II

*(Незаконодателни актове)*

# РЕШЕНИЯ

## РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

**от 23 февруари 2011 година**

**относно държавна помощ C 58/06 (ex NN 98/05) приведена в действие от Германия в полза на предприятията Bahnen der Stadt Monheim (BSM) (Железници на гр. Монхайм) и Rheinische Bahngesellschaft (RBG) (Рейнска ЖП компания) във Verkehrsverbund Rhein Ruhr (Обединение на предприятия за обществен транспорт Рейн-Рур)**

*(нотифицирано под номер C(2011) 632)*

**(само текстът на немски език е автентичен)**

**(текст от значение за ЕИП)**

(2011/501/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2 от него ([1]),

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ([2]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

### 1) ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 21 декември 2006 г. Комисията информира Германия за решението си да счете, че „старата система за финансиране“ на Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Транспортна мрежа Рейн-Рур — „VRR“) представлява съществуваща държавна помощ и да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на „новата система за финансиране“ ([3]) на VRR, въз основа на която Rheinische Bahngesellschaft AG („RBG“) и Bahnen der Stadt Monheim GmbH („BSM“) получават компенсационни плащания за изпълнението на задължения за обществени услуги, и отправи искане Германия да представи своето мнение. По искане на Германия на 1 февруари 2007 г. се състоя среща. Германия представи своето мнение на 18 април и 4 май 2007 г.

(2) Решението на Комисията за откриване на официална процедура за разследване беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 31 март 2007 г. ([4]) Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си относно въпросните мерки в срок един месец от датата на публикуване.

(3) Комисията получи мнение от една заинтересована страна. Тя препрати това мнение на Германия с писмо от 29 май 2007 г. На Германия бе дадена възможност да отговори в срок от един месец. Комисията получи коментарите на Германия с писмо от 29 юни 2007 г.

(4) По искане на Германия на 31 януари 2008 г. се състоя допълнителна среща. По искане на Комисията тази среща беше последвана от изпращането на допълнителна информация от Германия на 5 май и 3 юли 2008 г.

(5) С писма от 2 октомври 2007 г., 30 януари 2008 г. и 4 април 2008 г. заинтересованата страна предостави допълнителни разяснения по отношение на първоначалните си коментари.

([1]) Считано от 1 декември 2009 г. членове 87 и 88 от Договора за ЕО стават съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Двата набора от разпоредби по същество са еднакви. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно.

([2]) ОВ C 74, 31.3.2007 г., стр. 18.

([3]) Вж. раздел 4.2.

([4]) Вж. бележка под линия 2.

(6) С писмо от 10 юли 2008 г. Комисията поиска от Германия допълнителни разяснения по отношение на предоставената информация; също така на Германия бе дадена възможност да отговори в срок от един месец на допълнителните разяснения, направени от заинтересованата страна. Германия отговори с писма от 5 август 2008 г. и 30 септември 2008 г.

(7) С писмо от 16 декември 2009 г. Комисията поиска Германия и заинтересованата страна да предоставят в срок до 10 януари 2010 г. коментарите си по отношение на съвместимостта на въпросните мерки с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета ([5]). Германия и заинтересованите страни поискаха удължаване на крайния срок. Комисията удължи крайния срок и за двете страни до 12 януари 2010 г. С писмо от 12 януари 2010 г. Комисията получи коментарите на Германия. Заинтересованата страна не предостави коментари в рамките на крайния срок. С писмо от 13 януари 2010 г. заинтересованата страна информира Комисията, че вече не проявява интерес към участие в процедурата.

(8) В писмото си от 12 януари 2010 г. Германия информира Комисията също така, че е изменила актовете за възлагане за RBG и BSM и новата система за финансиране на VRR с оглед спазване на Регламент (ЕО) № 1370/2007.

## 2. **СТРАНИТЕ**

(9) VRR е учредено от различни градове и области в Рейнско-Рурската област, за да служи като механизъм за изпълнение на задачата от страна на градовете и областите относно планирането и организирането на местния обществен пътнически превоз в рамките на съответните им територии, както и за извършване на компенсационни плащания за обществени услуги по отношение на предоставянето на услуги за обществен транспорт. VRR се състои от два юридически обособени публичноправни органа, а именно Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr („ZV VRR“) (Обединение на предприятия за обществен транспорт Рейн-Рур, общинска асоциация) ([6]) и Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR („VRR AöR“) (Обединение на предприятия за обществен транспорт Рейн-Рур, публичноправна институция) ([7]).

(10) ZV VRR е упълномощено да удържа вноски от членуващите в него градове и области с цел финансиране на компенсации за изпълнението на задължения за обществени услуги. Правното основание за удържаните вноски са параграфи 19—20 от наредбата за ZV VRR (*Обединение на предприятия за обществен транспорт Рейн-Рур, общинска асоциация*) от 21 юни 2006 г., изменена на 10 декември 2008 г. („наредбата за ZV VRR“). ([8])

(11) Както RBG ([9]), така и BSM ([10]), предполагаемите бенефициери по въпросните мерки, са предприятия за обществен транспорт (автобусен, трамваен и железопътен) в района на Дюселдорф. Обслужваните от тях линии формират част от обществената транспортна мрежа на VRR.

(12) RBG и BSM обслужват своите линии за обществен пътнически превоз въз основа на лицензи, предоставени им от компетентните регионални власти на Дюселдорф въз основа на Закона за пътническия превоз (*Personenbeförderungsgesetz* — „PbefG“), и по-специално на параграф 13 от PBefG. Лицензите предоставят на собственика изключително право за извършване на дейността, като от своя страна предприятието, което притежава такъв лиценз, трябва да предлага обществени услуги за пътнически превоз в съответствие с условията, посочени в лиценза, определящи по-специално честотата на движение, дължината на обслужваните линии и други качествени параметри.

## 3. **ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА**

### 3.1. *НАИМЕНОВАНИЕ, БЮДЖЕТ, ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ*

(13) Наименование: Финансова подкрепа за BSM и RBG.

(14) Годишният бюджет е в размер между […] (*) и […] млн. евро за BSM и между […] и […] млн. евро за RBG. Бюджетът за компенсационни плащания съгласно насоки за финансиране и споразумения за контрол и прехвърляне на печалби/загуби се формира от публични ресурси. Насоките за финансиране и споразуменията за контрол и прехвърляне на печалби/загуби са с неограничен срок на действие.

([5]) ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.

([6]) ZV VRR е учредено от въпросните градове и области по смисъла на Закона за общинско сътрудничество на Северен Рейн-Вестфалия (*Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit*).

([7]) VRR AöR е учредено от ZV VRR през септември 2004 г. Считано от юни 2007 г., VRR AöR е общата институция за съвместно упражняване на функции в местния обществен транспорт от страна на градовете, но не само на територията на ZV VRR, но и в съседната територия на Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (общинска асоциация „Обществен транспорт — Долен Рейн“). Тъй като ZV VRR е делегирало управлението и задачите си, включително най-вече финансирането на задължения за обществени услуги, на VRR AöR, по-нататък няма да се прави разлика между ZV VRR и VRR AöR; наричани по-долу с общото наименование „VRR“.

([8]) Последната версия на наредбата за ZV VRR е публикувана онлайн на адрес http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) RBG, което е преименувано на „Rheinbahn AG“, считано от 29 април 2005 г., е собственост на град Дюселдорф (5 %) и „Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH“ (95 %), който от своя страна е изцяло собственост на град Дюселдорф и до 18 юни 2007 г. носи наименованието „Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH“. Според уебсайта на град Дюселдорф (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf) Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH притежава също така дял от 25,05 % в „Stadtwerke Düsseldorf AG“, 100 % от акциите на „Bädergesellschaft Düsseldorf mbH“ и дял от 50 % във „Flughafen Düsseldorf GmbH“ (всички данни са към 31 декември 2006 г.).

([10]) BSM е изцяло собственост на „Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH“, което от своя страна е изцяло собственост на град Монхайм. Освен BSM Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH притежава също така 49,9 % от акциите на MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH, 99 % от акциите на Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH и 100 % от акциите на Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH.

(*) Информация, обхваната от задължението за професионална тайна.

### 3.2. *ПОЛУЧАТЕЛИ И ЦЕЛ*

(15) Получателите на въпросните компенсационни плащания са двете дружества RBG и BSM.

(16) Целта на мерките е да се предостави пропорционален обществен пътнически превоз на населението. Сътрудничеството между провинция Северен Рейн-Вестфалия, VRR и доставчиците на транспортни услуги има за цел да повиши атрактивността на обществения пътнически превоз, както е посочено в параграф 4 от наредбата за ZV VRR, чрез координирано планиране и координирана транспортна система, чрез единни и благоприятни за потребителите тарифи, чрез координирана информация за пътниците — като се отчитат също така нуждите на хората с увреждания — както и чрез единни стандарти за качество.

## 4. **ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА**

### 4.1. *ОБХВАТ НА ПРОЦЕДУРАТА*

(17) Решението за откриване на процедурата се отнася единствено за компенсационни плащания в полза на RBG и BSM, които се основават на новата система за финансиране, въведена с решение на VRR от 28 юни 2005 г., и са свързани със задълженията за извършване на обществени услуги в областта на автобусния и трамвайния транспорт. По тази причина обхватът на настоящото окончателно решение също е ограничен до такива компенсационни плащания в полза на RBG и BSM.

### 4.2. *НОВАТА СИСТЕМА ЗА ФИНАНСИРАНЕ*

(18) В своето решение за откриване на официална процедура за разследване Комисията определи следните два набора от мерки за финансиране по отношение на RBG и BSM:

— финансиране на транспортните предприятия в Рейнско-Рурската област, като например RBG и BSM, от страна на VRR, и

— кръстосано субсидиране на RBG и BSM от страна на общинските холдингови дружества от град Дюселдорф и град Монхайм.

(19) Правното основание за двата набора от мерки са Насоките за финансиране за обществения транспорт във VRR (*Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* — „Насоките за финансиране“), приети на 28 юни 2005 г., и приложенията към тях ([11]).

(20) По отношение на втория набор от мерки за финансиране правното основание трябва да се осигури допълнително под формата на двустранни договори между RBG и BSM, от една страна, и общинските холдингови дружества от градовете Дюселдорф и Монхайм, от друга.

#### 4.2.1. ФИНАНСИРАНЕТО НА RBG И BSM ОТ VRR

(21) VRR осъществява плащания в полза на предприятия, които извършват услуги за обществен транспорт в рамките на неговата територия, с цел покриване на част от техните разходи. С решение от 28 юни 2005 г. системата за финансиране, прилагана от 1990 г. („старата система за финансиране“), е заменена с нова, значително променена система („новата система за финансиране“).

(22) Новата система за финансиране е променена последно на 10 септември 2009 г. с цел адаптирането ѝ към влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на 3 декември 2009 г.

(23) Реформирането на системата на VRR за финансиране от 28 юни 2005 г. е обусловено от желанието за привеждането ѝ в съответствие с решението на Съда по делото *Altmark* ([12]). Точки 5.4.3—5.4.5 от Насоките за финансиране определят как трябва да бъде прилагано решението по делото *Altmark*, по-специално четвъртият критерий от него. В точка 5.4.3 се предвижда сумата на субсидиите да се определя въз основа на анализ на разходите на едно типично, добре управлявано и подходящо оборудвано с транспортни средства предприятие с цел да може да изпълнява наложените задължения за обществени услуги. В точка 5.4.4 се предвижда въз основа на този анализ VRR да разработи параметри за изчисляване на компенсационните плащания на годишна основа за всяка от четирите описани по-долу категории; в приложение 9 от Насоките за финансиране е описан метод за актуализиране (или индексиране) на тези параметри. В точка 5.4.5 се предвижда субсидиите за всяко предприятие да бъдат ограничени до действителните разходи, понесени от предприятието за изпълнението на задълженията си за обществени услуги, като се вземат под внимание съответните постъпления и фактът, че параметрите за изчисляване на компенсационните плащания трябва да бъдат периодично разглеждани и проверявани от одитор.

(24) Новата система за финансиране е описана подробно в Насоките за финансиране и в приложенията към тях.

