napríklad na základe sociálnopolitických rozhodnutí vypláca svojim zamestnancom vyššie mzdy), nemôže to viesť k záveru, že by podnik nebol dobre vedený.

5.7. *NARUŠENIE HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE A VPLYV NA OBCHOD MEDZI ČLENSKÝMI ŠTÁTMI*

(86) Podľa Nemecka nemá verejné financovanie nákladov na údržbu infraštruktúry vplyv na obchod medzi členskými štátmi, pretože túto infraštruktúru využíva výlučne príjemca týchto finančných prostriedkov. Financovanie nákladov na údržbu nemá vplyv ani na osobitný trh otvorený hospodárskej súťaži, t. j. miestny regionálny dopravný trh, pretože systém financovania VRR bráni tomu, aby dopravné podniky použili prostriedky viazané na náklady súvisiace s údržbou infraštruktúry (na trhoch, ktoré nie sú otvorené hospodárskej súťaži) na trhu, ktorý je otvorený hospodárskej súťaži. Verejné dopravné podniky musia okrem toho pre jednotlivé kategórie nákladov viesť oddelené účtovníctvo.

5.8. *ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI S VNÚTORNÝM TRHOM*

(87) Keďže podľa Nemecka nebola podniku RBG ani BSM poskytnutá štátna pomoc, zaujíma iba vzhľadom na druhú podkategóriu štvrtej kategórie (Sociálnopolitické záväzky v oblasti prevádzky – povinnosti stanovené akcionárom) stanovisko k zlučiteľnosti údajnej pomoci ([25]). Nemecko uviedlo, že náhrada za vyššie mzdové náklady je na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ v každom prípade zlučiteľná s vnútorným trhom.

5.9. *ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI S VNÚTORNÝM TRHOM NA ZÁKLADE NARIADENIA (ES) Č. 1370/2007*

(88) Keďže nariadenie (ES) č. 1370/2007 nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009, Komisia vyzvala Nemecko, aby predložilo pripomienky k zlučiteľnosti nového systému financovania s vnútorným trhom na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(89) Nemecko sa v zásade domnieva, že Komisia by mala preskúmať zlučiteľnosť nového systému financovania s vnútorným trhom až po 3. decembri 2009 na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(90) Nemecko ďalej uviedlo, že nový systém financovania – ak by mal predstavovať štátnu pomoc – je zlučiteľný aj s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(91) Nemecko informovalo Komisiu aj o týchto úpravách nového systému financovania, na základe ktorých má zodpovedať požiadavkám nariadenia (ES) č. 1370/2007:

([25]) Ďalej poskytlo pripomienky aj k zlučiteľnosti pomoci určenej na odborné vzdelávanie, ktoré podľa názoru Nemecka patrí do tretej podkategórie štvrtej kategórie, s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Keďže podniky RBG a BSM nemajú v rámci tejto kategórie nijaké záväzky, tieto pripomienky sa tu podrobne neuvádzajú.

(92) a) Poverenie službami vo verejnom záujme: Služby vo verejnom záujme, ktoré boli uložené podniku RBG (rozhodnutím príslušného orgánu z 25. júna 2009) a podniku BSM (rozhodnutím príslušného orgánu z 26. novembra 2009), boli združené do jedinej zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme platnej na obdobie 10 rokov.

(93) b) Uplatňovanie prílohy k nariadeniu (ES) č. 1370/2007: Čistý finančný vplyv sa vypočíta v súlade s ustanoveniami prílohy k nariadeniu (ES) č. 1370/2007.

6. PRIPOMIENKY ZÚČASTNENÝCH STRÁN

(94) Komisii boli doručené pripomienky len od jednej zúčastnenej strany, ktorá požiadala o zachovanie dôvernosti. Pôvodný sťažovateľ, mesto Langenfeld, nezaslalo žiadne pripomienky.

(95) Zúčastnená strana spochybňuje konštatovanie Komisie, podľa ktorého v prípade starého systému financovania ide o existenciu pomoci.

(96) V súvislosti s krížovými dotáciami zúčastnená strana uvádza, že v tomto prípade ide o prax spravidla označovanú ako „združenie komunálnych podnikov“, ktorá je bežná v mnohých mestských holdingových spoločnostiach v Nemecku, ktorá však podľa údajov zúčastnenej strany bola spochybnená rozsudkom Spolkového finančného súdu ([26]). Podľa zúčastnenej strany nemožno v prípade takejto krížovej dotácie na základe zmluvy o dominantnom postavení a odvode ziskov vzhľadom na automatické odvody vylúčiť nadmernú náhradu. Zúčastnená strana popiera, že VRR pri praktickom uplatňovaní svojho systému financovania skutočne zohľadňuje krížové dotácie a v súlade s tým upravuje výšku svojich investícií.

(97) Pokiaľ ide o financovanie zo strany VRR, zúčastnená strana uvádza, že nový systém financovania VRR sa z dôvodov uvedených ďalej v texte v súlade so smernicou o financovaní v praxi neuplatňuje.

(98) Podľa údajov zúčastnenej strany sa služby vo verejnom záujme stanovujú nepriehľadným spôsobom spolu s dopravnými podnikmi. Trojnásobný poverovací akt by požiadavku transparentnosti musel spĺňať rovnako ako jediný poverovací akt. Podľa zúčastnenej strany nemožno licencie udelené podľa zákona o osobnej doprave spravidla považovať za určenie služieb vo verejnom záujme, pretože sa poskytujú na základe iniciatívy príslušných dopravných podnikov, ktoré tak určili aj podmienky poskytovania svojich služieb. Okrem toho môže o úpravu licencie neskôr požiadať aj samotný dopravný podnik. Zúčastnená strana sa ďalej domnieva, že plány dopravnej obslužnosti nie sú vhodným poverovacím aktom, pretože neukladajú nijaké záväzky služieb vo verejnom záujme, ale stanovujú len veľmi všeobecné politické ciele.

(99) Pokiaľ ide o zabezpečovanie infraštruktúry, zúčastnená strana uvádza, že záväzky nie sú presne definované a stanovuje sa len rámec opatrení, ktoré možno vo všeobecnosti financovať. Zúčastnená strana ďalej uvádza, že veľkú časť investícií do tejto kategórie by dopravné podniky bežne poskytovali vo vlastnom hospodárskom záujme.

(100) Pokiaľ ide o režijné a distribučné úlohy zo strany VRR alebo zadávateľa, zúčastnená strana tvrdí, že úlohy v oblasti správy a prevádzky súvisiace s účasťou v dopravnom zväze, ako je VRR, sú jedným z aspektov všeobecných hospodárskych rámcových podmienok tohto sektora. Z praktického hľadiska nie je mimo dopravného zväzu činný žiadny dopravný podnik. Podľa zúčastnenej strany je preto plnenie režijných a distribučných úloh v rámci zväzu nevyhnutným predpokladom na udelenie licencie, ktorú by príslušné orgány inak neudelili. Účasť v dopravnom zväze prináša aj konkrétne hospodárske výhody, napr. úspory z rozsahu.

(101) Pokiaľ ide o požiadavky na kvalitu vozidiel zo strany VRR alebo zadávateľa, zúčastnená strana uvádza, že v novom systéme financovania VRR nie je presne definované, aký typ vozidla by dopravné podniky nakupovali výlučne vo vlastnom hospodárskom záujme.

(102) V súvislosti s nadrámcovými prepravnými službami alebo inými službami v oblasti prevádzky zo strany VRR alebo zadávateľa zúčastnená strana tvrdí, že takéto služby by sa pri dobrom plánovaní mohli poskytovať pri marginálnych nákladoch, pretože podľa názoru zúčastnenej strany musí dopravný podnik vypočítať potrebu vozidiel a personálu podľa potreby v čase dopravnej špičky.

(103) Pokiaľ ide o sociálnopolitické záväzky v oblasti prevádzky zo strany akcionára, zúčastnená strana tvrdí, že vznik vyšších personálnych nákladov nemožno považovať za služby vo verejnom záujme alebo za služby poskytované vo všeobecnom hospodárskom záujme, pretože nesúvisí s poskytovaním dopravných služieb.

([26]) Rozsudok Spolkového finančného súdu zo 14. júla 2004 – I R 9/03 –, BFHE 207, 142.

(104) Pokiaľ ide o ostatné požiadavky v prevádzkovej oblasti, resp. systémové požiadavky zo strany zadávateľa alebo VRR po individuálnom odôvodnení, ktoré vedú k hospodárskemu znevýhodneniu, zúčastnená strana tvrdí, že ich nemožno považovať za služby vo verejnom záujme a že v tomto prípade nejde o záväzky pre dopravné podniky.

(105) Pokiaľ ide o druhé kritérium v rozsudku Altmark, zúčastnená strana zdôrazňuje, že v prípade druhej a tretej podkategórie štvrtej kategórie služieb vo verejnom záujme nie je v novom systéme financovania VRR stanovený spoločný systém na určovanie parametrov. Podľa údajov zúčastnenej strany nemôžu účastníci hospodárskej súťaže preskúmať správnosť určovania parametrov v žiadnej kategórii, pretože neboli zverejnené. Okrem toho bol rozpočet VRR na rok 2006 schválený až vo februári/marci 2006. Svedčí to o skutočnosti, že parametre na rok 2006 neboli vopred určené.

(106) Pokiaľ ide o tretie kritérium v rozsudku Altmark, zúčastnená strana uvádza, že služby vo verejnom záujme nemožno v plnej miere posudzovať oddelene od obchodnej činnosti dopravných podnikov. Okrem toho by sa musela preskúmať nadmerná náhrada samostatne pre každú kategóriu. Podľa zúčastnenej strany sa prostredníctvom nového systému financovania nezabezpečilo zohľadnenie jednotlivých výnosov ani iných hospodárskych výhod súvisiacich so službami vo verejnom záujme v rôznych kategóriách. Keďže krížová dotácia sa poskytuje automaticky, nie je možné prostredníctvom systému financovania VRR zabrániť nadmernej náhrade.