(25) Съгласно точка 2.1 от Насоките за финансиране VRR финансира изпълнението на задължения за обществени услуги в рамките на своята територия. Точки 2.2.1—2.2.4 определят четирите различни разходни категории, които могат да бъдат предмет на финансиране от VRR. В допълнение към това тези категории са описани по-подробно в приложение 1 към Насоките за финансиране. Четирите категории са, както следва (използваните съкращения съответстват на номерацията на разходните категории в Насоките за финансиране):

([11]) Последната версия на Насоките за финансиране е публикувана на уебсайта на VRR, вж. http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf.

([12]) Решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECR I-7747 („*Altmark*“).

(26) а) Осигуряване на инфраструктура (наричано по-долу „разходна категория 1“): Тази категория обхваща разходите, произтичащи от изграждането и поддръжката на стационарни съоръжения, както и на свързани с тях системи за безопасност и за навигация. „Инфраструктурата“ включва трамвайни вагони, автобусни линии, буферни паркинги за придвижване с обществен транспорт, автобусни спирки, гари, гаражи и станции за техническа поддръжка, системи за безопасност и за навигация. Категория включва и разходите за персонала, необходим за извършване на тези дейности.

(27) б) Управленски и маркетингови задачи, наложени от VRR или компетентния местен орган (наричани по-долу „разходна категория 2“): Тази категория обхваща всички допълнителни разходи, произтичащи за транспортните предприятия в резултат на участието им във VRR. Допълнителните разходи произтичат от централизирано планиране и координация, маркетингово и финансово управление, продажба на продукти и оперативен контрол.

(28) в) Стандарти за качеството на превозните средства, наложени от VRR или компетентния местен орган (наричани по-долу „разходна категория 3“): Тази категория обхваща всички допълнителни разходи, свързани с изискванията по отношение на превозните средства и подвижния състав. Транспортните предприятия могат да подават заявления за възстановяване на допълнителните разходи, възникнали в резултат на закупуването на превозни средства, оборудвани с климатични инсталации, видеонаблюдение, ниски платформи, газови двигатели, платформи за хора с увреждания или по-екологосъобразни двигатели.

(29) г) Допълнителни транспортни услуги или други услуги във връзка с дейността, наложени от VRR или компетентния местен орган. Тази категория се състои от следните три подкатегории:

I. допълнителни разходи за нерентабилни услуги през непикови периоди, наложени директно от компетентния местен орган или VRR (наричани по-долу „разходна категория 4а“);

II. социални задължения, свързани с дейностите, наложени от акционера ([13]) (наричани по-долу „разходна категория 4б“); и

III. изисквания, свързани с дейността, или изисквания, присъщи за системата, наложени от компетентния местен орган или VRR, които са индивидуално оправдани и водят до отрицателни икономически последици (наричани по-долу „разходна категория 4в“).

([13]) Това се отнася до задължението за прилагане на колективния трудов договор, сключен от Общинската асоциация на работодателите от Северен Рейн-Вестфалия (вж. параграф 52).

(30) Съгласно Насоките за финансиране операторите на обществения транспорт могат да подават заявления за компенсации за извършването на услуги за обществен транспорт. Заявленията трябва да съдържат задължителните елементи, както са описани в раздели 5, 7 и 8 от Насоките за финансиране, като например съответните изчисления, свързани с изпълнението на задълженията за обществени услуги, и евентуални плащания от трети страни. Транспортните предприятия трябва да подават своите заявления за компенсации в срок до 31 октомври през годината, предхождаща годината, за която искат компенсации.

(31) Въз основа на информацията, предоставена от транспортните предприятия съгласно точка 5.4.2 от и приложение 2 към Насоките за финансиране, VRR изчислява компенсациите, които трябва да отразяват разходите, които едно средно, добре управлявано предприятие би понесло за изпълнението на същите задължения. След това VRR издава финансово уведомление (*Finanzierungsbescheid*). Този правнообвързващ акт потвърждава възлагането и определя компенсационните плащания по всяка от четирите категории на финансиране. В края на всяка година операторът на обществените услуги трябва да обоснове писмено своите приходи и разходи, свързани с изпълнението на задълженията за обществени услуги. Тази писмена обосновка се разглежда от VRR, след което се издава второ обвързващо административно решение, определящо точната сума, която операторът ще получи като компенсация.

4.2.2. ФИНАНСИРАНЕ НА RBG И BSM ЧРЕЗ КРЪСТОСАНО СУБСИДИРАНЕ

(32) Наредбата за ZV VRR предвижда възможността градовете и областите, които притежават транспортно предприятие, да го компенсират пряко и да приспадат съответната сума от техните вноски към ZV VRR.

(33) Параграф 19 от наредбата за ZV VRR предвижда пет различни форми на такива преки плащания, а именно:

— доброволни преки и непреки вноски от града или областта, включително плащания на дивиденти по акции, които градът или областта извършва към транспортното предприятие,

— доброволни вноски от трети страни,

— кръстосани субсидии под формата на споразумение за контрол и прехвърляне на печалби/загуби в случаите, когато транспортното предприятие е част от холдинговото дружество и загубите му се покриват от печалби от други предприятия, например дружества за електроенергия и газ,

— плащания на дивиденти от предприятия, в които транспортното предприятие притежава дялово участие или акции,

— разликата между вноските и общите загуби на транспортното предприятие.

(34) Сумите, платени по смисъла на параграф 19 от наредбата за ZV VRR, са взети под внимание при изчисляването на компенсацията, която VRR плаща на транспортното предприятие. Точка 8 от Насоките за финансиране предвижда подадено от транспортно предприятие заявление за финансиране от VRR да бъде отхвърлено, ако (общинският) акционер е използвал една или повече от възможностите, посочени в параграф 19 от наредбата за ZV VRR. Тази сума се приспада от плащанията, които се полагат на транспортното предприятие съгласно Насоките за финансиране.

(35) Както град Дюселдорф, така и град Монхайм са се възползвали от възможностите, предвидени в параграф 19 от наредбата за ZV VRR, сключвайки споразумения съответно с RBG и BSM. Те са описани в следните съображения:

(36) *Предполагаемото кръстосано субсидиране на RBG от (Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH:* Според предоставената от първоначалния жалбоподател информация изглежда, че въз основа на споразумения за прехвърляне на печалби и загуби Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH прехвърля печалбите, реализирани от неговите рентабилни холдингови дружества — Stadtwerke Düsseldorf AG и Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH — към неговите губещи дъщерни дружества RBG и Bädergesellschaft Düsseldorf.

(37) *Предполагаемото кръстосано субсидиране на RBG от град Дюселдорф:* В допълнение според информация, предоставена от първоначалния жалбоподател, Комисията се позова също така на пряко отпуснати субсидии от град Дюселдорф в полза на RBG. Беше установено, че тези субсидии са били отпуснати от дивидентите, които Дюселдорф е получил от акционерното си участие в RWE AG в размер на 1,1 %.

(38) *Годишни плащания от Дюселдорф в полза на RBG:* В отговора си на решението за откриване на процедура Германия посочва, че между Stadtwerke Düsseldorf AG и Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH (считано от 18 юни 2007 г.: Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH — „холдинговото дружество“) никога не е съществувало споразумение за контрол и прехвърляне на печалби/загуби. При все това холдинговото дружество е извършило годишни плащания към RBG за осъществяване на задължението за обществени услуги и тези плащания са взети под внимание при изчисляването на компенсацията от страна на VRR. В допълнение германските органи посочват, че дивидентите от акционерни участия в RWE са постъпили в бюджета на града, а не са прехвърлени към RBG.

(39) *Кръстосаното субсидиране на BSM:* Според информацията, предоставена от първоначалния жалбоподател, по силата на договор между Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH и Elektrizitätswerke der Stadt Monheim GmbH печалбите на последното са използвани за финансиране на годишните загуби на BSM. BSM е дъщерно дружество, изцяло собственост на Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH ([14]).

(40) В отговора си на решението за откриване на процедурата Германия посочва, че на 27 октомври 1987 г. между BSM и Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH е сключено споразумение за контрол и прехвърляне на печалби/загуби, влязло в сила на 1 януари 1988 г. Съгласно условията на параграф 4, точка 1 от това споразумение всички печалби, реализирани от BSM, се прехвърлят към Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH и, обратно, последното компенсира всички загуби, отчетени от BSM.

### 4.3. *СЪМНЕНИЯ, ИЗРАЗЕНИ ОТ КОМИСИЯТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА КОМПЕНСАЦИОННИ ПЛАЩАНИЯ В ПОЛЗА НА RBG И BSM ВЪЗ ОСНОВА НА НОВАТА СИСТЕМА ЗА ФИНАНСИРАНЕ*

#### 4.3.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

(41) По отношение на наличието на държавна помощ Комисията заключи при откриването на официална процедура за разследване, че и двете въпросни мерки са били свързани с използването на държавни ресурси и могат да бъдат вменени на държавата.

(42) В решението за откриване на официалната процедура за разследване Комисията обясни, че Германия е на мнение, че въпросните мерки за финансиране не са предоставили селективно икономическо предимство, тъй като са отговорили на всичките четири критерия от делото *Altmark* и не е имало вероятност те да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите-членки. При все това въз основа на информация, предоставена от Германия в хода на предварителното разглеждане, Комисията изрази следните съмнения в това отношение:

(43) По отношение на първия критерий *Altmark* Комисията достигна до предварителното заключение, че предприятията, функциониращи в рамките на VRR, действително са имали задължение за обществени услуги, наложено по силата на лицензи за обслужване на трамвайни и автобусни линии, издадени им от съответния регионален орган.

([14]) Германия предостави следните данни за различните акционерни участия на Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (изцяло собственост на град Монхайм):
— 100 % Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM)
— 100 % Allwetterbad der Stadt Monheim GmbH
— 100 % Stadtentwicklungs GmbH
— 50,1 % MEGA Monheimer Elektrizitäts und Gas GmbH
— 36 % Wasser GmbH

(44) По отношение на втория критерий *Altmark* Комисията изрази съмнения дали всичките четири разходни категории сами по себе си действително представляват задължение за обществени услуги, както и дали задълженията за обществени услуги са били ясно определени. Друг неизяснен въпрос е дали поне част от разходите за въпросните мерки следва да се плащат от предприятията в техен собствен търговски интерес и по тази причина да се покриват единствено от приходи от продажба на билети. Комисията отбеляза също така, че Германия не е предоставила подробна информация относно параметрите и метода за изчисляване на компенсацията.

(45) В решението за откриване на процедура Комисията не беше в състояние да изключи възможността, че компенсацията може да надвиши сумата, необходима за покриване на всички или на част от разходите, понесени за изпълнението на задълженията за обществени услуги (трети критерий *Altmark*).

(46) Тъй като лицензите за транспортни предприятия в рамките на VRR са били предоставени пряко, а не чрез публична тръжна процедура, Комисията изрази съмнения дали четвъртият критерий *Altmark* е бил спазен. Тя не разполагаше с достатъчна информация, за да прецени дали изчислението на компенсацията въз основа на средните разходи на всички предприятия, подлежащи на финансиране от VRR, отговаря на нивото на разходите на едно типично, добре управлявано предприятие, предлагащо транспортни услуги.

(47) В решението за откриване на процедура Комисията счете, че финансирането на въпросните мерки може да засегне търговията между държавите и да наруши или застраши конкуренцията в рамките на вътрешния пазар.

4.3.2. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР

(48) Като достигна до заключението, че не може да изключи съществуването на държавна помощ, Комисията разгледа потенциалната ѝ съвместимост с вътрешния пазар въз основа на член 93 от ДФЕС.

(49) Съгласно решението по дело *Altmark* член 93 от ДФЕС не може да бъде прилаган пряко, а единствено чрез трите регламента на Съвета, приети въз основа на това решение ([15]). В съответствие с това бе прието, че правната рамка, приложима за оценката на съвместимостта на задълженията за обществени услуги, се състои от Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт ([16]) и Регламент (ЕИО) № 1107/70 от 4 юни 1970 г. за отпускане на помощи за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт ([17]).

([15]) Дело C-280/00, цитирано по-горе, точки 101 и 105—107.
([16]) ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1.
([17]) ОВ L 130, 15.6.1970 г., стр. 1.