(107) Zúčastnená strana v súvislosti so štvrtým kritériom v rozsudku Altmark uvádza, že na základe poskytnutých informácií nemôže posúdiť primeranosť referenčnej metódy, ktorú uplatnil VRR. Celkový počet podnikov, ktorých údaje sa použili, nie je rozhodujúci pre to, či tieto porovnateľné údaje odrážajú náklady stredne veľkého, dobre riadeného podniku. Závisí to skôr od správneho výberu podnikov a správneho posúdenia údajov rôznych typov podnikov.

(108) Pokiaľ ide o vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi, zúčastnená strana súhlasí s predbežným odhadom Komisie, podľa ktorého tieto opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(109) Podľa zúčastnenej strany sa v danom prípade môže uplatniť nariadenie (EHS) č. 1191/69. Nemecko nevyužilo možnosť vyňať tieto služby z pôsobnosti nariadenia. Tvrdenie Spolkového správneho súdu, ktorý rozhodol protikladne, je preto chybné. Podľa zúčastnenej strany tieto opatrenia nezodpovedajú ustanoveniam nariadenia (EHS) č. 1191/69, a preto nie sú zlučiteľné s vnútorným trhom.

(110) Zúčastnená strana vo všeobecnosti tvrdí, že VRR nedisponuje potrebnými prostriedkami na kontrolu dodržiavania ustanovení nového systému financovania. VRR preto nemôže zabezpečiť splnenie štvrtého kritéria v rozsudku Altmark.

(111) Zúčastnená strana sa najmä vo svojich neskorších pripomienkach podrobne zmieňuje aj o spôsobe, akým sa dopravný zväz VRR financuje z príspevkov svojich členských miest a okresov.

7. STANOVISKO NEMECKA K PRIPOMIENKAM ZÚČASTNENEJ STRANY

(112) Nemecko najskôr uviedlo, že Komisii predložilo všetky potrebné informácie a stanovisko k tvrdeniam zúčastnenej strany preto nie je potrebné. Nemecko však neskôr zaujalo stanovisko ku konkrétnym tvrdeniam zúčastnenej strany.

(113) Nemecko objasnilo, že rozpočet VRR nie je pre samotné poverenie službami vo verejnom záujme a určenie parametrov relevantný. V súčasnosti neexistuje žiadny záväzok zverejňovať údaje na určenie parametrov pri výpočte náhrad.

(114) Nemecko protirečí tvrdeniu zúčastnenej strany, že služby v čase mimo dopravnej špičky možno poskytovať za marginálne náklady. Okrem toho popiera, že účasť v dopravnom zväze je všeobecným predpokladom na poskytovanie služieb hromadnej dopravy.

(115) Nemecko zdôrazňuje, že výnosy, ktoré pri plnení služieb vo verejnom záujme pripadajú na rôzne kategórie, sa skutočne presne priraďujú jednotlivým kategóriám a že VRR by v každom prípade preskúmal neprimerane vysoké zisky.

(116) Nemecko uvádza, že prenos záväzku v súvislosti s dodržiavaním vyšších požiadaviek na kvalitu vozidiel sa opiera o verejné plány dopravnej obslužnosti, rozhodnutia príslušných mestských alebo okresných rád a smernicu o financovaní VRR.

(117) V súvislosti s krížovou dotáciou Nemecko zdôrazňuje, že prenos ziskov a strát sa automaticky vykoná len v účtovníctve a netýka sa samotných platieb.

8. **ROZSAH KONANIA A KONEČNÉHO ROZHODNUTIA**

(118) Nemecko v danom prípade tvrdí, že Komisia nie je oprávnená vydať rozhodnutie podľa článku 6 ods. 1 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES ([27]) [teraz článok 108 ZFEÚ], pretože sťažnosť mesta Langenfeld sa pôvodne týkala starého systému financovania, na ktoré sa dané konanie vo veci formálneho zisťovania nevzťahuje.

(119) Komisia poukazuje na to, že postupovala v súlade s ustanoveniami článku 10 ods. 1 nariadenia (ES) č. 659/1999, na základe ktorých musí preskúmať informácie z akéhokoľvek zdroja týkajúce sa údajnej protiprávnej štátnej pomoci. Okrem toho vykonala v súlade so svojimi záväzkami podľa článku 6 ods. 1 nariadenia (ES) č. 659/1999 predbežné posúdenie.

(120) Komisii sa preto nebráni vydať v danom prípade rozhodnutie o ukončení konania vo veci formálneho zisťovania, pokiaľ ide o nový systém financovania. Komisia okrem toho poukazuje na skutočnosť, že súčasné vyšetrovanie sa netýka starého systému financovania.

(121) Pokiaľ ide o financovanie určené na vykonávanie služieb vo verejnom záujme, Komisia v rozhodnutí o začatí konania vychádzala zo skutočnosti, že nový systém financovania nadobudol účinnosť 28. júna 2005, t. j. v deň, keď bolo prijaté rozhodnutie o jeho uplatňovaní.

(122) Ako však Nemecko uviedlo počas konania vo veci formálneho zisťovania, nový systém financovania nenadobudol účinnosť po prijatí rozhodnutia 28. júna 2005, ale až od 1. januára 2006.

(123) Komisia tak mohla dospieť k záveru, že starý systém financovania bol v platnosti do 31. decembra 2005. Ako už Komisia vo svojom rozhodnutí z 20. decembra 2006 uviedla, v prípade starého systému financovania ide o existenciu pomoci. Komisia preto svoje posúdenie obmedzila na obdobie od 1. januára 2006.

(124) Nemecko oznámilo Komisii, že nový systém financovania bol zmenený v septembri 2009 v súvislosti s nadobudnutím účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007. V smernici o financovaní boli zmenené najmä poverovacie akty a predpisy týkajúce sa náhrad.

(125) Komisia zastáva názor, že nemôže vyvodiť nijaké závery v súvislosti s existenciou štátnej pomoci a možnou zlučiteľnosťou pozmeneného nového systému financovania s nariadením (ES) č. 1370/2007 bez toho, aby sa Nemecku predtým neposkytla možnosť predložiť pripomienky k možným pochybnostiam Komisie týkajúcim sa týchto zmien a doplnení.

(126) Komisia preto obmedzuje toto konečné rozhodnutie na platbu náhrad podnikom RBG a BSM, ktoré boli vyplatené na základe nového systému financovania a zmlúv o prerozdelení výnosov za obdobie rokov 2006 až 2009 bez toho, aby zaujala stanovisko k smernici o financovaní zmenenej a doplnenej v roku 2009 so zreteľom na nariadenie (ES) č. 1370/2007 a k poverovaciemu aktu, ktorý bol zmenený a doplnený v roku 2009 so zreteľom na nariadenie (ES) č. 1370/2007. Komisia si vyhradzuje právo preskúmať smernicu o financovaní zmenenú a doplnenú v roku 2009 so zreteľom na nariadenie (ES) č. 1370/2007 a poverovací akt zmenený a doplnený v roku 2009 so zreteľom na nariadenie (ES) č. 1370/2007 v prípade, že vzniknú pochybnosti o ich zlučiteľnosti s pravidlami EÚ týkajúcimi sa štátnej pomoci.

9. **EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI**

(127) Podľa článku 107 ods. 1 TFEÚ „… pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

9.1. *ŠTÁTNE PROSTRIEDKY A PRISÚDENIE OPATRENIA ŠTÁTU*

(128) Na preskúmanie použitia štátnych prostriedkov a ich prisúdenia je na jednej strane potrebné rozlišovať medzi náhradami dopravného zväzu VRR v prospech dopravných podnikov na základe smernice o financovaní a medzi priamymi platbami dopravným podnikom na základe § 19 stanov zväzu ZV VRR na strane druhej.

([27]) Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1.

Platby na základe smernice o financovaní

(129) Komisia v súvislosti s platbami náhrad VRR v prospech dopravných podnikov na základe smernice o financovaní konštatuje, že VRR je verejnoprávny podnik, ktorý je financovaný z finančných príspevkov miest a okresov patriacich do VRR. Na základe toho Komisia dospela k záveru, že tieto príspevky sa poskytujú zo štátnych prostriedkov. VRR je súčasťou regionálnej správy. Jeho finančné rozhodnutia preto možno prisúdiť aj štátu.

Platby na základe zmluvy o dominantnom postavení a odvode ziskov

(130) Pokiaľ ide o priame platby dopravným podnikom na základe § 19 stanov účelového zväzu ZV VRR v súvislosti so zmluvami o prerozdelení výnosov, Komisia konštatuje, že všetkých päť možností naplánovaných podľa tohto ustanovenia možno prisúdiť verejným podnikom alebo orgánom.

(131) Komisia konštatuje, že platby podnikom RBG a BSM na základe zmlúv o prerozdelení výnosov, resp. dohôd akcionárov takisto pochádzajú od verejných podnikov. Mesto Düsseldorf je 100 % akcionárom spoločnosti Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH a mesto Monheim je 100 % akcionárom spoločnosti Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Z tohto dôvodu a bez ohľadu na svoj štatút inštitúcie alebo iný právny štatút sú oba verejnými podnikmi v zmysle článku 2 písm. b) smernice Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch ([28]).

(132) Komisia preto dospela k záveru, že platby spoločnosti Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH podniku RBG a platby spoločnosti Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH podniku BSM boli financované zo štátnych prostriedkov.

(133) Súdny dvor však rozhodol, že v prípade, ak je štát schopný kontrolovať verejný podnik a mať dominantný vplyv na jeho činnosť, nemožno automaticky predpokladať, že sa táto kontrola v danom prípade skutočne vykonáva. Verejný podnik môže podľa miery samostatnosti, akú mu štát umožní, konať viac alebo menej nezávisle. Samotná skutočnosť, že verejné podniky podliehajú štátnej kontrole, však nestačí na prisúdenie opatrení týchto podnikov štátu, ako je to v prípade uvedených finančných opatrení v oblasti podpory. Okrem toho je potrebné preskúmať, či možno vychádzať z toho, že sa orgány nejakým spôsobom podieľali na vydaní týchto opatrení. Súdny dvor v tejto súvislosti poukázal na to, že prisúdenie opatrenia pomoci verejného podniku štátu možno vyvodiť zo súboru ukazovateľov vyplývajúcich z okolností konkrétneho prípadu a z kontextu, v akom bolo toto opatrenie vydané ([29]).