(50) В решението за откриване на процедура Комисията счете, че Германия е изключила съответните транспортни услуги от обхвата на приложение на Регламент (ЕИО) № 1191/69, както и че по тази причина приложимата правна рамка се състои единствено от Регламент (ЕИО) № 1107/70.

(51) По отношение на съвместимостта на помощта въз основа на член 3, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1107/70 Комисията изрази съмнения дали задълженията, за които BSM и RBG са получили компенсации, са представлявали задължения за обществени услуги, както и дали платените суми са отговаряли на разходите, понесени за изпълнението на тези задължения.

## 5. **МНЕНИЕ НА ГЕРМАНИЯ** ([18])

### 5.1. *ОБХВАТ НА ПРОЦЕДУРАТА*

(52) В началото на своите коментари Германия предостави основна информация за прилагането на новата система за финансиране. Тя посочи по-специално, че старата система за финансиране е останала в сила до края на 2005 г. (31 декември 2005 г.). Новата система за финансиране, за която е взето решение на 28 юни 2005 г., е влязла в сила на 1 януари 2006 г.

(53) Германия подчерта, че жалбата, подадена в началото на текущата процедура, е била отправена от град Лангенфелд с писмо от 27 януари 1999 г. и е била подновена на 21 януари 2004 г. По тази причина според Германия процедурата на Комисията трябва да се отнася единствено за старата система за финансиране, която е била в сила до края на 2005 г. Германия оспори решението на Комисията за откриване на официалната процедура за разследване по отношение на новата система за финансиране. Тя изтъкна, че при липсата на жалба, конкретно отнасяща се за новата система за финансиране, приложима от 2006 г., Комисията не е провела достатъчно обстойна предварителна оценка, както и че следователно Германия не е имала възможността да изясни въпросите, които все още са били висящи.

### 5.2. *НОВАТА ФИНАНСОВА СИСТЕМА, ПРИЛОЖИМА ОТ 2006 Г.*

(54) Германия обясни, че новата система за финансиране е проектирана така, че да се осигури спазването на четирите критерия от делото *Altmark*. За тази цел всички финансови потоци — преки плащания или кръстосани субсидии — са взети под внимание при изчисляването на компенсационните плащания за обществени услуги, правени от VRR в полза на транспортните предприятия.

([18]) Германия представи мнения, които е получила от VRR, RBG и BSM, и неколкократно се позовава на тях в своето мнение.

5.3. *ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЗАДЪЛЖЕНИЯТА ЗА ОБЩЕСТВЕНИ УСЛУГИ (ПЪРВИ КРИТЕРИЙ ALTMARK)*

(55) Германия отговори на съмненията на Комисията по отношение на определянето на задълженията за обществени услуги и акта за възлагане (съображение 61 от решението за откриване на процедурата), както и по отношение на разходни категории 1, 2, 3 и 4 (съображения 62—71 от решението за откриване на процедура).

5.3.1. АКТ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ

(56) По отношение на въпроса дали транспортните предприятия в рамките на VRR действително трябва да изпълняват ясно определени задължения за обществени услуги Германия посочи, че лицензите ([19]), издадени за обслужване на автобусни и трамвайни линии по силата на Закона за пътническия превоз (*Personenbeförderungsgesetz* — PBefG), не са единственото правно основание в това отношение. В допълнение съответната Схема за местен обществен транспорт (*Nahverkehrsplan*) ([20]) или, за преходния период след влизането в сила на новата система за финансиране ([21]), решенията на съответните градски и областни съвети и съответните уведомления за финансиране от VRR, основани на Насоките за финансиране, доизясняват задълженията за обществени услуги. По тази причина задълженията за обществени услуги се налагат по силата на тристранен акт за възлагане (т.е. чрез лицензи, схемите за местен обществен транспорт и съответното уведомление за финансиране от VRR, основано на Насоките на VRR за финансиране).

(57) По отношение на RBG градският съвет на Дюселдорф е одобрил новата система на VRR за финансиране с решение от 15 декември 2005 г., което също така постановява, че Схемата за местен обществен транспорт ще се основава на Насоките за финансиране, които са част от новата система за финансиране. Схемата за местен обществен транспорт за периода 2002—2007 г. е приета с решение на градския съвет на Дюселдорф от 20 март 2003 г. RBG подлежи също така на схемите за местен обществен транспорт на съседните градове и области (област Рейн-Нойс, град Нойс, област Метман). Всички тези схеми за местен обществен транспорт съдържат разпоредби за мрежата (услуги и инфраструктура), която да бъде осигурена от RBG. RBG притежава лицензи по силата на PBefG за обслужваните от него автобусни и (наземни и подземни) трамвайни линии.

(58) По отношение на BSM градският съвет на Монхайм и областният съвет на Метман са одобрили новата система на VRR за финансиране с решения съответно от 10 ноември 2005 г. и 19 декември 2005 г. Последното решение предвижда също така Схемата за местен обществен транспорт за област Метман ([22]) да бъде приведена в съответствие с новата система за финансиране. Схемата за местен обществен транспорт за 2004 г. за област Метман съдържа разпоредби относно мрежата (услуги и инфраструктура), която да бъде осигурена от BSM. BSM притежава лицензи по силата на PBefG за обслужваните от него автобусни линии.

5.3.2. РАЗХОДНА КАТЕГОРИЯ 1: ОСИГУРЯВАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРА

(59) Германия посочи, че за извършването на услуги за обществен транспорт едно предприятие трябва да разполага с превозни средства. Тя подчерта, че в Германия и във всички други държави-членки инфраструктурата, използвана за осигуряването на услуги за обществен транспорт, обикновено се осигурява от държавата. По тази причина Германия е на мнение, че осигуряването на инфраструктура не предоставя икономическо предимство на въпросните оператори. В допълнение тя подчерта, че VRR финансира единствено поддръжката, а не изграждането на инфраструктура. Нещо повече, VRR не финансира пълния обем разходи за поддръжка, а само постоянните разходи (променливите разходи за използване на инфраструктурата не са компенсирани). Германия предостави анализ на допълнителната тежест, произтичаща от задължението за обществени услуги, отчитайки няколко критерия, по-специално използването на капацитета на инфраструктурата. Всеки приход в резултат на използването на инфраструктурата (например от реклама) е бил приспаднат от изчислението на допълнителните разходи.

(60) По силата на PBefG и на законодателството по неговото прилагане ([23]) RBG и BSM са задължени да поддържат инфраструктурата, необходима за извършването на транспортните услуги, за които притежават лицензи, годна за употреба съгласно определени стандарти за качество (най-вече по отношение на оборудването на спирките). И двете предприятия подлежат на допълнителни изисквания извън тези законови изисквания, съдържащи се в насоките на VRR за оборудване на спирки (*Richtlinie Haltestellenausstattung im VRR 08/1991*) и в съответните приложими схеми за местен обществен транспорт. По отношение на RBG това включва например система за динамична информация за пътниците в 192 от спирките

([19]) Лиценз, предоставен на транспортно предприятие по силата на Закона за пътническия превоз; съдържа задължения за извършване на съответната услуга, осъществяване на превоз на пътници при условията на одобрените тарифи и спазване на одобрения график.

([20]) Схемата за местен обществен транспорт определя линиите за обществен транспорт, които да бъдат обслужвани по време на съответния период. Тя определя честотата на транспортните услуги, ключови показатели за разстоянията, които да бъдат пропътувани, минималните стандарти за качеството на транспортните услуги и инфраструктурата (като например комуникативност, стандарти за връзки, стандарти за дейността, включително информация за пътниците, обслужване, сигурност и чистота), както и план за действие (включващ например мерки за инвестиции/ремонт на инфраструктурата и превозните средства). В този смисъл Схемата за местен обществен транспорт осигурява необходимата база за определяне на бъдещите стандарти и показатели за качество. Всяко намаление на предлаганите услуги или закриването на линии от страна на транспортния оператор изисква официалното съгласие на регионалния орган.

([21]) Според Германия поради необходимите консултации приемането на Схема за местен обществен транспорт отнема най-малко една година и поради това е било необходимо намирането на преходен инструмент.

([22]) Схемата за местен обществен транспорт за област Метман е приложима също така за територията на град Монхайм, който няма своя собствена схема за местен обществен транспорт.

([23]) По-специално Указ за дейността на предприятията, извършващи пътнически превоз с моторни превозни средства (*Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr* — BOKraft) и Указ за изграждането и експлоатацията на трамваи (*Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen* — BOStrab).

и компютризирана система за контрол на дейността. Допълнителните изисквания за BSM се отнасят за безопасността, обозначената на спирките информация, комфорта и чистотата.

5.3.3. РАЗХОДНА КАТЕГОРИЯ 2: УПРАВЛЕНСКИ И МАРКЕТИНГОВИ ЗАДАЧИ, НАЛОЖЕНИ ОТ VRR ИЛИ КОМПЕТЕНТНИЯ МЕСТЕН ОРГАН

(61) Германия предостави допълнителни разяснения по отношение на тази разходна категория, включваща поспециално разходи в резултат на търговия на дребно и маркетингови дейности (например стимулиране на използването на абонаментни карти, осигуряване на удобства за ежедневно пътуващите, като например буферни паркинги за придвижване с обществен транспорт и тяхното рекламиране, подкрепа за организаторите на ключови събития, телефонни центрове), разпределяне на приходите и допълнителни координационни задачи. В тази разходна категория преките приходи се приспадат с цел изчисляване на разходите, свързани с допълнителната тежест, наложена от публичните органи.

(62) По отношение на тази категория не съществуват законови изисквания. RBG и BSM трябва да изпълняват тези задачи по силата на споразумение за сътрудничество и на споразумение за разпределяне на приходи, сключени с VRR и представляващи предпоставка за участието на тези предприятия в системата на VRR за финансиране. Насоките към споразумението за сътрудничество съдържат подробности относно тези задачи. Планът за местен обществен транспорт на област Метман определя допълнителни задачи по тази категория както за RBG, така и за BSM. Съответното уведомление за финансиране от VRR трябва да се счита за последната стъпка от акта за възлагане.

5.3.4. РАЗХОДНА КАТЕГОРИЯ 3: СТАНДАРТИ ЗА КАЧЕСТВОТО НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА, НАЛОЖЕНИ ОТ VRR ИЛИ КОМПЕТЕНТНИЯ МЕСТЕН ОРГАН

(63) Според предоставените от Германия разяснения допълнителните разходи, свързани със стандартите за качеството на превозните средства, произтичат от изискванията, установени от VRR и/или местни органи. Такива изисквания относно качеството са например по-екологосъобразни от законово необходимото превозни средства или използването на превозни средства, снабдени с климатични инсталации или с ниски платформи. Тези изисквания могат да бъдат установени за цялата територия, обслужвана от VRR, или на местно ниво от съответните градове или области. По отношение на изчисляването на допълнителната тежест за предприятията за обществен транспорт се прилагат същите принципи като при горепосочените категории.

(64) Схемата за местен обществен транспорт на град Дюселдорф задължава RBG да инвестира в нископлатформени и в екологосъобразни превозни средства. В допълнение градският съвет на Дюселдорф е задължил RBG да инсталира специални филтри в своите превозни средства с дизелови двигатели. Според условията на Плана за местен обществен транспорт на област Метман BSM е задължено да инвестира в нископлатформени превозни средства.

5.3.5. РАЗХОДНА КАТЕГОРИЯ 4: ДОПЪЛНИТЕЛНИ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ ИЛИ ДРУГИ УСЛУГИ ВЪВ ВРЪЗКА С ДЕЙНОСТТА, НАЛОЖЕНИ ОТ VRR ИЛИ КОМПЕТЕНТНИЯ МЕСТЕН ОРГАН

(65) Германия посочи, че тази категория се състои от три ясно определени подкатегории:

(66) i) Разходна категория 4а: Допълнителни разходи за нерентабилни услуги през непикови периоди, наложени директно от компетентния местен орган или VRR: Германия обясни, че услугите за обществен транспорт, осъществявани по време на непикови периоди ([24]) по искане на публичните органи, са нерентабилни. При все това тези услуги се изискват от публичните органи (VRR или съответните градове или области) с цел осигуряване на достъпност на транспортните услуги. Задълженията на RBG за осигуряване на транспортни услуги в непикови периоди са заложени в схемите за местен обществен транспорт на град Дюселдорф, област Рейн-Нойс и област Метман. BSM е задължено да осигурява транспортни услуги в непикови периоди по силата на предоставените му лицензи и Схемата за местен обществен транспорт на област Метман. Съответното уведомление за финансиране от VRR трябва да се счита за последната стъпка от акта за възлагане.