(134) Takýmto ukazovateľom môže byť napríklad zaradenie verejného podniku do štruktúr verejnej správy, povaha jeho činnosti a jej vykonávanie na trhu za bežných podmienok hospodárskej súťaže so súkromnými hospodárskymi subjektmi, právny štatút podniku (teda či podlieha verejnému právu alebo všeobecnému právu obchodných spoločností), intenzita úradného dohľadu nad vedením podniku alebo každý iný ukazovateľ, ktorý v konkrétnom prípade poukazuje na účasť orgánov alebo nepravdepodobnosť chýbajúcej účasti na vydaní opatrenia, pričom je potrebné zohľadniť aj ich rozsah, obsah alebo podmienky ([30]).

(135) Komisia so zreteľom na poskytovanie služieb hromadnej dopravy po prvé konštatuje, že tieto činnosti majú vo všeobecnosti zásadný význam v politických oblastiach, ako je dopravná politika, regionálny hospodársky rozvoj alebo mestské a územné plánovanie. Tieto orgány sa spravidla zúčastňujú na prijímaní rozhodnutí o platbe náhrad za služby vo verejnom záujme.

(136) Komisia so zreteľom na dohľad nad činnosťami spoločnosti Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH a spoločnosti Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH zo strany štátu po druhé konštatuje, že podľa najnovších dostupných informácií sú siedmi z desiatich členov dozornej rady spoločnosti Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH členmi mestskej rady v Düsseldorfe ([31]) a že všetci siedmi členovia dozornej rady spoločnosti Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH sú členmi mestskej rady v Monheime ([32]). V oboch prípadoch patrí medzi členov dozornej rady aj primátor.

([28]) Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17.

([29]) Rozsudok vo veci C-482/99, *Francúzsko/Komisia*, Zb. 2002, I-4397, body 52 a 57 (ďalej len „rozsudok Stardust-Marine“).

([30]) Rozsudok *Stardust-Marine*, body 55 a 56.

([31]) Krajinské hlavné mesto Düsseldorf, správa o účasti za rok 2006, záznam Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH (dostupná na stránke: http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf), s. 22.

([32]) Správa o účasti mesta Monheim am Rhein v právnej forme súkromného práva (správa o účasti podľa § 117 obecného poriadku Severného Porýnia-Vestfálska) za rok 2007 (dostupná na stránke: http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf), s. 1.

(137) Komisia po tretie konštatovala, že na platby poskytované na základe zmluvy o dominantnom postavení a odvode ziskov bol potrebný súhlas dozornej rady spoločnosti Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Na prenos kapitálu spoločnosti Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH je takisto potrebná licencia udelená jej dozornou radou.

(138) Komisia preto dospela k záveru, že rozhodnutie holdingových spoločností mesta Düsseldorf a mesta Monheim poskytovať platby podnikom RBG a BSM možno takisto pripísať štátu.

(139) Komisia preto dospela k záveru, že tieto opatrenia boli financované zo štátnych prostriedkov a možno ich pripísať Nemecku.

9.2. *SELEKTÍVNA HOSPODÁRSKA VÝHODA*

(140) Následne je potrebné stanoviť, či podniky RBG a BSM získali prostredníctvom týchto opatrení selektívnu hospodársku výhodu.

(141) Z rozsudku Altmark vyplýva, „… že keďže štátna intervencia musí byť považovaná za kompenzáciu predstavujúcu protihodnotu za služby poskytnuté podnikmi, ktorým bola pomoc poskytnutá na realizáciu služieb vo verejnom záujme, pričom tieto podniky v skutočnosti nemajú finančnú výhodu a uvedená intervencia nemá teda za účinok privodenie výhodnejšieho súťažného postavenia vo vzťahu ku konkurenčným podnikom, takáto intervencia nespadá do pôsobnosti článku 92 ods. 1 Zmluvy o ES [teraz článok 107 ods. 1 ZFEÚ]. Napriek tomu, ak takáto kompenzácia nemá byť v konkrétnom prípade kvalifikovaná ako štátna pomoc, treba splniť určité podmienky.“ ([33])

(142) Nemecko v tejto súvislosti uvádza, že financovanie podnikov RBG a BSM prostredníctvom uvedených opatrení – financovanie prostredníctvom krížových dotácií, resp. priame financovanie prostredníctvom verejných akcionárov jednotlivých podnikov, ako aj priame financovanie zo strany VRR – zodpovedá štyrom kritériám v rozsudku Altmark, a preto ho nemožno považovať za štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

([33]) Vec C-280/00, *Altmark*, body 87 a 88.

9.2.1. ZVÝHODNENÝ PODNIK JE SKUTOČNE POVERENÝ VYKONÁVANÍM JASNE DEFINOVANÝCH SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁUJME

(143) V prvom rade sa musí vzhľadom na uvedený rozsudok stanoviť, či bol „príjemca skutočne poverený plnením záväzkov služby vo verejnom záujme a či sú tieto záväzky jasne definované“.

(144) V danom prípade sú podniky RBG a BSM na základe tzv. trojnásobného poverovacieho aktu poverené plnením záväzkov služieb vo verejnom záujme. V prípade tohto trojnásobného poverovacieho aktu ide o:

— licencie krajskej vlády mesta Düsseldorf,

— plány dopravnej obslužnosti mesta Düsseldorf, mesta Neuss, okresu Rhein pri meste Neuss a okresu Mettmann,

— príslušné kladné a zamietavé rozhodnutia o financovaní týkajúce sa výšky prípustných náhrad, ktoré VRR vydáva na základe oddielu 7.2 smernice o financovaní.

(145) Nemecko predložilo Komisii kópie týchto aktov.

(146) Ako odpoveď na pripomienky zúčastnenej strany Komisia konštatuje, že na splnenie prvého kritéria v rozsudku Altmark nie je nevyhnutné, aby bol záväzok služieb vo verejnom záujme delegovaný prostredníctvom jediného aktu, aj keby sa tým mala zvýšiť transparentnosť.

(147) Komisia v rozhodnutí o začatí konania zastávala stanovisko, že záväzok služieb vo verejnom záujme zahŕňa v tomto prípade poskytovanie služieb v oblasti osobnej autobusovej, električkovej a železničnej hromadnej dopravy na základe licencií udelených podnikom RBG a BSM podľa § 8 a § 13 zákona o osobnej doprave (pozri odôvodnenie 61 rozhodnutia o začatí konania).

(148) Komisia ďalej konštatuje, že záväzok podnikov RBG a BSM vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme v oblasti hromadnej dopravy vychádza z udelených licencií, ako aj zo záväzku dodržiavať plány dopravnej obslužnosti týkajúce sa frekvencie, trás a ostatných požiadaviek. V rozhodnutí VRR o financovaní vydanom na základe smernice o financovaní sa tieto podmienky vysvetľujú podrobnejšie.

(149) Komisia preto dospela k záveru, že záväzok služieb vo verejnom záujme zahŕňa v tomto prípade poskytovanie služieb v oblasti osobnej autobusovej, električkovej a železničnej hromadnej dopravy na základe licencií udelených podľa § 8 a § 13 zákona o osobnej doprave, ktorými disponujú podniky RBG a BSM (pozri odôvodnenie 61 rozhodnutia o začatí konania).

(150) To znamená, že záväzok služieb vo verejnom záujme nie je obmedzený na tieto štyri nákladové kategórie, za ktoré môžu dopravné podniky žiadať náhradu, ale vzťahuje sa aj na poskytovanie dopravných služieb počas dopravnej špičky. Definícia týchto štyroch nákladových kategórií, za ktoré môžu dopravné podniky žiadať náhradu, sa môže uplatniť len pri skúmaní zlučiteľnosti s druhým kritériom v rozsudku Altmark.

(151) Komisia preto dospela k záveru, že záväzky služieb vo verejnom záujme, ktoré musia podniky RBG a BSM splniť – t. j. všetky dopravné služby uvedené v licenciách a v plánoch dopravnej obslužnosti – sú jasne a jednoznačne stanovené v trojnásobnom poverovacom akte.

9.2.2. PARAMETRE, NA ZÁKLADE KTORÝCH SA VYPOČÍTAVA NÁHRADA, SA VOPRED URČIA OBJEKTÍVNYM A TRANSPARENTNÝM SPÔSOBOM

(152) Komisia musí po druhé určiť, či „parametre, na základe ktorých sa vypočíta kompenzácia, boli vopred objektívne a transparentne stanovené“.

(153) Komisia poukazuje na to, že na splnenie druhého kritéria v rozsudku Altmark nie je potrebné vopred stanoviť presnú výšku náhrady, pokiaľ budú metodika a príslušné parametre na výpočet tejto sumy vopred stanovené spôsobom, ktorý neponecháva žiadny priestor pre neskoršie diskrečné odchýlky.

(154) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti, či sa všetky štyri nákladové kategórie, v prípade ktorých sú v smernici o financovaní stanovené náhrady, skutočne vzťahujú na záväzky služieb vo verejnom záujme, či sú jasne definované a či by minimálne časť nákladov podnikov spadajúcich do týchto kategórií nákladov nemali znášať podniky vo svojom vlastnom hospodárskom záujme (pozri odôvodnenia 61 až 75 rozhodnutia o začatí konania). Nemecko a zúčastnená strana predložili k tomuto bodu ďalšie informácie.

(155) Komisia najprv skonštatovala, že samotné tieto štyri nákladové kategórie oproti zneniu smernice o financovaní nepredstavujú záväzok služieb vo verejnom záujme (pozri tiež predchádzajúci oddiel o plnení prvého kritéria v rozsudku Altmark) ([34]), ale určujú kategórie nákladov, za ktoré môžu dopravné podniky žiadať náhradu. Nepokrývajú všetky kategórie nákladov dopravného podniku. Nezahŕňajú údržbu vozidiel (ale len dodatočné požiadavky na kvalitu) ani konkurencieschopné mzdy, ktoré sa v čase dopravnej špičky vyplácajú za rentabilné trasy. Týmto bodom sa podrobnejšie zaoberá oddiel o skúmaní tretieho a štvrtého kritéria v rozsudku Altmark.