(67) ii) Разходна категория 4б: Социални задължения, свързани с дейностите, наложени от акционера: По отношение на тази категория Германия обясни, че RBG и BSM са задължени да прилагат колективния трудов договор, сключен от Общинската асоциация на работодателите от Северен Рейн-Вестфалия (*Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen*), което води до по-висока средна скала за заплащане. Общинските предприятия също така са задължени по силата на колективни трудови договори, които обикновено не се сключват от частни предприятия в сектора, да управляват и/или участват във фирмени пенсионни схеми. По силата на своето членство в (обществен) фонд за допълнително пенсионно осигуряване RBG трябва да прави вноски за своите служители в този фонд. Аналогично BSM е задължено да управлява фирмена пенсионна схема въз основа на специфичния колективен трудов договор. Разходите се изчисляват като разликата между референтната скала за заплащане (скалата за заплащане според колективния трудов договор TV-N, група V, стъпка 2, обикновено прилагана от частни предприятия) и действителното плащане, което включва също така действителните допълнителни разходи по пенсионната схема на дружеството.

([24]) Икономически по-неизгодните непикови периоди (периоди извън пиковите часове) са:

| Дни | Услуги за обществен транспорт в градски зони | Услуги за обществен транспорт в извънградски зони |
|---|---|---|
| понеделник—петък | 0,00—6,00 ч. и 19,00—0,:00 ч. | 00,00—6,00 ч. и 18,00—0,00 ч. |
| събота | 0,00—6,00 ч. и 16,00—0,00 ч. | целодневно |
| неделя | целодневно | целодневно |

(68) iii) Разходна категория 4в: Други изисквания, свързани с дейността, или изисквания, присъщи за системата, наложени от компетентния местен орган или VRR, които са индивидуално оправдани и водят до отрицателни икономически последици: Германия обясни, че това представлява отворена категория, при която въз основа на индивидуални доказателства може да бъде предоставена компенсация за отрицателни икономически последици в резултат на изисквания относно дейността или изисквания, свързани с управлението на система за обществен транспорт (например специални изисквания относно защитата на околната среда и предлагането на допълнителни услуги по време на ключови публични събития). Германия подчерта, че RBG и BSM не подлежат на такива изисквания.

### 5.4. *ПАРАМЕТРИ, ВЪЗ ОСНОВА НА КОИТО СЕ ИЗЧИСЛЯВА КОМПЕНСАЦИЯТА (ВТОРИ КРИТЕРИЙ ALTMARK)*

(69) В началото на своите коментари Германия предостави информация за и описание на процеса на определяне на параметрите за изчисляване на компенсацията.

(70) По отношение на параметрите, прилагани за изчисляването на компенсациите, Германия направи разграничение между различните разходни категории.

(71) По отношение на *осигуряването на инфраструктура (разходна категория 1)* Германия посочи, че VRR използва като параметър за изчисляване на компенсациите определена сума — специфична за всяка местна мрежа (*Bedienungsgebiet*) и за всеки оперативен режим (*Betriebszweig*) — изчислена на маршрутен или пътен километър, използван за извършването на транспортни услуги.

(72) По отношение на *управленските и маркетинговите задачи, наложени от VRR или компетентния местен орган (разходна категория 2),* VRR използва като параметър за изчисляване на компенсациите — според Германия — определен брой тарифи в зависимост от нетните приходи от увеличение на тарифите, който е специфичен за всяка местна мрежа и за всеки оперативен режим.

(73) По отношение на *стандартите за качеството на превозните средства, наложени от VRR или компетентния местен орган (разходна категория 3),* Германия посочи, че параметърът за изчисляване на компенсациите представлява определена сума, изчислена за стандартно превозно средство с минимално качество, като сумата е специфична за всяка местна мрежа и за всеки оперативен режим.

(74) По отношение на *допълнителните транспортни услуги или други услуги във връзка с дейността, наложени от VRR или компетентния местен орган (разходна категория 4),* Германия направи разграничение между трите подкатегории.

(75) За първата подкатегория, а именно допълнителните разходи за нерентабилни услуги през непикови периоди, наложени директно от компетентния местен орган или VRR (разходна категория 4а), VRR използва параметър за изчисляване на компенсациите, който се основава на разликата между пределните приходи и пределните разходи на километър. Този параметър е специфичен за всяка местна мрежа и за всеки оперативен режим.

(76) По отношение на втората подкатегория параметърът представлява сума, която се определя чрез съпоставяне на повисокото заплащане с разпоредбите на определен колективен трудов договор („TV-N, група V, стъпка 2“) (разходна категория 4б), съдържащ приблизително същите скали за заплащане, след което се определя сума за шофьор, специфична за всяка местна мрежа и за всеки оперативен режим.

(77) Накрая, според Германия, всякакви други изисквания, свързани с дейността, или изисквания, присъщи за системата, наложени от компетентния местен орган или VRR, които са индивидуално оправдани и водят до отрицателни икономически последици (разходна категория 4в), винаги се изчисляват на индивидуална база, при условие че са надлежно документирани.

### 5.5. *НЕДОПУСКАНЕ НА СВРЪХКОМПЕНСИРАНЕ (ТРЕТИ КРИТЕРИЙ ALTMARK)*

(78) Германия обясни, че VRR изисква от всички транспортни предприятия в неговите рамки да предоставят годишни доклади за изразходването на финансовите средства с цел да се докаже, че не съществува свръхкомпенсиране по отношение на задълженията за обществени услуги.

(79) Тези доклади трябва да съдържат действителните разходи (разходи минус постъпления), понесени при изпълнението на задълженията за обществени услуги, след което тяхната точност и пълнота се проверяват от експерт-счетоводител и VRR. В случай че въз основа на тези доклади VRR установи, че е налице свръхкомпенсиране, то, според Германия, бива възстановено.

(80) При възстановяването трябва да се прави разлика между компенсация, платена от VRR въз основа на административно решение, и компенсация, платена директно на транспортното предприятие въз основа на параграф 19 от наредбата за ZV VRR.

(81) В първия случай административното решение се нарича „положително уведомление за финансиране“ (*positiver Finanzierungsbescheid*) съгласно Насоките за финансиране. Съгласно точка 7.4.1 от Насоките за финансиране самото VRR разпорежда възстановяване на всяка свръхкомпенсация.

(82) Във втория случай VRR първоначално издава „отрицателно уведомление за финансиране“ (*ablehnender Finanzierungsbescheid*) съгласно точка 7.4.2 от Насоките за финансиране или „обвързващо уведомление за сумата на допустимата компенсация“. В такъв случай точка 8.3 от Насоките за финансиране предвижда VRR да информира града или областта, притежаваща транспортното предприятие, че трябва да възстанови свръхкомпенсацията.

5.6. *ТИПИЧНО, ДОБРЕ УПРАВЛЯВАНО И ПОДХОДЯЩО ОБОРУДВАНО С ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА ПРЕДПРИЯТИЕ (ЧЕТВЪРТИ КРИТЕРИЙ ALTMARK)*

(83) Германия посочи, че, в противовес на коментарите на Комисията в решението за откриване на официална процедура за разследване, параметрите за изчисляване на компенсациите за обществени услуги са установени и при тях се взема под внимание цялата налична информация от публичните и частните транспортни предприятия в рамките на или извън територията, обслужвана от VRR. VRR е установило разходите (т.е. целевите данни) в резултат на дейности, свързани с изпълнението на задължения за обществени услуги в първите три категории, извършвани от типично, добре управлявано предприятие, в сътрудничество със своя собствен експерт/одитор, Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH („IVT“ или „експертът“). IVT разполага със сравнителни данни за голям брой транспортни предприятия от Германия и Австрия, получени в резултат на сравнителен анализ. Целевите данни са преработени от VRR, като се вземат под внимание определени (например регионални) специфични особености. Целевите данни за четвъртата категория са разработени в зависимост от определени данни за регионални пазари.

(84) В края на своя анализ VRR определя марж за средни пазарни цени за различните разходни категории. Тези целеви данни са определени за 2003 г. и се актуализират посредством индекс в съответствие с приложение 9 към Насоките за финансиране (разпоредби относно „развитието на ценовите нива във времето“) и в съответствие с увеличения/спадове на обема и промени в структурите.

(85) По-специално Германия подчерта, че според нея фактът, че дадено предприятие изпълнява задължение за обществени услуги (като например по-високо заплащане на служителите от обичайното поради решения в областта на социалната политика), не е основание да се заключи, че подобно предприятие не е добре управлявано.

5.7. *НАРУШАВАНЕ НА КОНКУРЕНЦИЯТА И ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ТЪРГОВИЯТА МЕЖДУ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ*

(86) Германия изрази становище, че публичното финансиране на разходи за поддръжка на инфраструктура не засяга търговията между държавите-членки, тъй като тази инфраструктура се използва изключително от бенефициера на това финансиране. В допълнение тя заяви, че финансирането на разходи за поддръжка на инфраструктура не засяга определен отворен за конкуренция пазар, а именно местния пазар за регионален транспорт, тъй като системата на VRR за финансиране предотвратява използването на финансиране на разходи за поддръжка на инфраструктура (когато пазарът е затворен за конкуренция) от транспортни предприятия в отворен за конкуренция пазар. Освен това от операторите на обществен транспорт се изисква да използват отделни сметки за различните разходни категории.

5.8. *СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР*

(87) Поддържайки становището, че не съществува държавна помощ в полза на RBG или BSM, Германия представи мнение относно съвместимостта на предполагаемата помощ само по отношение на втората подкатегория на четвъртата категория, а именно социалните задължения във връзка с дейността, наложени от акционера ([25]). Тя заяви, че компенсирането на по-високите скали за заплащане при всички случаи е съвместимо с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

5.9. *СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА ВЪЗ ОСНОВА НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1370/2007*

(88) Тъй като Регламент (ЕО) № 1370/2007 е влязъл в сила на 3 декември 2009 г., Комисията отправи искане Германия да представи своето мнение относно съвместимостта на новата система за финансиране с вътрешния пазар въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(89) Германия изрази принципно становище, че Комисията следва да оцени съвместимостта на новата система за финансиране въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007 само за периода след 3 декември 2009 г.

(90) Освен това Германия заяви, че новата система за финансиране — ако включва държавна помощ — също е съвместима с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(91) Германия уведоми Комисията и за следните изменения на новата система за финансиране, направени с оглед спазване на изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007:

([25]) Тя предостави също така коментари относно съвместимостта въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС на помощта за професионално обучение, която според нея попада в третата подкатегория на четвъртата категория. Тъй като на RBG и BSM не са наложени задължения по тази категория, мнението няма да бъде подробно описано тук.

(92) а) Възлагане с мисия за обществени услуги: Наложените на RBG (решение на компетентния орган от 25 юни 2009 г.) и на BSM (решение на компетентния орган от 26 ноември 2009 г.) задължения за обществени услуги са обобщени в единна обществена поръчка за услуги с ограничен срок от 10 години.

(93) б) Прилагане на приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007: нетният финансов ефект ще бъде изчислен в съответствие с разпоредбите на приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007.

## 6. **МНЕНИЯ ОТ ТРЕТИ СТРАНИ**

(94) Комисията получи мнение на една заинтересована страна, поискала поверително третиране. Първоначалният жалбоподател, град Лангенфелд, не предостави коментари.

(95) Заинтересованата страна оспори констатацията на Комисията, че старата система за финансиране представлява съществуваща помощ.

(96) Що се отнася до финансирането чрез кръстосано субсидиране, третата страна заяви, че това е практика, обикновено наричана „*kommunaler Querverbund*“, която е характерна за редица общински холдингови дружества в Германия, и според третата страна е била поставена под съмнение с решение на германския Федерален финансов съд ([26]). По мнение на третата страна, когато такова кръстосано субсидиране се осъществява чрез споразумение за контрол и прехвърляне на печалби/загуби, автоматичният характер на прехвърлянето на позволява предотвратяването на свръхкомпенсиране. Третата страна оспори твърдението, че VRR действително отчита кръстосаното субсидиране, когато прилага своята система за финансиране на практика, както и че впоследствие VRR коригира надлежно финансовите суми.