(156) Komisia musí ďalej preskúmať každý z bodov, o ktorých vyjadrila pochybnosti, a overiť ich v súvislosti s predloženými pripomienkami. Pochybnosti Komisie sa týkali týchto bodov:

— Zodpovedajú nákladové kategórie nákladom, ktoré vznikajú pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme?

— Je možné zahrnúť otvorenú kategóriu nákladov, ako je to v prípade smernice o financovaní?

— Boli parametre, na základe ktorých sa vypočíta náhrada, vopred objektívne a transparentne stanovené?

Nákladové kategórie zodpovedajú nákladom na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme

(157) Nákladová kategória 1: Zabezpečovanie infraštruktúry

(158) Z informácií, ktoré Nemecko predložilo dodatočne, môže Komisia vyvodiť záver, že náhrada vyplatená za túto kategóriu nákladov je obmedzená na infraštruktúru, ktorá je potrebná na poskytovanie služieb v oblasti autobusovej, električkovej a železničnej hromadnej dopravy na základe licencií udelených podnikom RBG a BSM podľa § 8 a § 13 zákona o osobnej doprave. Komisia v súvislosti s presnou definíciou infraštruktúry konštatuje, že trojnásobný poverovací akt jasne vymedzuje infraštruktúru, ktorú musia dopravné podniky zabezpečiť.

([34]) Komisia z tohto dôvodu vo svojom rozhodnutí o začatí konania zahrnula časť hodnotenia druhého kritéria v rozsudku Altmark do oddielu, ktorý sa týka prvého kritéria v rozsudku Altmark.

(159) V súvislosti s nákladovou kategóriou 2 nemala Komisia nijaké pochybnosti.

(160) Nákladová kategória 3: Požiadavky na kvalitu vozidiel zo strany VRR alebo zadávateľa

(161) Komisia v súvislosti s týmto bodom konštatuje, že Nemecko preukázalo, že dopravné podniky by nezakúpili vozidlá spĺňajúce potrebné normy kvality, keďže prípadné vyššie príjmy, ktoré by sa mohli dosiahnuť prostredníctvom lepšej kvality služieb, nie sú dostatočné na pokrytie dodatočných nákladov.

(162) Nákladová kategória 4: Nadrámcové prepravné služby alebo iné služby v oblasti prevádzky zo strany VRR alebo zadávateľa

(163) Komisia v súvislosti s týmto bodom konštatuje, že Nemecko vzhľadom na služby v čase mimo dopravnej špičky preukázalo, že dopravné podniky by ich neposkytovali vo svojom vlastnom hospodárskom záujme.

Žiadna náhrada nákladov v rámci otvorenej kategórie nákladov

(164) Druhá pochybnosť v súvislosti s týmto bodom sa týkala skutočnosti, že tretia podkategória nákladovej kategórie 4 bola otvorenou kategóriou, prostredníctvom ktorej mohli dopravné podniky žiadať o zaplatenie náhrad za ostatné požiadavky v prevádzkovej oblasti, resp. systémové požiadavky (stanovené zadávateľom alebo zväzom), ktoré možno individuálne odôvodniť a ktoré vedú k hospodárskemu znevýhodneniu.

(165) Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že Nemecko oznámilo, že podnikom RBG a BSM neboli v rámci tejto podkategórie vyplatené žiadne náhrady.

Objektívne a transparentne vopred stanovené parametre

(166) V prílohách 2 a 8 k smernici o financovaní je stanovený spôsob na výpočet náhrad, na ktoré majú jednotlivé dopravné podniky nárok.

(167) Príloha 2 obsahuje podrobný opis štyroch nákladových kategórií, ako aj dotazníky, prostredníctvom ktorých VRR získava informácie na vypočítanie náhrady za každú zo štyroch nákladových kategórií pre každú zabezpečenú prevádzkovú oblasť (autobusová, električková a železničná doprava). Zahrnutý je opis informácií potrebných na výpočet nákladov potrebných na zabezpečovanie infraštruktúry (nákladová kategória 1), režijné a distribučné úlohy (nákladová kategória 2), dodatočné požiadavky na kvalitu vozidiel (nákladová kategória 3), jazdy mimo dopravnej špičky (nákladová kategória 4a) a sociálnopolitické záväzky v rámci kolektívnych zmlúv (nákladová kategória 4b).

(168) Náklady, ktoré dopravným podnikom vznikajú na základe každého prípadného opatrenia spadajúceho do štyroch nákladových kategórií, je potrebné prideliť. Príloha 2 obsahuje definíciu uplatniteľných kategórií nákladov podľa účtovných pravidiel, ako aj dotazníky, ktoré dopravné podniky musia používať pri oznamovaní svojich prevádzkových nákladov. V prílohe 2 však nie sú uvedené žiadne presné parametre v EUR. Dokonca sa zdôrazňuje, že je potrebné stanoviť parametre osobitne pre každú oblasť služieb a každú prevádzkovú oblasť.

(169) Výpočet nákladov spadajúcich do kategórií nákladov 1, 2 a 3 musí vychádzať z kategórie nákladov na vedenie účtovníctva a pri zohľadnení nákladov na materiál a energiu, nájomné alebo lízing, režijné výdavky, ako aj odpisy a úroky. Pre prvú podkategóriu nákladovej kategórie 4 uplatňuje VRR parameter na výpočet náhrady, ktorý je založený na rozdiele medzi marginálnymi príjmami a marginálnymi nákladmi na kilometer najazdený úžitkovým vozidlom a rozlišuje sa podľa prevádzkovej oblasti a oblasti služieb. Pre druhú podkategóriu nákladovej kategórie 4 – sociálnopolitické záväzky v prevádzkovej oblasti (podľa údajov akcionára) – je parametrom sadzba nákladov, ktorá vyplýva z porovnania vyšších miezd s ustanoveniami konkrétnej kolektívnej zmluvy (TV-N, oddiel V časť 2). Táto suma sa stanoví na vodiča (upravená o externé podniky a vodičov, ktorí boli zamestnaní od 1. januára 2006, resp. od prvého uplatnenia TV-N) a líši sa v závislosti od oblasti prevádzky a odvetvia, keďže rôzne dopravné podniky uplatňujú rôzne kolektívne zmluvy a dodatočné sociálne dávky.

(170) Východiskové údaje pochádzajú z roku 2003 a boli aktualizované podľa indexu v súlade s prílohou 9 k smernici o financovaní (ustanovenia o prepise hodnoty majetku na strane nákladov). Príloha 9 obsahuje rad ukazovateľov, ktoré sú priradené konkrétnemu typu nákladov a zvolené tak, aby podľa možnosti čo najpresnejšie odrážali priemerný vývoj cien pre konkrétny typ nákladov.

(171) Nemecko predložilo Komisii zamietavé rozhodnutia o financovaní, ktoré podniky RBG a BSM dostali od VRR podľa oddielu 7.4.2 smernice o financovaní. Rozhodnutia o financovaní obsahujú ku každej nákladovej kategórii tieto informácie: parameter v EUR na každú výkonnostnú jednotku, počet výkonnostných jednotiek, výšku náhrady, ktorá je definovaná ako produkt parametra na výkonnostnú jednotku a počtu výkonnostných jednotiek.

(172) Pre lepšie znázornenie sa uvádzajú parametre pre podnik RBG na prevádzku mestských dráh za rok 2007 ([35]):

Bedienungsgebiet	Baustein	Parameter in EUR je Leistungs-einheit	Leistungs-einheit	Ausgleichs-betrag in EUR
Rheinbahn	BS 1	[…]	[…]	[…]
	BS 2	[…]	[…]	[…]
	BS 3	[…]	[…]	[…]
	BS 4a	[…]	[…]	[…]
	BS 4b	[…]	[…]	[…]
	BS 4c	[…]	[…]	[…]
	Summe	[…]	[…]	[…]

[Bedienungsgebiet = miestna sieť; Baustein = kategórie nákladov; Parameter in EUR je Leistungseinheit = parameter v EUR na výkonnostnú jednotku; Leistungseinheit = výkonnostná jednotka; Ausgleichsbetrag in EUR = výška náhrady v EUR; Summe = suma]

(173) Skratky BS 1 – 4c sa vzťahujú na jednotlivé kategórie nákladov. Pre každú zo štyroch nákladových kategórií je na každú prevádzkovú oblasť podnikov BSM a RBG (v tomto prípade mestské dráhy) stanovený parameter v EUR. Tento parameter sa potom vynásobí očakávaným počtom výkonnostných jednotiek. Výsledná suma sa určí ako predbežná výška náhrady.

(174) Komisia preto dospela k záveru, že metóda uplatňovaná na výpočet výšky náhrad v rozhodnutiach o financovaní, ktoré dopravný zväz VRR predložil podnikom RBG a BSM, vychádza z parametrov, ktoré boli vopred objektívne a transparentne stanovené.

(175) Komisia preto dospela k záveru, že druhé kritérium v rozsudku Altmark bolo splnené.

9.2.3. ŽIADNA NADMERNÁ NÁHRADA

(176) Tretím predpokladom uvedeným v rozsudku Altmark je, že táto náhrada nemôže prekročiť „sumu, ktorá je potrebná na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti vzniknutých pri plnení úloh služby vo verejnom záujme, berúc do úvahy príslušné tržby, ako aj primeraný zisk z plnenia týchto záväzkov“.

(177) Komisia zastáva názor, že vzhľadom na plnenie tohto kritéria je predovšetkým potrebné preskúmať, či možno vylúčiť nadmernú náhradu len na základe zamietavého rozhodnutia o financovaní, ktoré vydal dopravný zväz VRR podnikom RBG a BSM. Komisia v prípade, že to tak nie je, v ďalšom kroku preskúma, či Nemecko preukázalo, že konkrétne uplatňovanie na obdobie rokov 2006 až 2009 v súvislosti s existujúcimi zmluvami medzi podnikmi a obcami, ktoré sú ich vlastníkmi, stačí na vylúčenie nadmernej náhrady podnikov RBG a BSM.