(97) Що се отнася до финансирането от VRR, третата страна заяви, че новата система на VRR за финансиране не се прилага на практика така, както е формулирана в Насоките за финансиране, поради следните причини:

(98) Според третата страна задълженията за обществени услуги са определени по непрозрачен начин в сътрудничество със самите транспортни предприятия. Тя заяви, че тристранният акт за възлагане трябва да отговаря на изискването за яснота по същия начин, както и единичният акт. Тя изрази мнение, че лицензите по силата на PBefG като цяло не могат да бъдат считани за налагане на задължение за обществени услуги, тъй като те се предоставят по инициатива на съответното транспортно предприятие, което съответно определя и условията на услугата. Освен това самото транспортно предприятие може да поиска последваща промяна на лицензa. Третата страна също така изрази мнение, че схемите за местен обществен транспорт не са подходящ акт за възлагане, тъй като не налагат задължения, а по-скоро само определят в най-общи линии целите на политиката.

(99) По отношение на *осигуряването на инфраструктура* третата страна изтъкна, че не е дадено прецизно определение на задълженията и че е очертана само рамка от мерки, които по принцип могат да бъдат финансирани. В допълнение третата страна заяви, че по-голямата част от инвестициите в тази категория обикновено следва да се реализира от транспортните предприятия в техен собствен икономически интерес.

(100) По отношение на *управленските и маркетинговите задачи, наложени от VRR или компетентния местен орган*, третата страна заяви, че управленските и маркетинговите задачи, свързани с участието в транспортна асоциация, като например VRR, са аспект на общата икономическа рамка в сектора. На практика нито едно транспортно предприятие не развива дейност извън системата на дадена транспортна асоциация. По тази причина според третата страна съответствието с управленските и маркетинговите задачи, наложени от дадена транспортна асоциация, е необходима предпоставка за получаване на лиценз, който иначе би бил отказан от компетентния орган. Накрая, участието в дадена транспортна асоциация носи определени икономически ползи, например икономия от мащаба.

(101) По отношение на *стандартите за качеството на превозните средства, наложени от VRR или компетентния местен орган*, третата страна изтъкна, че новата система на VRR за финансиране не определя точно типа превозни средства, които да бъдат закупени от транспортните предприятия чисто в техен икономически интерес.

(102) По отношение на *допълнителните разходи за нерентабилни услуги през непикови периоди, наложени директно от компетентния местен орган или VRR*, третата страна заяви, че такива услуги, когато са добре планирани, могат да бъдат осъществявани при пределни разходи, като транспортното предприятие определя по своя преценка изискванията относно превозните средства и персонала според търсенето в пикови часове.

(103) По отношение на *социалните задължения, свързани с дейностите, наложени от акционера*, третата страна изтъкна, че поемането на по-високи разходи за персонал не може да бъде считано за задължение за обществени услуги или за услуга от общ икономически интерес, тъй като не е свързано с осигуряването на транспортни услуги.

([26]) Федерален финансов съд, решение от 14.7.2004 г. — I R 9/03 — BFHE 207, 142.

(104) По отношение на другите изисквания, свързани с дейността, или изисквания, присъщи за системата, наложени от компетентния местен орган или VRR, които са индивидуално оправдани и водят до отрицателни икономически последици, третата страна заяви, че те не могат да бъдат считани за задължения за обществени услуги и на практика не са наложени на транспортните предприятия.

(105) Що се отнася до втория критерий *Altmark*, третата страна подчерта, че по отношение на втората и третата подкатегория на четвъртата категория задължения за обществени услуги в новата система на VRR за финансиране не е приложима обща система за определяне на параметрите. Според третата страна конкурентите не могат да проверят верността на установените във всички категории параметри, тъй като те не са публикувани. Също така бюджетът на VRR за 2006 г. е бил гласуван едва през февруари/март 2006 г. Според третата страна това показва, че параметрите за 2006 г. не са били установени предварително.

(106) Що се отнася до третия критерий *Altmark*, третата страна изтъкна, че задълженията за обществени услуги не могат да бъдат оценени напълно независимо от търговските дейности на транспортните предприятия. Нещо повече, свръхкомпенсирането трябва да бъде оценено отделно за всяка отделна категория. Според третата страна новата система за финансиране не гарантира, че съответните постъпления или други икономически предимства по отношение на задължението за обществени услуги са взети под внимание в отделните категории. Автоматичният характер на механизма за кръстосано субсидиране не позволява предотвратяването на свръхкомпенсиране в рамките на системата на VRR за финансиране.

(107) Що се отнася до четвъртия критерий *Altmark*, третата страна заяви, че въз основа на информацията, с която разполага, не е в състояние да оцени уместността на използвания от VRR сравнителен анализ. Тя изтъкна, че общият брой предприятия, за които са анализирани сравнителни данни, не е решаващ за преценката дали тези сравнителни данни отразяват разходите на едно средно, добре управлявано предприятие. Според нея това, което има значение, е правилният подбор на предприятията и правилното претегляне на данните от различни видове предприятия.

(108) По отношение на въздействието върху конкуренцията и върху търговията между държавите-членки третата страна се съгласи с предварителната оценка на Комисията и в тази връзка изрази мнение, че мерките представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(109) Според третата страна Регламент (ЕИО) № 1191/69 е приложим в настоящия случай. Германия не се е възползвала от възможността за изключване на въпросните услуги от обхвата на този регламент. Становището на BVerwG за обратното е погрешно. Според позицията на третата страна въпросните мерки не съответстват на разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 1191/69 и поради това не са съвместими с вътрешния пазар.

(110) Като цяло третата страна заяви, че VRR не разполага с необходимите средства за наблюдение на съответствието с разпоредбите на новата система за финансиране. Поради това VRR не може да гарантира спазване на четвъртия критерий *Altmark*.

(111) Накрая третата страна коментира обстойно, особено в последващите си становища, начина, по който VRR се финансира от вноските, които събира от членуващите в него градове и области.

## 7. **МНЕНИЕ НА ГЕРМАНИЯ ОТНОСНО МНЕНИЕТО НА ТРЕТАТА СТРАНА**

(112) В началото на своите коментари Германия посочи, че е предоставила на Комисията цялата необходима информация, както и че по тази причина не е необходимо да коментира аспектите, посочени в мнението на третата страна. Впоследствие Германия все пак отговори на определени коментари, направени от третата страна.

(113) Германия посочи, че бюджетът на VRR не е от значение за практическото възлагане на задължения за обществени услуги или за определянето на параметрите. Тя обясни, че понастоящем не съществува задължение за публикуване на данни относно определянето на параметрите за изчисляване на компенсациите.

(114) Германия оспори твърдението на третата страна, че услугите в непикови периоди могат да бъдат реализирани при пределни разходи. Освен това тя оспори участието в транспортна асоциация като обща предпоставка за осъществяване на дейности в областта на обществения транспорт.

(115) Германия подчерта, че приходите, свързани с дейностите по изпълнение на задълженията за обществени услуги в различните категории, в действителност са разпределени правилно към съответните категории, както и че при всички случаи VRR би проверило за наличието на неуместно високи печалби.

(116) Германия разясни, че възлагането на задължение за спазване на по-високи стандарти по отношение на качеството на превозните средства произтича от схемите за местен обществен транспорт, решения на компетентния градски или областен съвет и насоките на VRR за финансиране.

(117) По отношение на кръстосаното субсидиране Германия подчерта, че автоматичният елемент в прехвърлянето на печалби и загуби се отразява само счетоводно, а реалното изплащане на сумите не се осъществява автоматично.

## 8. **ОБХВАТ НА ПРОЦЕДУРАТА И НА ОКОНЧАТЕЛНОТО РЕШЕНИЕ**

(118) В настоящия случай Германия заяви, че поради жалбата на град Лангенфелд, свързана със старата система за финансиране, която не е предмет на въпросната официална процедура за разследване, Комисията не е в правото си да издаде решение съгласно член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 (понастоящем член 108 от ДФЕС) от Договора за ЕО ([27]).

(119) Комисията отбелязва, че е действала в съответствие с разпоредбите на член 10, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999, тъй като тя трябва да разглежда всяка информация от всякакви източници, с която разполага, относно предполагаема незаконна държавна помощ. Освен това тя е извършила предварителна оценка съгласно изискванията на член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999.

(120) Следователно в настоящия случай Комисията не е възпрепятствана да вземе решение за закриване на официалната процедура за разследване по отношение на новата система за финансиране. Комисията посочва също така, че настоящото разследване не се отнася до старата система за финансиране.

(121) По отношение на финансирането за изпълнение на задължение за обществени услуги в решението за откриване на процедура Комисията допусна, че новата система за финансиране е влязла в сила на 28 юни 2005 г., т.е. датата, на която решението за въвеждането ѝ е било прието.

(122) При все това, както Германия разясни по време на официалната процедура за разследване, новата система за финансиране е влязла в сила не на датата на приемане на решението (28 юни 2005 г.), а едва на 1 януари 2006 г.

(123) Ето защо Комисията може да заключи, че старата система за финансиране е останала в сила до 31 декември 2005 г. Както Комисията вече обясни в свое решение от 20 декември 2006 г., старата система за финансиране представлява съществуваща помощ. В съответствие с това Комисията ще ограничи своята оценка до периода след 1 януари 2006 г.

(124) Германия е информирала Комисията, че новата система за финансиране е била изменена през септември 2009 г. с оглед на влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007. По-специално променени са актовете за възлагане и правилата за компенсиране в Насоките за финансиране.

(125) Комисията счита, че не е възможно да заеме окончателна позиция относно наличието на държавна помощ и евентуалната съвместимост на променената по този начин нова система за финансиране с Регламент (ЕО) № 1370/2007, без предварително да даде на Германия възможността да изрази мнение относно евентуалните опасения на Комисията по отношение на промените.

(126) Следователно, без да изразява позиция относно Насоките за финансиране, изменени през 2009 г. с оглед на Регламент (ЕО) № 1370/2007, и актовете за възлагане, изменени през 2009 г. с оглед на Регламент (ЕО) № 1370/2007, Комисията ограничава това окончателно решение до компенсационните плащания, направени в полза на RBG и BSM въз основа на новата система за финансиране и на споразуменията за споделяне на приходи за годините 2006—2009. Комисията си запазва правото да оцени Насоките за финансиране, изменени през 2009 г. с оглед на Регламент (ЕО) № 1370/2007, и актовете за възлагане, изменени през 2009 г. с оглед на Регламент (ЕО) № (ЕС) № 1370/2007, в случай че възникнат съмнения относно тяхното съответствие с правилата на ЕС относно държавната помощ.

## 9. **НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ**

(127) Член 107, параграф 1 от ДФЕС предвижда, че „всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

### 9.1. *ДЪРЖАВНИ РЕСУРСИ И ВМЕНЯВАНЕ НА ДЪРЖАВАТА*

(128) За оценката на наличието на държавни ресурси и тяхното вменяване е необходимо да се прави разлика между компенсационните плащания, направени от VRR в полза на транспортни предприятия въз основа на Насоките за финансиране, от една страна, и преките плащания, направени в полза на транспортни предприятия въз основа на параграф 19 от наредбата за ZV VRR, от друга.

([27]) ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

**Плащания съгласно Насоките за финансиране**

(129) По отношение на компенсационните плащания, направени от VRR в полза на транспортни предприятия въз основа на Насоките за финансиране, Комисията отбелязва, че VRR е публичен орган, финансиран от вноски, удържани от членуващите в него градове и области. По тази причина Комисията достига до заключението, че тези суми са изплатени с държавни ресурси. VRR представлява част от регионалната администрация. Поради това неговите решения за финансиране също могат да бъдат вменени на държавата.

**Плащания по силата на споразумения за контрол и прехвърляне на печалби/загуби**

(130) По отношение на преките плащания в полза на транспортни предприятия въз основа на параграф 19 от наредбата за ZV VRR, отнасящ се до споразуменията за споделяне на приходи, Комисията отбелязва, че петте възможности, предвидени в тази клауза, произлизат от публични предприятия или от публични органи.