Smernica o financovaní

(178) Komisia konštatuje, že v oddieloch 5, 7 a 8 smernice o financovaní je postup poskytovania náhrady podrobne vysvetlený. Dopravné podniky musia svoju žiadosť o vyplatenie náhrady predložiť najneskôr do 31. októbra roka, ktorý predchádza plneniu záväzkov služieb vo verejnom záujme. V oddiele 5.4 smernice o financovaní je stanovená maximálna výška náhrady, na ktorú má podnik nárok. Na tento účel sa stanovili tri odlišné horné hranice, a to pre náhradu, výšku financovania a dostupné finančné prostriedky.

(179) Náhrada sa vypočíta pre každú zo štyroch nákladových kategórií na základe údajov uvedených v prílohe 2 smernice o financovaní. Na základe informácií od dopravných podnikov podľa prílohy 2 VRR prepočíta parametre, ktoré musia odrážať vzniknuté náklady, ktoré by vznikli stredne veľkému, dobre riadenému podniku pri plnení tých istých záväzkov a ktoré sú uvedené v rozhodnutiach o financovaní.

(180) Za výšku financovania sa považujú finančné prostriedky, ktoré má konkrétna obec k dispozícii. Táto suma sa prípadne zvýši o všetky prebytky, ktoré dopravný podnik dosiahne na základe činností, ktoré nespadajú do daných štyroch nákladových kategórií.

(181) Dostupné finančné prostriedky sú definované ako rozdiel medzi náhradou a výškou financovania.

(182) VRR prijíma predbežné rozhodnutie o náhrade, na ktorú má dopravný podnik nárok, a vypláca ju v štyroch splátkach 15. februára, 15. mája, 15. augusta a 15. novembra. Vyplatenie náhrad k 15. februáru sa vykonáva na základe rozhodnutia za predchádzajúci rok; zmeny sa zohľadnia vo výške splátky k 15. máju (pozri oddiel 7.3 smernice o financovaní).

([35]) Tento údaj podlieha služobnému tajomstvu.

(183) Pre podniky ako RBG a BSM, ktoré svoje náhrady získavajú na základe zmluvy o dominantnom postavení a odvode ziskov, resp. zmluvy so svojou holdingovou spoločnosťou, platia osobitné pravidlá. VRR v takomto prípade vydá zamietavé rozhodnutie. V rozhodnutí je stanovená výška náhrady, na ktorú má podnik nárok. Smernica o financovaní stanovuje ako ďalšiu možnosť, že takéto podniky môžu požiadať o záväzné oznámenie výšky prípustných nárokov (pozri bod 7.2 smernice o financovaní).

(184) Smernica o financovaní v poslednom prípade takisto stanovuje, že v prípade relevantnosti pomoci musí zvýhodnený podnik spolu s obcou, ktorá je jeho vlastníkom, prijať vopred opatrenia, ktorými sa zabráni nadmernej náhrade. Keďže Nemecko zastáva názor, že uvedené opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc, neboli doteraz prijaté nijaké príslušné opatrenia.

(185) Dopravné podniky musia v danom roku vykázať skutočné náklady, ktoré im vznikli pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme. VRR tieto údaje preskúma a v prípade, že vopred vypočítaná náhrada presahuje skutočné náklady, nariadi vrátenie preplatkov.

(186) Komisia zastáva názor, že súčasné znenie smernice o financovaní nie je dostatočné na vylúčenie nadmernej náhrady pre podniky RBG a BSM, a to z týchto dôvodov:

a) Výnosy z rentabilných dopravných služieb v čase dopravnej špičky sa nezohľadňujú: Podľa súčasného znenia smernice o financovaní možno za záväzky služieb vo verejnom záujme považovať len záväzky uložené podnikom, ktoré spadajú do štyroch nákladových kategórií, pre ktoré smernica o financovaní stanovuje náhrady. Pri výpočte náhrady sa zohľadňujú výnosy zo služieb, ktoré spadajú do týchto štyroch nákladových kategórií, t. j. ide najmä o služby v čase mimo dopravnej špičky a v odľahlých oblastiach; výnosy z rentabilných dopravných služieb v čase dopravnej špičky sú vyňaté.

b) Žiadny mechanizmus vracania finančných prostriedkov v súvislosti s nadmernými náhradami získanými na základe zmlúv o dominantnom postavení a odvode ziskov: Smernica o financovaní vo svojej súčasnej podobe rozlišuje medzi podnikmi, ktoré získali od VRR náhrady, a podnikmi, ktoré získali náhradu vo forme zmlúv o dominantnom postavení a odvode ziskov. Kým podniky z prvej skupiny disponujú len náhradou vypočítanou podľa smernice o financovaní, náklady druhej skupiny podnikov sú plne kryté. Sú oprávnené ponechať si rozdiel medzi svojimi skutočnými stratami a sumou, ktorá im prináleží na základe smernice o financovaní, pretože neexistuje nijaký právne záväzný postup, ktorý by VRR oprávňoval požadovať vrátenie tohto rozdielu.

Posúdenie podnikov RBG a BSM

(187) Náhrada za záväzky služieb vo verejnom záujme môže byť v danom prípade vyplatená priamo prostredníctvom príspevkov verejnoprávnych akcionárov príslušných podnikov na základe zmluvy o dominantnom postavení a odvode ziskov a/alebo prostredníctvom VRR. Komisia konštatuje, že tretie kritérium v rozsudku Altmark nestanovuje, že tieto platby musí vyplácať úrad s organizačnými právomocami, v tomto prípade VRR. Je však potrebné zabezpečiť, aby každoročná náhrada nepresahovala nevyhnutnú výšku, ktorá je potrebná na pokrytie všetkých nákladov skutočne spojených so záväzkami služieb vo verejnom záujme.

(188) V rozhodnutiach o financovaní sa uvádza, že suma, ktorá je v nich stanovená a podlieha následnému auditu skutočne vzniknutých nákladov, je najvyššia suma, aká sa má vyplatiť. Za výšku financovania sa považujú finančné prostriedky, ktoré má konkrétna obec k dispozícii.

(189) Dopravné podniky musia v danom roku vykázať skutočné náklady, ktoré im vznikli pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme. Dodatočný audit odráža skutočné náklady vynaložené v každej prevádzkovej oblasti zahrnutej do každej zo štyroch nákladových kategórií. Suma dodatočne uvedených nákladov sa potom porovná so sumou predbežne stanovených nákladov. Dodatočný prepočet sa určí v rozhodnutiach o financovaní, ktorých štruktúra zodpovedá predbežným rozhodnutiam o financovaní, aby bolo možné uskutočniť porovnanie. Podľa údajov, ktoré poskytlo Nemecko, sa tieto predbežné a dodatočné rozhodnutia o financovaní pre podniky RBG a BSM vydávajú za každý overovaný rok. VRR tieto údaje preskúma a v prípade, že vopred vypočítaná náhrada presahuje skutočné náklady, nariadi vrátenie preplatkov. Smernica o financovaní však nestanovuje nijaké podrobné ustanovenia týkajúce sa nadmerných náhrad alebo metódy vrátenia nadbytočných finančných prostriedkov.

(190) Komisia musí preto preskúmať, či bola podnikom BSM a RBG za obdobie od 1. januára 2006 do 31. decembra 2009 vyplatená nadmerná náhrada. Nemecko predložilo Komisii informácie o skutočných platbách podnikom BSM a RBG. Nemecko v tejto súvislosti poskytlo Komisii ročný prehľad ziskov a strát podnikov RBG a BSM. Výnosy a náklady každého podniku každoročne overujú audítori, ktorí zároveň potvrdili aj jednotlivé účtovné uzávierky.

Platby podľa smernice o financovaní a zmluvy o dominantnom postavení a odvode ziskov

(191) V roku 2006 zaznamenal podnik RBG straty vo výške 65 miliónov EUR ([36]). Tieto straty prevzala spolková krajina Severné Porýnie-Vestfálsko a VRR pokrytím strát vo výške 64,1 mil. EUR. Táto suma je o 7 miliónov EUR nižšia ako suma, na ktorú by mal podnik RBG podľa rozhodnutia VRR o financovaní nárok. V roku 2007 predstavovali nevyhnutné náhrady spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko a VRR podniku RBG celkovú výšku 52,2 mil. EUR. Táto suma je o 17,5 mil. EUR nižšia ako suma, na ktorú by mal podnik RBG podľa rozhodnutia VRR o financovaní nárok. Podnik RBG dosiahol v roku 2007 nulový bilančný zisk. V roku 2008 získal podnik RBG za plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme náhrady vo výške 41,9 mil. EUR, ktoré pokryli jeho straty, čím podnik RBG dosiahol nulový bilančný zisk. Táto suma je o 14,1 mil. EUR nižšia ako suma, na ktorú by mal podnik RBG podľa rozhodnutia VRR o financovaní nárok. V roku 2009 získal podnik RBG za plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme náhrady vo výške 45,3 mil. EUR, ktoré pokryli jeho straty, čím podnik RBG dosiahol nulový bilančný zisk. Táto suma je o 11,4 mil. EUR nižšia ako suma, na ktorú by mal podnik RBG podľa rozhodnutia VRR o financovaní nárok.

(192) V rokoch 2006 – 2009 dosiahli straty podniku BSM v oblasti hromadnej dopravy túto výšku: […] EUR (2006), […] EUR (2007), […] EUR ([37]) (2008) a […] EUR (2009). Komisia pri porovnaní týchto strát so sumami stanovenými v rozhodnutiach o financovaní konštatuje, že straty podniku BSM v oblasti hromadnej dopravy prevyšujú sumy stanovené v rozhodnutiach o financovaní. Celkové straty – t. j. súhrn súm schválených v rozhodnutiach o financovaní a dodatočné straty – boli pokryté zmluvou o dominantnom postavení a odvode ziskov uzavretou so spoločnosťou Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, takže ročný zisk/schodok podniku BSM bol nulový.