(131) Комисията отбелязва, че направените в полза на RBG и BSM плащания по силата на споразумения за споделяне на приходи или на акционерни споразумения също произлизат от публични предприятия. Град Дюселдорф притежава 100 % от акциите на Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, а град Монхайм притежава 100 % от акциите на Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. По тази причина, независимо от техния корпоративен или друг правен статут, и двете дружества са публични предприятия по смисъла на член 2, буква б) от Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите-членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия ([28]).

(132) Комисията достига да заключението, че поради тази причина изплатените на RBG и BSM средства чрез Holding der Landeshaupstadt Düsseldorf GmbH и Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH са финансирани с държавни ресурси.

(133) При все това Съдът е постановил също така, че дори ако държавата е в състояние да контролира дадено публично предприятие и да упражнява доминиращо влияние върху неговата дейност, не може автоматично да се предположи, че такъв контрол реално се упражнява в даден случай. Публичните предприятия могат да бъдат повече или по-малко независими, което се определя от степента на автономност, която държавата им предоставя. По тази причина единствено факт, че дадено публично предприятие се намира под държавен контрол, не е достатъчно основание да се счита, че предприетите от това предприятие мерки, като например финансиране на въпросните предприятия, могат да се вменят на държавата. Необходимо е също така да се прецени дали публичните органи могат да бъдат разглеждани като участвали по един или друг начин в приемането на тези мерки. В това отношение Съдът посочи, че вменяването на предприета от публично предприятие мярка на държавата може да бъде предположено въз основа на определен брой показатели, възникващи от обстоятелствата по случая и контекста, в който е взета мярката ([29]).

(134) Такива показатели могат да бъдат интегрираността на предприятието в структурите на публичната администрация, естеството на неговата дейност и упражняването ѝ на пазара при нормални условия на конкуренция с частните оператори, правният статут на предприятието (дали е субект на публичното право или на общото дружествено право), интензивността на контрола, упражняван от публичната власт върху управлението на предприятието, или всеки друг показател, сочещ в съответния случай намеса на публичните органи или малката вероятност за липса на намеса при приемането на мярка, с оглед и на обхвата на същата, на нейното съдържание или на включените в нея условия ([30]).

(135) Комисията отбелязва най-напред, че като цяло, що се отнася до извършването на услуги за обществен транспорт, това са дейности, които имат основна роля в редица политики: транспортна политика, политика за регионално икономическо развитие или политика за териториално и селищно устройство. Публичните органи обикновено участват във вземането на решения за компенсиране на задължение за обществени услуги.

(136) Второ, що се отнася до държавния контрол върху дейностите на Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH и Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, Комисията отбелязва, че според най-актуалната налична информация седем от десетимата членове на надзорния съвет на Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH са членове на градския съвет на Дюселдорф ([31]) и всички седем членове на надзорния съвет на Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH са членове на градския съвет на Монхайм ([32]). И в двата случая кметът е един от тези членове.

([28]) ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17.

([29]) Решение от 16 май 2002 г. по дело *Франция/Комисия*, C-482/99, ECR I-4397, точки 52 и 57 (*Stardust Marine*).

([30]) *Stardust Marine*, точки 55 и 56.

([31]) Landeshauptstadt Düsseldorf, Beteiligungsbericht 2006, част „Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH“ (публикуван на: http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/.beteiligungen/holding.pdf), стр. 22.

([32]) Bericht über die Beteiligungen der Stadt Monheim am Rhein an Unternehmen und Einrichtungen in der Rechtsform des privaten Rechts (Beteiligungsbericht gemäß § 117 GO NW) 2007 (публикуван на: http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf), стр. 1.

(137) Трето, Комисията отбелязва в допълнение, че плащанията, направени въз основа на споразумение за контрол и прехвърляне на печалби/загуби, са подлежали на одобрение от страна на надзорния съвет на Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Аналогично капиталовите трансфери на Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH изисква одобрението на неговия надзорен съвет.

(138) С оглед на гореизложеното Комисията достига до заключението, че решенията за извършване на плащания в полза на RBG и BSM от страна на съответните холдингови дружества на град Дюселдорф и град Монхайм могат да бъдат вменени на държавата.

(139) С оглед на гореизложеното Комисията достига до заключението, че мерките са финансирани с държавни ресурси и могат да бъдат вменени на Германия.

9.2. *СЕЛЕКТИВНО ИКОНОМИЧЕСКО ПРЕДИМСТВО*

(140) Като следваща стъпка трябва да се установи дали мерките предоставят селективно икономическо предимство на RBG и BSM.

(141) От решението по делото *Altmark* следва, че „когато държавна мярка трябва да се разглежда като компенсация за услуги, предоставени от предприятията получатели, за да изпълняват задължения за обществена услуга, така че тези предприятия да не ползват действително финансово предимство и следователно мярката да не действа така, че да ги поставя в по-благоприятна конкурентна позиция спрямо конкуриращите ги предприятия, тази мярка не попада под действието на член 92, параграф 1 от Договора (понастоящем член 107, параграф 1 от ДФЕС). Въпреки това, за да може тази държавна помощ да избегне класификацията за държавна помощ в конкретен случай, трябва да бъдат изпълнени няколко условия“ ([33]).

(142) В този смисъл германските органи твърдят, че финансирането на RBG и BSM чрез въпросните мерки — както осигуреното чрез кръстосано субсидиране финансиране или прякото финансиране от страна на публичните акционери във въпросните предприятия, така и финансирането от VRR — отговаря на четирите критерия на решението по делото *Altmark* и по тази причина не може да се разглежда като помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

([33]) Дело C-280/00, цитирано по-горе, точки 87 и 88.

9.2.1. ПРЕДПРИЯТИЕТО БЕНЕФИЦИЕР ДЕЙСТВИТЕЛНО Е ДЛЪЖНО ДА ИЗПЪЛНЯВА ЯСНО ОПРЕДЕЛЕНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ ЗА ОБЩЕСТВЕНИ УСЛУГИ

(143) Първо, според горепосоченото решение трябва да се установи дали „предприятието получател действително е длъжно да изпълнява ясно определени задължения за обществени услуги и (дали) тези задължения са били ясно определени“.

(144) В настоящия случай на RBG и BSM е възложено изпълнението на задължения за обществени услуги по силата на т. нар. тристранен акт за възлагане, а именно:

— лицензите, издадени от Регионалното правителство на Дюселдорф,

— схемите за местен обществен транспорт на градовете Дюселдорф и Нойс, област Рейн-Нойс и област Метман, и

— съответните положителни и отрицателни уведомления за финансиране относно сумата на допустимата компенсация, издадени от VRR въз основа на точка 7.2 от Насоките за финансиране.

(145) Германските органи предоставиха на Комисията копия от тези актове.

(146) В отговор на коментарите на третата страна Комисията счита, че макар и налагането на задължение за обществени услуги чрез един-единствен акт да би увеличило прозрачността, това не е безусловно необходимо за изпълнението на първия критерий *Altmark*.

(147) В решението си за откриване на официалната процедура за разследване Комисията счете, че в настоящия случай задължението за обществени услуги включва предоставянето на услуги за обществен пътнически превоз (автобусен, трамваен и железопътен) въз основа на притежаваните от RBG и BSM лицензи в съответствие с параграфи 8 и 13 от PBefG (вж. съображение 61 от решението за откриване на процедурата).

(148) В допълнение Комисията отбелязва, че задължението за обществени услуги на RBG и BSM по отношение на предоставянето на услуги за пътнически превоз се основава на получените лицензи, както и на изискването за спазване на схемите за местен обществен транспорт, що се отнася до честотата на движение, обслужваните линии и други изисквания; уведомленията за финансиране от VRR, основани на Насоките за финансиране, предоставят допълнителна информация относно тези условия.

(149) С оглед на това Комисията достига до заключението, че в настоящия случай задължението за обществени услуги обхваща цялостното предоставяне на услуги за обществен пътнически превоз (автобусен, трамваен и железопътен) въз основа на притежаваните от RBG и BSM лицензи в съответствие с параграфи 8 и 13 от PBefG.

(150) Това означава, че задълженията за обществени услуги не се ограничават до четирите разходни категории, за които транспортните предприятия могат да искат компенсации, а включват също така предоставянето на транспортни услуги в пикови периоди. Определянето на четирите разходни категории, за които транспортните предприятия могат да искат компенсации, имат роля единствено за оценката на съответствието с втория критерий *Altmark*.

(151) С оглед на това Комисията достига до заключението, че тристранният акт за възлагане определя ясно и конкретно задълженията за обществени услуги, които RBG и BSM са длъжни да изпълняват, а именно всички транспортни услуги, посочени в лицензите и схемите за местен обществен транспорт.

9.2.2. ПАРАМЕТРИТЕ, ПО КОИТО СЕ ИЗЧИСЛЯВА КОМПЕНСАЦИЯТА, СА БИЛИ УСТАНОВЕНИ ПРЕДВАРИТЕЛНО ПО ОБЕКТИВЕН И ПРОЗРАЧЕН НАЧИН

(152) Второ, Комисията трябва да установи дали „параметрите, по които се изчислява компенсацията, са били установени предварително по обективен и прозрачен начин“.

(153) Комисията отбелязва, че за спазване на втория критерий *Altmark* не е необходимо точният общ размер на компенсацията да се определи предварително, доколкото методологията и съответните параметри за изчисляване на този размер са установени предварително по начин, който не позволява последващи произволни корекции.

(154) В решението си за откриване на официалната процедура за разследване Комисията изрази съмнения дали и четирите разходни категории, за които Насоките за финансиране предвиждат компенсационни плащания, действително са свързани със задължение за обществени услуги, дали са били ясно определени и дали поне част от обхванатите от разходните категории разходи не трябва да бъде платена от предприятията в техен собствен търговски интерес (вж. съображения 61—75 от решението за откриване на процедурата). Германските органи и третата страна са предоставили допълнителна информация по този въпрос.

(155) На първо място Комисията отбелязва, че четирите разходни категории, противоположно на текста на Насоките за финансиране, не представляват сами по себе си задължения за обществени услуги (вж. също предходния раздел относно изпълнението на първия критерий *Altmark*) ([34]). Те по-скоро определят разходните категории, по които транспортните предприятия могат да искат компенсации. Тези разходни категории не обхващат всички разходни категории на едно транспортно предприятие. По-специално те изключват базовото осигуряване на превозни средства (обхванати са единствено допълнителните изисквания относно качеството), както и конкурентното заплащане по време на пикови периоди за икономически рентабилни линии. Този въпрос ще бъде доразвит в разделите за оценка на трети и четвърти критерий *Altmark*.

(156) Комисията трябва също така да анализира всички въпроси, по които е изразила съмнения, и да ги оцени въз основа на получените мнения. Съмненията на Комисията се отнасят до следното:

— Съответстват ли разходните категории на разходи, представляващи разходи за изпълнение на задължения за обществени услуги?

— Възможно ли е да бъде включена, както е направено в Насоките за финансиране, „отворена разходна категория“?

— Установени ли са предварително по обективен и прозрачен начин параметрите, въз основа на които се изчисляват компенсациите?

Разходните категории съответстват на разходи за изпълнение на задължения за обществени услуги

(157) *Разходна категория 1: Осигуряване на инфраструктура*

(158) Въз основа на предоставената от Германия допълнителна информация Комисията може да заключи, че платените в рамките на това направление компенсации са ограничени до необходимата инфраструктура за предоставянето на услуги за обществен пътнически превоз (автобусен, трамваен и железопътен) въз основа на притежаваните от RBG и BSM лицензи в съответствие с параграфи 8 и 13 от PBefG. Що се отнася до прецизното определяне на инфраструктурата, тя отбелязва, че тристранният акт за възлагане определя ясно инфраструктурата, която транспортните предприятия трябва да осигурят.

([34]) По тази причина Комисията включи в решението си за откриване на процедурата (в раздела относно първия критерий *Altmark*) част от оценката на втория критерий *Altmark*.

(159) Комисията не е изразила съмнения относно *разходна категория 2*.

(160) *Разходна категория 3: Стандарти за качеството на превозните средства, наложени от VRR или компетентния местен орган*

(161) По този въпрос Комисията достига до заключението, че Германия е демонстрирала, че транспортните предприятия не биха купували превозни средства с необходимото качество, тъй като всички допълнителни приходи от по-високото качество на обслужване не биха били достатъчни за покриването на допълнителните разходи.

(162) *Разходна категория 4: Допълнителни транспортни услуги или други услуги във връзка с дейността, наложени от VRR или компетентния местен орган*

(163) По тази този въпрос Комисията достига до заключението, че що се отнася до услуги по време на непикови периоди, Германия е демонстрирала, че транспортните предприятия не биха предоставяли такива в техен собствен търговски интерес.

Липса на компенсиране на разходи в рамките на отворената разходна категория в случая с BSM и RBG

(164) Второто съмнение по този въпрос е свързано с факта, че третата подкатегория на разходна категория 4 е отворена категория, което е дало възможност на транспортните предприятия да искат компенсации за всякакви други изисквания относно дейността или системата (наложени от компетентния местен орган или VRR), които са индивидуално оправдани и водят до отрицателни икономически последици.

(165) В тази връзка Комисията отбелязва, че Германия е информирала Комисията, че RBG и BSM не са получавали компенсационни плащания по тази подкатегория.

Предварително определени по обективен и прозрачен начин параметри

(166) Методът за изчисляване на компенсациите, на които има право дадено транспортно предприятие, е описан в приложения 2—8 към Насоките за финансиране.

(167) Приложение 2 съдържа подробно описание на четирите разходни категории, както и формуляри за попълване с цел изпращане към VRR на информацията, въз основа на която VRR изчислява компенсациите по всяка от четирите разходни категории за всяка предоставена услуга (автобусен, трамваен, железопътен транспорт). Това включва описание на необходимата информация за осигурената инфраструктура (*разходна категория 1*), за изчисляване на разходите за управленски и маркетингови задачи (*разходна категория 2*), за изчисляването на разходите за допълните стандарти за качеството на превозните средства (*разходна категория 3*), за изчисляването на разходите за услуги в непикови периоди (*разходна категория 4а*) и за изчисляването на разходите за социални задължения по силата на колективни трудови договори (*разходна категория 4б*).

(168) Разходите, които транспортното предприятие понася за всяка от възможните мерки, предвидени в четирите разходни категории, трябва да бъдат разпределени. Приложение 2 определя приложимите разходни категории съгласно счетоводните стандарти и съдържа формуляри за отчитане на текущите разходи от транспортните предприятия. При все това в него не се посочват точни параметри, изразени в евро. Напротив, в него се подчертава, че параметрите се определят индивидуално за всяка местна мрежа и за всеки оперативен режим.

(169) По отношение на разходни категории 1, 2 и 3 разходите трябва да се изчислят въз основа на счетоводни разходни категории и разходи за материали и енергия, разходи за наем или лизинг, режийни разходи, амортизация и лихви. По отношение на първата подкатегория на разходна категория 4 VRR използва параметър за изчисляване на компенсациите, който се основава на разликата между пределните приходи и пределните разходи на километър и е специфичен за всяка местна мрежа и за всеки оперативен режим. По отношение на втората подкатегория на разходна категория 4 (наложените от акционера социални задължения) параметърът се състои от сума, получена чрез съпоставяне на по-високото заплащане с разпоредбите на определен колективен трудов договор („TV-N, група V, стъпка 2“). Тази сума се изчислява за шофьор (коригирана съобразно услугите, възложени за подизпълнение на външни предприятия, и валидна за шофьори, наети след 1 януари 2006 г. или след първоначалното влизане в сила на TV-N) и е специфична за всяка местна мрежа и за всеки оперативен режим, тъй като различните предприятия за обществен транспорт са договорили различни колективни трудови договори и допълнителни социални предимства.

(170) Базовите данни са за 2003 г. и са актуализирани посредством индекс в съответствие с приложение 9 към Насоките за финансиране (разпоредби относно „развитието на ценовите нива във времето“). Приложение 9 съдържа определен брой индекси, всеки от които е свързан със специфичен вид разходи и е избран така, че да отразява прецизно средния ръст на цените по отношение на дадена разходна категория.

(171) Германия е предала на Комисията отрицателните уведомления за финансиране, издадени от VRR до RBG и BSM в съответствие с точка 7.4.2 от Насоките за финансиране. Уведомленията за финансиране съдържат следната информация за всяка разходна категория: изразен в евро параметър за разходна единица; брой разходни единици; компенсационна сума, определена като произведение от параметъра за разходна единица и броя разходни единици.

(172) За пояснение, през 2007 г. параметрите за RBG по отношение на извършването на градски железопътен транспорт („Stadtbahn“) са, както следва ([35]):

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

[Bedienungsgebiet = Местна мрежа Baustein = Компонент Parameter in EUR je Leistungseinheit = Параметър в EUR за разходна единица Leistungseinheit = Разходна единица Ausgleichsbetrag in EUR = Компенсационна сума в EUR Summe = Сума]

(173) „BS 1—4c“ се отнася за всяка от четирите разходни категории. За всяка от четирите разходни категории във всеки транспортен сектор (в този случай — Stadtbahn), в който BSM и RBG осъществяват дейност, се определя параметър, изразен в евро. Впоследствие този параметър се умножава по очакваната разходна единица. Получената сума е сумата, определена като предварителна компенсационна сума.

(174) С оглед на това Комисията достига до заключението, че уведомленията за финансиране, издадени от VRR на RBG и BSM, съдържат изчисление на компенсациите въз основа на предварително определени по обективен и прозрачен начин параметри.

(175) Поради това Комисията достига до заключението, че вторият критерий *Altmark* е спазен.

9.2.3. ЛИПСА НА СВРЪХКОМПЕНСИРАНЕ

(176) Третото условие, посочено в решението по дело *Altmark*, гласи, че „компенсацията не надвишава необходимото за покриване на всички или на част от разходите, направени при изпълнение на задълженията за обществени услуги, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба за изпълнението на тези задължения“.

([35]) Информация, обхванатата от задължението за професионална тайна.

(177) Комисията счита, че по отношение на спазването на този критерий е уместно да се провери първо дали отрицателните уведомления за финансиране, издадени от VRR до RBG и BSM, сами по себе си дават възможност да се изключи наличието на свръхкомпенсиране. Ако това не е така, Комисията преценява като втора стъпка дали Германия е демонстрирала, че конкретното прилагане за периода 2006—2009 г., в комбинация със съществуващите споразумения между предприятията и общините, които ги притежават, са достатъчно основание да се изключи наличието на свръхкомпенсации за RBG и BSM.

**Насоки за финансиране**

(178) Комисията отбелязва, че в раздели 5, 7 и 8 от Насоките за финансиране се описва подробно процедурата за отпускане на компенсации. Транспортните предприятия трябва да подават своите заявления за компенсация в срок до 31 октомври през годината, предхождаща годината, за която искат компенсации. В точка 5.4 от Насоките за финансиране се определя максималната компенсационна сума, която дадено транспортно предприятие има право да получи. За целта в нея се определят три различни прага: компенсационна сума, сума на финансирането и налични финансови ресурси.

(179) Компенсационната сума се изчислява въз основа на информацията, определена в приложение 2 към Насоките за финансиране, за всяка от четирите разходни категории. На базата на предоставената от транспортните предприятия информация съгласно приложение 2 VRR изчислява параметрите, които трябва да отразяват разходите, които едно средно, добре управлявано предприятие би понесло за изпълнението на същите задължения, и тези разходи се посочват в уведомленията за финансиране.

(180) Сумата на финансирането се определя като сумата на финансовите средства, с които дадена община разполага. Тя се увеличава с всякакви печалби на транспортното предприятие в резултат на дейности извън четирите компенсационни категории.

(181) Наличните финансови ресурси се определят като разликата между компенсационната сума и сумата на финансирането.

(182) VRR взема предварително решение за компенсациите, на които дадено транспортно предприятие има право, и изплаща компенсациите на четири вноски съответно на 15 февруари, 15 май, 15 август и 15 ноември. Извършваното на 15 февруари плащане се основава на решението за предходната година; евентуални корекции в резултат на промени се правят във вноската, изплащана на 15 май (вж. точка 7.3 от Насоките за финансиране).

(183) По отношение на предприятия като RBG и BSM, които получават своите компенсации по силата на споразумение за контрол и прехвърляне на печалби/загуби или въз основа на споразумение със своето холдингово дружество, се прилагат специални правила. В тези случаи VRR ще вземе решение за отказ на компенсационно плащане. В това решение се посочва компенсацията, която предприятието има право да получи. Като алтернатива в Насоките за финансиране се предвижда възможност такива предприятия да изискват издаването на обвързващо съобщение, определящо компенсациите, на които имат право (вж. точка 7.2 от Насоките за финансиране).

(184) В Насоките за финансиране се посочва, че в горния случай, както и когато компенсацията представлява държавна помощ, предприятието бенефициер, заедно с общината, чиято собственост е, трябва да предприемат предварителни мерки за предотвратяване на свръхкомпенсиране. Тъй като Германия счита, че настоящата мярка не представлява държавна помощ, такива превантивни мерки не са били прилагани до този момент.

(185) Транспортните предприятия трябва да представят ежегодни отчети за понесените от тях действителни разходи във връзка с изпълнението на задълженията за обществени услуги. VRR проверява тези отчети и, в случай че предварително изчислените компенсации надвишават действителните разходи, разпорежда възстановяването на сумата на превишението.

(186) Комисията счита, че Насоките за финансиране в настоящия си вид не представляват достатъчна гаранция сами по себе си за липсата на свръхкомпенсиране в полза на RBG и BSM поради следните причини:

а) **Не се отчитат печалбите от икономически изгодни транспортни услуги в пикови периоди:** В Насоките за финансиране в настоящия им вид за задължения за обществени услуги се считат само наложените на предприятия задължения по отношение на четирите разходни категории, по които Насоките за финансиране предвиждат компенсации. При изчисляването на компенсациите се вземат под внимание приходите от услуги, обхванати от четирите разходни категории, т.е. по-специално услуги в непикови периоди и в отдалечени райони, но се изключват приходи от икономически изгодни транспортни услуги, предоставяни в пикови периоди.

б) **Не съществува механизъм за дължими възстановявания по отношение на свръхкомпенсиране, получено съгласно споразумения за контрол и прехвърляне на печалби/загуби и на акционерни споразумения:** В настоящия им вид в Насоките за финансиране транспортните предприятия, получаващи компенсации от VRR, се третират по различен начин в сравнение с транспортните предприятия, получаващи компенсации под формата на споразумения за контрол и прехвърляне на печалби/загуби и на акционерни споразумения. Докато първите разполагат единствено със сумата, съответстваща на изчислената компенсация съгласно Насоките за финансиране, вторите получават пълно покриване на разходите си. Те имат право да поддържат всякаква разлика между действителните си загуби и сумата, на която имат право въз основа на Насоките за финансиране, тъй като липсва правнообвързваща процедура, която би позволила VRR да изиска възстановяване на разликата.

**Оценка на RBG и BSM**

(187) В настоящия случай компенсациите за обществени услуги могат да бъдат изплатени директно чрез вноски от публичните акционери във въпросните предприятия, чрез споразумение за контрол и прехвърляне на печалби/загуби и/или от VRR. Комисията отбелязва, че по отношение на изпълнението на третия критерий *Altmark* не съществува изискване плащанията да се извършват от органа организатор, като например VRR. При все това не е допустимо годишната компенсация да надвишава необходимата сума за покриване на всички действителни разходи, свързани със задължението за обществени услуги.

(188) В уведомленията за финансиране се посочва, че установената в тях сума представлява максималната сума, платима въз основа на *ex-post* проверка на понесените действителни разходи. Максималната сума на финансирането се определя като сумата на финансовите средства, с които дадена община разполага.