(193) Komisia konštatuje, že prevzatie dodatočných strát nie je založené na novom systéme financovania, ale výlučne na zmluve o dominantnom postavení a odvode ziskov. Táto zmluva o dominantnom postavení a odvode ziskov bola uzavretá pred otvorením trhu so službami v oblasti autobusovej dopravy v niektorých členských štátoch v roku 1995. Keďže toto otvorenie trhu bolo samostatným rozhodnutím členských štátov, v prípade zmluvy o dominantnom postavení a odvode ziskov – ak by mala predstavovať štátnu pomoc ([38]) – ide podľa článku 1 písm. b) bodu v) procesného nariadenia o existencii pomoci.

(194) Komisia konštatuje, že trh služieb osobnej dopravy bol otvorený nadobudnutím účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 prostredníctvom európskych právnych predpisov 3. decembra 2009. Podľa článku 1 písm. b) bodu v) nariadenia (ES) č. 659/1999 sa každá existujúca pomoc pre oblasť osobnej dopravy považuje v dôsledku liberalizácie činnosti podľa práva Únie od tohto dátumu za novú pomoc. Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 114 až 124 sa toto rozhodnutie vzťahuje len na obdobie do nadobudnutia účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(195) V dôsledku toho môže Komisia konštatovať, že za obdobie od roku 2006 do roku 2009 podniky BSM a RBG na základe nového systému financovania nezískali žiadne nadmerné náhrady a že tretie kritérium v rozsudku Altmark tak bolo vzhľadom na platby na základe nového systému financovania splnené.

9.2.4. STREDNÝ, DOBRE RIADENÝ PODNIK PRIMERANE VYBAVENÝ DOPRAVNÝMI PROSTRIEDKAMI

(196) V rozsudku vo veci Altmark sa napokon uvádza, že „ak sa výber podniku, ktorý bude poverený realizáciou záväzkov služieb vo verejnom záujme, neuskutočňuje prostredníctvom výberového konania v rámci verejnej súťaže, výška nevyhnutnej kompenzácie musí byť určená na základe analýzy výdavkov, ktoré by stredne veľký podnik, dobre riadený a primerane vybavený dopravnými prostriedkami, vynaložil pri realizácii týchto záväzkov, zohľadniac pritom súvisiace príjmy, ako aj primeraný zisk pri realizácii záväzkov služby vo verejnom záujme“.

(197) Podnik RBG ani podnik BSM neboli poverené daným záväzkom služby vo verejnom záujme v rámci otvoreného, transparentného a nediskriminačného výberového konania. Komisia tak v súvislosti s otázkou, či bolo splnené štvrté kritérium v rozsudku Altmark, musí preskúmať stanovenú druhú alternatívu, podľa ktorej sa výška náhrady vypočíta na základe analýzy nákladov stredne veľkého, dobre riadeného podniku primerane vybaveného dopravnými prostriedkami.

([36]) Pozri správu o účasti mesta Düsseldorf za rok 2006 (správy za nasledujúce roky sa nachádzajú na tejto adrese: http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf).

([37]) Táto suma zahŕňa straty v oblasti hromadnej dopravy a v oblasti nákladnej železničnej dopravy. Komisia konštatuje, že predmet konania, ako je uvedené v odôvodneniach 114 až 124, sa vymedzil na náhrady, ktoré podniky BSM a RBG získali na základe nového systému financovania VRR za služby v oblasti hromadnej dopravy. Na náhrady, ktoré získal podnik BSM za služby v oblasti nákladnej železničnej dopravy, sa preto toto rozhodnutie nevzťahuje.

([38]) Pozri odôvodnenie 215.

(198) Nemecko uvádza, že parametre uplatnené pri výpočte výšky náhrad boli stanovené na základe priemerných nákladov všetkých podnikov, ktoré sú súčasťou systému financovania VRR.

(199) Nemecko počas formálneho zisťovania oznámilo, že dopravný zväz VRR na základe štatistických údajov svojho znalca zistil náklady, ktoré by vznikli stredne veľkému, dobre riadenému podniku, primerane vybavenému dopravnými prostriedkami, pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme spadajúcich do štyroch nákladových kategórií. VRR následne adaptoval tieto plánované údaje pri zohľadnení konkrétnych (napr. regionálnych) špecifík. VRR na základe analýzy stanovil maržu na priemerné trhové ceny jednotlivých nákladových kategórií.

(200) Komisia v tejto súvislosti po prvé konštatuje, že použitím štatistických údajov sa má zabezpečiť stanovenie výšky náhrady na základe nákladov priemerného podniku.

(201) Po druhé všetci prevádzkovatelia poskytujúci služby v oblasti hromadnej dopravy vlastnia licenciu, resp. zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme a musia splniť konkrétne požiadavky vyplývajúce z týchto licencií, resp. zmlúv (napr. musia disponovať primeranými dopravnými prostriedkami, aby mohli splniť potrebné požiadavky na kvalitu).

(202) Ako sa však konštatuje v rozhodnutí o začatí konania, samotné použitie štatisticky podložených nákladov vynaložených na dopravu nevedie k záveru, že prevádzkovateľov, ktorí uviedli, že budú poskytovať služby podľa týchto parametrov, možno považovať za dobre riadené podniky. Štatistické údaje, ktoré sa použili ako základ stanovenia tejto sumy, sa týkajú len skutočných nákladov na dopravné služby v rôznych regiónoch (Nemecko a Rakúsko) za rok 2003. Na základe toho nemožno v nijakom prípade vychádzať zo skutočnosti, že priemer týchto nákladov zodpovedá nákladom rentabilného podniku. Komisia dospela k tomuto záveru aj v konečných rozhodnutiach vo veci C 3/08, *Southern Moravia Bus Companies* ([39]), *a* vo veci C 16/07, *Postbus AG* ([40]). Dôvody uvedené v poslednom rozhodnutí v odôvodneniach 85 a 86 sú platné aj pre toto rozhodnutie.

(203) Komisia ďalej konštatuje, že štatistické údaje boli poskytnuté za rok 2003 a následne každoročne aktualizované v súlade s indexom podľa prílohy 9 k smernici o financovaní, ako aj podľa zvýšenia/zníženia objemu a zmeny štruktúry. Na prepis hodnoty majetku na strane nákladov štatistických indexov spotrebiteľských cien sa v maximálnej miere využívajú metódy uplatňované aj asociáciou nemeckých dopravných spoločností v rámci koša tovarov verejnej hromadnej dopravy v Severnom Porýní-Vestfálsku, ako aj údaje spolkového štatistického úradu. Takýto postup aktualizácie však nemôže skutočne odrážať pozitívne výsledky, ktoré sa medzičasom dosiahli v tomto odvetví.

(204) Komisia napokon konštatuje, že zo skutočnosti, že smernica o financovaní stanovuje nákladovú kategóriu 4b (náhrada za dodatočné náklady, ktoré vznikli v dôsledku politického uplatňovania vyšších personálnych taríf, ako sú náklady bežných trhových modelov odmeňovania), možno vyvodiť, že dopravné podniky v rámci VRR vyplácajú mzdy, ktoré sú vyššie ako bežné trhové mzdy. Nemecko potvrdilo, že podniky RBG a BSM takéto mzdy vyplácajú a v rámci nákladovej kategórie 4b získavajú náhrady.

(205) Z dokladov, ktoré boli Komisii doručené, celkovo nevyplýva, že výška náhrad bola prepočítaná na základe porovnania nákladov, ktoré vznikli podnikom RBG a BSM, s nákladmi dobre riadeného podniku. Výška náhrady teda nebola vypočítaná so zreteľom na dobre riadený podnik.

(206) Komisia preto dospela k záveru, že štvrté kritérium v rozsudku Altmark týkajúce sa platieb, ktoré sa podnikom RBG a BSM poskytujú ako náhrada za plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme, nebolo splnené.

9.2.5. ZÁVER

(207) Keďže štvrté kritérium v rozsudku Altmark nebolo splnené, systém financovania viedol v danom prípade podľa názoru Komisie k hospodárskemu zvýhodneniu podnikov RBG a BSM.

9.3. *NARUŠENIE HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE*

(208) Systém financovania by mohol viesť k narušeniu hospodárskej súťaže, pretože verejné financovanie upevňuje pozíciu podnikov poverených záväzkami služieb vo verejnom záujme a umožňuje im využiť tieto výhody na predĺženie poverenia, kým konkurenti nemôžu tieto výhody využiť, keď prejavia záujem o poverenie. Skutočnosť, že tieto podniky možno prípadne definovať ako interné podniky, nebráni prípadnému vplyvu na hospodársku súťaž, pretože tieto podniky pôsobia na trhu spolu s ostatnými verejnými a súkromnými podnikmi.

([39]) Rozhodnutie z 26. novembra 2008 (Ú. v. EÚ L 97, 16.4.2009, s. 14).

([40]) Rozhodnutie z 26. novembra 2008 (Ú. v. EÚ L 306, 20.11.2009, s. 26).

(209) Podniky, ktoré získavajú finančné prostriedky, by okrem toho mohli tieto výhody využiť v rámci hospodárskej súťaže s ostatnými podnikmi na iných trhoch.

9.4. *VPLYV NA OBCHOD MEDZI ČLENSKÝMI ŠTÁTMI*

(210) Podľa ustálenej judikatúry možno obchod medzi členskými štátmi považovať za narušený, keď opatrenie spojené so zvýhodnením upevní pozíciu podniku v porovnaní s jeho obchodnými konkurentmi v rámci Únie ([41]). Takéto upevnenie pozície zvýhodneného podniku v hospodárskej súťaži s ostatnými podnikmi v obchode v rámci Únie tak narúša len hospodársku súťaž (alebo hrozí jej narušením), ale ovplyvňuje aj obchod medzi členskými štátmi ([42]).

(211) Je preto potrebné preskúmať, či finančné prostriedky poskytnuté dopravným podnikom RBG a BSM zo strany VRR predstavujú hospodársku výhodu, ktorá upevňuje ich pozíciu voči ich obchodným konkurentom v rámci Únie.

(212) Komisia predovšetkým poukazuje na to, že trh pre služby hromadnej dopravy v Nemecku, na ktorom tieto podniky pôsobia, je otvorený hospodárskej súťaži podnikov z ostatných členských štátov ([43]).

(213) Súd v rozsudku vo veci Altmark ďalej konštatoval:

„77. V tejto súvislosti je najskôr potrebné uviesť, že nie je vôbec vylúčené, že verejná subvencia poukázaná podniku, ktorý poskytuje iba miestne a regionálne dopravné služby a neposkytuje dopravné služby mimo svojho štátu, môže viac-menej mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

78. Pridelenie verejnej subvencie členským štátom určitému podniku môže totiž viesť k udržaniu alebo zvýšeniu poskytovania dopravných služieb týmto podnikom, pričom možnosť poskytovať dopravné služby na trhu tohto štátu sa tým pre podniky z iných členských štátov zmenší …“ ([44])

(214) Komisia ďalej konštatuje, že verejné financovanie dopravných podnikov RBG a BSM zo strany VRR spojené s hospodárskou výhodou zlepšuje ich finančnú situáciu. Vďaka tejto zlepšenej finančnej situácii majú možnosť naďalej poskytovať služby v oblasti dopravy. Okrem toho uvádza, že sa znižujú možnosti ostatných podnikov z Nemecka a ostatných členských štátov, pokiaľ ide o poskytovanie dopravných služieb na trhu, na ktorom oba dopravné podniky pôsobia (okolie Düsseldorfu), hoci z právneho hľadiska je to možné.

(215) Komisia preto dospela k záveru, že financovanie podnikov RBG a BSM v podobe náhrady za plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme upevňuje ich pozíciu voči obchodným konkurentom v rámci Únie, a teda ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

9.5. *ZÁVER*

(216) Komisia preto dospela k záveru, že v prípade finančných prostriedkov poskytnutých podnikom RBG a BSM na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme ide o štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

10. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI S VNÚTORNÝM TRHOM

(217) V článku 93 ZFEÚ sa stanovujú podmienky pre zlučiteľnosť pomoci, ktoré sú stanovené v súvislosti s koordináciou dopravy alebo plnením záväzkov služieb vo verejnom záujme v oblasti dopravy.

(218) Komisia konštatuje, že článok 106 ods. 2 nemožno v danom prípade uplatniť na podniky v oblasti hromadnej dopravy, pretože článok 93 predstavuje so zreteľom na článok 106 ods. 2 *lex specialis* ([45]).

(219) Podľa rozsudku Altmark ([46]) sa článok 93 ZFEÚ nemohol uplatňovať priamo, ale len na základe nariadení Rady, najmä na základe nariadenia (EHS) č. 1191/69 alebo nariadenia (EHS) č. 1107/70.

(220) Dňa 3. decembra 2009 nadobudlo účinnosť nariadenie (ES) č. 1370/2007. Týmto nariadením boli zároveň zrušené nariadenia (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70.

([41]) Vec 730/79, *Philip Morris/Komisia*, Zb. 1980, s. 2671, bod 11; vec T-214/95, *Het Vlaams Gewest/Komisia*, Zb. 1998, s. II-717, bod 50.
([42]) Vec 730/79, *Philip Morris/Komisia*, bod 12.
([43]) Vec C-280/00, *Altmark*, bod 79.
([44]) Vec C-280/00, *Altmark*, body 77 a 78.
([45]) Pozri odôvodnenie 17 rozhodnutia Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 ZFEÚ na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67).
([46]) Vec C-280/00, *Altmark*, bod 107. Pozri tiež vec T-157/01, *Danske Busvognmænd/Komisia*, Zb. 2004, s. II-917, bod 100.

(221) Nariadenie (ES) č. 1370/2007 platí pre náhrady za služby vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú verejných služieb v oblasti hromadnej železničnej dopravy a ostatných druhov železničnej dopravy, ako aj cestnej dopravy. Komisia musí preto preskúmať zlučiteľnosť daných opatrení s vnútorným trhom na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007, ktoré v čase rozhodnutia Komisie predstavovalo platný právny akt.

(222) V nariadení (ES) č. 1370/2007 sú stanovené podmienky, za ktorých musí príslušný orgán vyplatiť náhradu za služby vo verejnom záujme vo forme osobnej hromadnej dopravy, ktoré sú poskytované na základe zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. V danom prípade sa poverenie službami vo verejnom záujme uskutočnilo prostredníctvom tzv. trojnásobného poverovacieho aktu (t. j. prostredníctvom licencií, plánov dopravnej obslužnosti a príslušného rozhodnutia VRR o financovaní na základe smernice o financovaní).

(223) Komisia ďalej konštatuje, že zúčastnená strana v danom prípade nepoprela uplatniteľnosť nariadenia (ES) č. 1370/2007. Komisia okrem toho konštatuje, že Nemecko zastáva názor, že nariadenie (ES) č. 1370/2007 by sa malo v zásade vzťahovať len na náhrady vyplácané od 3. decembra 2009.

(224) Po preskúmaní argumentov, ktoré predložilo Nemecko, však Komisia dospela k záveru, že tieto argumenty nespochybňujú uplatňovanie pravidiel o štátnej pomoci *ratione temporis*, na základe čoho sa argumentácia Komisie musí opierať o právne predpisy platné v čase rozhodnutia. Komisia zastáva názor, že je potrebné preskúmať zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007 z týchto dôvodov:

(225) Komisia po prvé konštatuje, že v nariadení (ES) č. 1370/2007 sa upravujú aj spôsoby nadobudnutia účinnosti a stanovuje sa uplatňovanie *ratione temporis*. Podľa článku 12 nariadenia (ES) č. 1370/2007 nadobudlo nariadenie účinnosť 3. decembra 2009. Podľa článku 10 ods. 1 sa nariadenie (EHS) č. 1191/69 k tomuto dátumu zrušuje. Hodnotenie Komisie sa teda už nemusí opierať o nariadenie (EHS) č. 1191/69, ktoré v čase vydania rozhodnutia už nebolo účinné, ale musí sa opierať o nariadenie (ES) č. 1370/2007.

(226) Komisia po druhé konštatuje, že nariadenie (ES) č. 1370/2007 neobsahuje nijaké odkazy na to, že by sa neuplatňovalo na zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré boli zadané pred nadobudnutím jeho účinnosti. Článok 8 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007 obsahuje prechodné ustanovenia pre zákazky, ktoré boli zadané pred nadobudnutím účinnosti nariadenia. Toto ustanovenie predstavuje v zásade výnimku z uplatňovania článku 8 ods. 2 nariadenia, ktorý sa týka uplatňovania predpisov o verejnom obstarávaní stanovených v článku 5. Na základe toho možno skonštatovať, že ustanovenia o výnimkách pre verejné obstarávanie by neboli v prechodnom období potrebné, keby zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré boli zadané pred nadobudnutím účinnosti nariadenia, nespadali do ich pôsobnosti. Naproti tomu článok 8 potvrdzuje, že pre tieto zmluvy platia ostatné ustanovenia nariadenia.

(227) Komisia po tretie poukazuje na to, že oboznámenie Komisie s pravidlami používanými na posúdenie neoprávneného poskytnutia štátnej pomoci ([47]) nie je v danom prípade uplatniteľné. Toto oznámenie výslovne uvádza, že výklad nariadení Rady a Komisie v oblasti štátnej pomoci sa ponecháva nedotknutý. V nariadení (ES) č. 1370/2007 sa však uvádzajú pravidlá pre časovú pôsobnosť ich uplatňovania.

(228) Komisia po štvrté zdôrazňuje, že Súdny dvor takisto potvrdil zásadu, podľa ktorej sa nový predpis bezodkladne uplatní na budúce právne účinky situácie, ktorá vznikla za účinnosti predchádzajúceho predpisu. Zároveň rozhodol, že zásada ochrany legitímnej dôvery nesmie byť natoľko rozšírená, aby vo všeobecnosti bránila uplatneniu nového právneho predpisu na neskoršie účinky situácií, ktoré vznikli za účinnosti skoršieho právneho predpisu ([48]).

(229) Súdny dvor po piate rozhodol, že hmotnoprávne predpisy práva Spoločenstva treba vykladať v tom zmysle, že na situácie vzniknuté pred nadobudnutím ich účinnosti sa vzťahujú len v tom rozsahu, v akom z ich znenia, cieľa alebo štruktúry jasne vyplýva, že sa im má takýto účinok priznať ([49]). Táto posledná podmienka, ako je uvedené v odôvodnení 228, bola v prípade nariadenia (ES) č. 1370/2007 jednoznačne splnená.

(230) Komisia po šieste ďalej konštatuje, že Súdny dvor v tom istom rozsudku dospel okrem iného k záveru, že v prípade, ak dôjde k zmene právnych predpisov, ktoré platili v čase notifikácie plánovaného poskytnutia pomoci v členskom štáte, pred rozhodnutím Komisie, musí Komisia rozhodovať na základe nových predpisov ([50]). Súdny dvor ďalej uviedol, že notifikáciou plánovaného poskytnutia štátnej pomoci zo strany členského štátu nevznikne žiadny konečný právny stav a žiadna ochrana legitímnej dôvery, čo by malo za následok, že Komisia o zlučiteľnosti tejto pomoci s vnútorným trhom rozhodne na základe právnych predpisov platných v čase notifikácie. Následne by bolo rozporuplné povoliť členskému štátu, ktorý si nesplnil notifikačnú povinnosť, poskytnutím neoprávnenej štátnej pomoci vytvoriť konečný právny stav.

([47]) Ú. v. ES C 119, 22.5.2002, s. 22.
([48]) Pozri rozsudok vo veci C-334/07 P, *Komisia/Slobodný štát Sasko*, Zb. 2008, I-9465, bod 43.
([49]) C-334/07 P, *Komisia/Slobodný štát Sasko*, bod. 44.
([50]) C-334/07 P, *Komisia/Slobodný štát Sasko*, bod. 53.

(231) V danom prípade sa preto uplatňuje nariadenie (ES) č. 1370/2007 ([51]).

10.1. *ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI S VNÚTORNÝM TRHOM NA ZÁKLADE NARIADENIA (ES) Č. 1370/2007*

(232) Podľa článku 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 musí byť „úhrada za poskytované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave […] zlučiteľná so spoločným trhom". Komisia ďalej skúma, či smernica o financovaní a náhrady vyplácané podnikom RBG a BSM na jej základe spĺňajú ustanovenia podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(233) V článku 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa uvádza: „Ak sa príslušný orgán rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme."

(234) V danom prípade sa poverenie službami vo verejnom záujme uskutočnilo prostredníctvom tzv. trojnásobného poverovacieho aktu (t. j. prostredníctvom licencií, plánov dopravnej obslužnosti a príslušného rozhodnutia VRR o financovaní na základe smernice o financovaní). Komisia preto dospela k záveru, že článok 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007 bol splnený.

(235) V článku 4 nariadenia (ES) č. 1370/2007 je stanovený tento povinný obsah zmlúv o službách vo verejnom záujme:

(236) Článok 4 ods. 1 písm. a) – jasne vymedzené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme: Ako je uvedené v oddiele 8.2.1, podniky RBG a BSM boli poverené jasne definovanými záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme.

(237) Článok 4 ods. 1 písm. b) – parametre, na základe ktorých sa majú počítať prípadné platby úhrady, sa vopred stanovia objektívnym a transparentným spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade: Ako je uvedené v oddiele 9.2.2, parametre pre úhrady sa v zamietavom rozhodnutí o financovaní stanovia objektívnym a transparentným spôsobom zadaním maximálnej sumy pre každú nákladovú kategóriu týkajúcu sa každej prevádzkovej oblasti, predtým ako budú splnené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

(238) Článok 4 ods. 1 písm. c) a článok 4 ods. 2 – spôsob stanovenia nákladov a rozdelenia príjmov spojených s poskytovaním služieb: Na základe uvedených parametrov sú stanovené jasné vykonávacie predpisy rozdelenia nákladov a príjmov vzťahujúcich sa na štyri nákladové kategórie, za ktoré sa poskytuje náhrada. Ku každej zo štyroch rôznych kategórií záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme sa k oddeleným účtom priradia náklady a výnosy, pričom sa uplatňujú účtovné pravidlá platné podľa nemeckého práva, a každý rok nestranný audítor vykoná kontrolu a VRR.

(239) Článok 4 ods. 3 – obmedzenie obdobia platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré nepresahuje 10 rokov pre autokarové a autobusové služby a 15 rokov pre služby v železničnej alebo inej koľajovej osobnej doprave: Pôvodne sa poverenie službami vo verejnom záujme uskutočňovalo prostredníctvom tzv. trojnásobného poverovacieho aktu (t. j. prostredníctvom licencií, plánov dopravnej obslužnosti a príslušného rozhodnutia VRR o financovaní na základe smernice o financovaní). Po nadobudnutí účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené dopravným podnikom zhrnuli do jediného aktu s obmedzeným obdobím platnosti 10 rokov. Pre zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré boli uzavreté pred nadobudnutím účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007, platia prechodné ustanovenia. Podľa článku 8 ods. 3 písm. d) nariadenia (ES) č. 1370/2007 môžu zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré boli uzavreté po 26. júli 2000 a pred 3. decembrom 2009 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže, pokračovať až do zániku obdobia platnosti pod podmienkou, že ich obdobie platnosti je obmedzené a porovnateľné s obdobím platnosti uvedeným v článku 4. V danom prípade bola zmluva uzavretá s obdobím platnosti stanoveným v článku 8 ods. 3 písm. d) bez postupu verejnej súťaže. Z tohto dôvodu platí obmedzené obdobie platnosti podľa článku 4. Obdobie platnosti zmluvy je v súčasnosti obmedzené na 10 rokov, preto je v súlade s predpismi podľa článku 4 ods. 3.

(240) Článok 4 ods. 5 – požiadavka splnenia určitých sociálnych noriem: Uplatniteľné kolektívne zmluvy sú uvedené v jednotlivých aktoch, pretože podniky RBG a BSM sú povinné uplatňovať kolektívnu zmluvu uzavretú s Komunálnym združením zamestnávateľov v Severnom Porýní-Vestfálsku.

(241) Článok 4 ods. 6 – požiadavka splnenia určitých noriem kvality: Ustanovenia týkajúce sa noriem kvality sú uvedené v jednotlivých poverovacích aktoch.

([51]) Táto skutočnosť zodpovedá ustálenej rozhodovacej praxi Komisie (porov. rozhodnutie vo veci C-41/2008, *Danske Statsbaner*, konečné rozhodnutie z 24. februára 2010, body 303 až 313) a Dozorného úradu EZVO (pozri rozhodnutie 254/10/COL, *AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene*, rozhodnutie z 21. júna 2010, s. 17 a 18).

(242) Na základe výkladu v odôvodneniach 54 a nasl. Komisia zastáva názor, že trojnásobný poverovací akt obsahuje všetky povinné ustanovenia podľa článku 4 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(243) V článku 5 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sú uvedené ustanovenia k zadávaniu zmlúv o službách vo verejnom záujme. Podľa prechodných ustanovení podľa článku 8 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007 musí však zadávanie zmlúv pre oblasť hromadnej železničnej a cestnej dopravy prebiehať až od 3. decembra 2019 v súlade s článkom 5. Ustanovenia článku 5 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa teda v danom prípade neuplatňujú.

(244) Komisia znovu upozorňuje Nemecko na to, že členské štáty musia počas tohto prechodného obdobia prijať opatrenia zamerané na postupné uplatňovanie článku 5 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

(245) Podľa článku 6 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 musí byť každá úhrada v súlade s ustanoveniami článku 4 a prílohy k nariadeniu.

(246) Komisia poukazuje predovšetkým na skutočnosť, ako už bolo uvedené, že v danom prípade boli všetky ustanovenia článku 4 splnené.

(247) V prílohe k nariadeniu (ES) č. 1370/2007 sa stanovuje, že náhrada nesmie presiahnuť sumu, ktorá zodpovedá súčtu finančných prostriedkov zloženému z týchto faktorov: náklady vynaložené v súvislosti so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme mínus príjmy z prepravy, mínus akékoľvek pozitívne finančné výsledky vytvorené sieťou v rámci príslušného(-ých) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme, plus primeraný zisk. V prílohe sa ďalej uvádza, že výpočet nákladov a výnosov sa musí uskutočniť v súlade s platnými účtovnými a daňovými pravidlami. Účtovníctvo sa okrem toho musí z dôvodu transparentnosti viesť osobitne.

(248) Komisia v danom prípade konštatuje, že náhrada za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ako je uvedené v oddiele 9.2.3, bola vyplatená v súlade s ustanoveniami prílohy a že tieto úhrady neviedli k nadmernej náhrade. Po vypočítaní výnosov z poplatkov za užívanie, príjmov, ostatných pozitívnych finančných výsledkov a nákladov súvisiacich so záväzkom vyplývajúcim zo služby vo verejnom záujme sa zistilo, že podniky BSM a RBG na základe splnenia týchto záväzkov vykázali každý rok straty. Tieto straty boli v rokoch 2006 až 2009 kryté prostredníctvom náhrad, čím sa dosiahol nulový bilančný zisk.

(249) Komisia ďalej konštatuje, že podniky v danom prípade nedosiahli žiadny primeraný zisk. Náklady a výnosy súvisiace so záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme podliehajú preskúmaniu, aby boli v súlade s platnými účtovnými a daňovými pravidlami. Na zlepšenie transparentnosti sa účtovníctvo príslušných podnikov vedie osobitne pre služby spadajúce do záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a pre činnosti, ktoré do nich nespadajú.

(250) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že náhrady za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme neumožňujú poskytovanie nadmerných náhrad a sú v súlade s ustanoveniami článkov 4 a 6 nariadenia (ES) č. 1370/2007 a jeho prílohy.

(251) Komisia preto dospela k záveru, že všeobecné zásady pre právne posúdenie zlučiteľnosti štátnej pomoci s vnútorným trhom boli v danom prípade dodržané. Komisia ďalej konštatuje, že kontrola náhrad za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v prospech podnikov RBG a BSM by podľa nariadenia (ES) č. 1107/70 viedla k rovnakému záveru.

(252) Komisia preto dospela k záveru, že štátna pomoc v prospech podnikov RBG a BSM podľa článku 93 ZFEÚ a článku 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 je zlučiteľná s vnútorným trhom.

11. **ZÁVER**

(253) Komisia dospela k záveru, že štátna pomoc podľa článku 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 a článku 93 ZFEÚ je zlučiteľná s vnútorným trhom. Komisia poukázala na to, že toto rozhodnutie sa týka zlučiteľnosti opatrení vo forme štátnej pomoci s vnútorným trhom a že toto hodnotenie nepredchádza skúmaniu Komisie v tomto prípade so zreteľom na uplatňovanie právnych predpisov Únie pre verejné obstarávanie a koncesie.

(254) Komisia poukazuje na skutočnosť, že podľa ustálenej judikatúry súdu môže preskúmať zlučiteľnosť štátnej pomoci s vnútorným trhom nezávisle od prípadného porušenia iného právneho predpisu Únie, pokiaľ tento predpis nie je tak neoddeliteľne spojený s predmetom pomoci, že nemožno vykonať osobitné skúmanie.

(255) Komisia v danom prípade konštatuje, že prípadné porušenie predpisov o verejnom obstarávaní a koncesiách, ako napríklad uvedené udeľovanie licencií podnikom BSM a RBG, by nevyhnutne neviedlo k narušeniu hospodárskej súťaže, ktoré by sa prostredníctvom tejto pomoci mohlo ešte zvýšiť. Toto rozhodnutie sa tak obmedzuje na skúmanie štátnej pomoci,

VYDALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc, ktorú Nemecko poskytlo podnikom Rheinbahn AG a Bahnen der Stadt Monheim v rokoch 2006 – 2009 na základe smernice o financovaní osobnej cestnej prepravy v dopravnom zväze pre Porýnie-Porúrie, je podľa článku 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 a článku 93 Zmluvy o fungovaní Európskej únie zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 23. februára 2011

Za Komisiu

Joaquín ALMUNIA

podpredseda