(189) Транспортните предприятия трябва да представят ежегодни отчети за понесените от тях действителни разходи във връзка с изпълнението на задълженията за обществени услуги. *Ex-post* оценката отразява понесените действителни разходи по всяка от четирите разходни категории във всеки транспортен сектор. След това сумата от *ex-post* разходите се сравнява със сумата по *ex-ante* изчисленията. *Ex-post* изчислението се посочва в уведомление за финансиране, което има същата структура като предварителните уведомления за финансиране, за да може да се направи сравнение. Според Германия за RBG и BSM са изготвени *ex-ante* и *ex-post* уведомления за финансиране за всяка от оценяваните години. VRR проверява тези отчети и, в случай че предварително изчислените компенсации надвишават действителните разходи, разпорежда възстановяването на сумата на превишението. При все това Насоките за финансиране не съдържат подробни правила относно свръхкомпенсирането или дължимите възстановявания на надплатени суми.

(190) С оглед на това Комисията трябва да провери за периода от 1 януари 2006 г. до 31 декември 2009 г. дали BSM и RBG са получили свръхкомпенсации. Германия е предоставила на Комисията информация за действителните плащания, получени от BSM и RBG. За целта тя е предала на Комисията годишните отчети за приходите и разходите на RBG и BSM. Приходите и разходите на всяко от дружествата се проверяват ежегодно от дипломирани счетоводители, които са заверили и съответните годишни баланси.

**Плащания съгласно Насоките за финансиране и споразуменията за контрол и прехвърляне на печалби/ загуби**

(191) През 2006 г. RBG е понесло загуби в размер на 65 млн. евро ([36]). Загубите са покрити чрез поемане на загубата в размер на 64,1 млн. евро от страна на *провинция* Северен Рейн-Вестфалия и VRR. Тази сума е със 7 млн. евро по-ниска от сумата, която RBG има право да получи в съответствие с уведомлението за финансиране от VRR. През 2007 г. необходимите общи компенсационни плащания от страна на *провинция* Северен Рейн-Вестфалия и VRR в полза на RBG възлизат на 52,2 млн. евро. Тази сума е със 17,5 млн. евро по-ниска от сумата, която RBG има право да получи в съответствие с уведомлението за финансиране от VRR. През 2007 г. RBG е реализирало нулева нетна печалба. През 2008 г. RBG е получило компенсационни плащания от провинция Северен Рейн-Вестфалия и VRR за изпълнението на задължения за обществени услуги в размер на 41,9 млн. евро, което покрива загубите на предприятието, и то реализира нулева нетна печалба. Тази сума е с 14,1 млн. евро по-ниска от сумата, която RBG има право да получи в съответствие с уведомлението за финансиране от VRR. През 2009 г. RBG е получило компенсационни плащания от провинция Северен Рейн-Вестфалия и VRR за изпълнението на задължения за обществени услуги в размер на 45,3 млн. евро, което покрива загубите на предприятието, и то е реализирало нулева нетна печалба. Тази сума е с 11,4 млн. евро по-ниска от сумата, която RBG има право да получи в съответствие с уведомлението за финансиране от VRR.

(192) През периода 2006—2009 г. BSM е понесло следните годишни загуби в сектора на обществения пътнически превоз: […] EUR(2006 г.), […] EUR (2007 г.), […] EUR ([37]) (2008 г.) и […] EUR (2009 г.). При сравнението на тези загуби с установените в уведомленията за финансиране суми Комисията установи, че понесените от BSM загуби в сектора на обществения пътнически превоз превишават установените в уведомленията за финансиране суми. Общият размер на загубите, представляващ сбор от сумите, одобрени в уведомленията за финансиране, и допълнителните загуби, е покрит чрез поемане на загубата по силата на съществуващо споразумение с Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH за контрол и прехвърляне на печалби/загуби, което води до нулева годишна печалба/годишна загуба.

(193) По отношение на поемането на допълнителните загуби Комисията отбелязва, че това се основава не на новата система за финансиране, а единствено на споразумението за контрол и прехвърляне на печалби/загуби. Това споразумение за контрол и прехвърляне на печалби/загуби е сключено преди либерализирането на пазара за автобусен транспорт от страна на няколко държави-членки през 1995 г. Тъй като това либерализиране на пазара е резултат от спонтанно решение на държавите-членки, споразумението за контрол и прехвърляне на печалби/загуби — що се отнася до класифицирането му като помощ ([38]) — е станало съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), подточка v) от Процедурния регламент.

(194) Комисията отбелязва, че пазарът за обществен пътнически превоз е бил отворен за конкуренция със законодателен акт на ЕС от 3 декември 2009 г., когато Регламент (ЕО) № 1370/2007 влиза в сила. В съответствие с член 1, буква б), подточка v) от Регламент (ЕО) № 659/1999, в резултат на либерализацията на дейността с акт на ЕС всяка съществуваща помощ за обществен пътнически превоз става по този начин нова помощ, считано от тази дата. Поради посочените в съображения 114—124 по-горе причини настоящото решение покрива единствено периода до влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(195) С оглед на гореизложеното Комисията може да достигне до заключението, че за периода 2006—2009 г. BSM и RBG не са получили свръхкомпенсации въз основа на новата система за финансиране и в този смисъл третият критерий *Altmark* е спазен по отношение на плащанията въз основа на новата система за финансиране.

9.2.4. ТИПИЧНО, ДОБРЕ УПРАВЛЯВАНО И ПОДХОДЯЩО ОБОРУДВАНО С ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА ПРЕДПРИЯТИЕ

(196) Накрая, в решението по дело *Altmark* се посочва, че „когато предприятието, което трябва да изпълнява задължения за обществени услуги … не е избрано в рамките на процедура по възлагане на обществена поръчка …, нивото на необходимата компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично, добре управлявано и подходящо оборудвано с транспортни средства предприятие, с цел да може да удовлетвори необходимите изисквания за обществени услуги, би направило, за да изпълни тези задължения, като се вземат предвид свързаните с това приходи, както и разумна печалба за изпълнението на това задължение“.

(197) Както в случая с RBG, така и с BSM въпросните задължения за обществени услуги не са възложени в рамките на открита, прозрачна и недискриминационна тръжна процедура. Следователно Комисията трябва да разгледа втория вариант, предвиден в четвъртия критерий *Altmark*, според който нивото на компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите на типично, добре управлявано и подходящо оборудвано предприятие.

([36]) Вж. *Beteiligungsbericht der Stadt Düsseldorf für das Jahr 2006* (за следващите години вж. съответната препратка): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf.

([37]) Тази сума покрива загубите, понесени в сектора на обществения пътнически превоз и в сектора на железопътния превоз на стоки. Комисията отбелязва, че, както е посочено в параграфи 114—124, обхватът на процедурата е бил ограничен до компенсационните плащания, които BSM и VRR са получили въз основа на новата система на VRR за финансиране по отношение на услуги за обществен пътнически превоз. По тази причина компенсацията, която BSM е получило за железопътния превоз на стоки, не попада в обхвата на настоящото решение.

([38]) Вж. съображение 215.

(198) Германия заявява, че параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, са определени на базата на средните разходи на всички предприятия, за които е приложима системата на VRR за финансиране.

(199) По време на официалната процедура за разследване Германия изтъкна, че VRR е определило разходите, които едно типично, добре управлявано и подходящо оборудвано с транспортни средства предприятие понася за изпълнението на дейностите по четирите разходни категории, въз основа на статистически данни, разработени от неговия експерт. Впоследствие тези данни са коригирани от VRR, като се отчитат определени (например регионални) специфични особености. В края на анализа VRR определя праг за средни пазарни цени в различните разходни категории.

(200) В този контекст Комисията отбелязва първо, че използването на статистически данни има за цел да гарантира, че разходите на едно типично предприятие са взети под внимание при изчисляването на компенсациите.

(201) Второ, всички оператори, които предоставят услуги за обществен транспорт, притежават лицензи и/или им е възложена обществена поръчка за услуги и трябва да спазват определени изисквания, наложени им от лицензите и/или от обществените поръчки за услуги (например те трябва да са подходящо оборудвани с транспортни средства с цел да отговарят на необходимите изисквания относно качеството).

(202) При все това, както е посочено в решението за откриване на процедура, използването на статистически данни за транспортните разходи не може да доведе *per se* до заключението, че операторите, които са се съгласили да предоставят услуги при тези параметри, следва да се разглеждат като превозвачи с добро управление. Статистическите данни, послужили като основа за определянето на тази стойност, се отнасят единствено до действителните разходи за транспортни услуги в различните региони (Германия и Австрия) през 2003 г. Поради това не съществува доказателство, че средният размер на тези разходи представлява разходите на едно ефективно предприятие. Комисията достига до това заключение и в своите окончателни решения по дело C 3/*08 Дружествата за автобусен превоз в Южна Моравия* ([39]) и дело C 16/07 *Postbus AG* ([40]). Посочените в съображения 85 и 86 от последното решение причини са валидни и за настоящото решение.

(203) В допълнение Комисията отбелязва, че статистическите данни са за 2003 г., като впоследствие са били актуализирани посредством индекс в съответствие с приложение 9 към Насоките за финансиране и съобразно увеличения/спадове на обема и промени в структурите. Индексът използва статистически ценови индекс чрез прилагане на методология на Германската асоциация на транспортните предприятия (Verband deutscher Verkehrsunternehmen), която се основава на кошница от стоки, използвани в сектора на услугите за обществен транспорт, като са използвани данни на Германската статистическа служба. При все това такава процедура на актуализиране не може цялостно да отрази реализираните междувременно увеличения на ефективността в сектора.

(204) Накрая, Комисията отбелязва, че самото съществуване на разходна категория 4б от Насоките за финансиране (което позволява компенсирането на допълнителни разходи в резултат на политически обусловеното прилагане на по-високи от обичайно наблюдаваните на пазара скали за заплащане) показва, че транспортните предприятия в рамките на VRR изплащат по-високи от обичайно наблюдаваните на пазара заплати. Германия е потвърдила, че RBG и BSM изплащат такива заплати и получават компенсационни плащания по подкатегория 4б.

(205) В заключение полученото от Комисията доказателство не показва, че нивото на компенсацията е било изчислено въз основа на съпоставка на понесените от RBG и BSM разходи с тези на едно добре управлявано предприятие. По тази причина нивото на компенсация не е било изчислено по отношение на добре управлявано предприятие.

(206) С оглед на това Комисията достига до заключението, че четвъртият критерий *Altmark* не е спазен, що се отнася до направените в полза на RBG и BSM компенсационни плащания за изпълнението на задължения за обществени услуги.

#### 9.2.5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(207) Тъй като четвъртият критерий *Altmark* не е изпълнен, Комисията счита, че въпросната система за финансиране е предоставила икономическо предимство на RBG и BSM.

### 9.3. *НАРУШАВАНЕ НА КОНКУРЕНЦИЯТА*

(208) Системата за финансиране може да доведе до нарушаване на конкуренцията, тъй като публичното финансиране укрепва позициите на операторите, на които са възложени задължения за обществени услуги, и им позволява да използват тези предимства за удължаване на срока на възлагането, докато конкурентите не могат да се възползват от тези предимства при кандидатстване за възлагане. Фактът, че дружествата могат да бъдат квалифицирани като собствени, не изключва евентуално въздействие върху конкуренцията, тъй като тези дружества развиват дейност на пазар, в който участват и други публични и частни дружества.

([39]) Решение от 26 ноември 2008 г. (ОВ L 97, 16.4.2009 г., стр. 14).
([40]) Решение от 26 ноември 2008 г. (ОВ L 306, 20.11.2009 г., стр. 26).

(209) Освен това операторите, които получават финансиране, могат да използват тези предимства с цел да се конкурират с други дружества на други пазари.

### 9.4. *ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ТЪРГОВИЯТА МЕЖДУ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ*

(210) Според постоянната съдебна практика търговията между държавите-членки трябва да се счита за засегната, когато предоставяща предимство мярка укрепва позицията на дадено предприятие спрямо други конкурентни предприятия в рамките на търговията в Съюза ([41]). По този начин подобно укрепване на позицията на предприятието бенефициер спрямо други конкурентни предприятия в рамките на търговията в Съюза не само (заплашва да наруши) нарушава конкуренцията, но и засяга търговията между държавите-членки ([42]).

(211) Следователно е необходимо да се оцени дали предоставеното на транспортните предприятия RBG и BSM финансиране от VRR представлява икономическо предимство, укрепващо позициите на тези предприятия спрямо други конкурентни предприятия в рамките на търговията в Съюза.

(212) От самото начало на анализа Комисията припомня, че германският пазар за предоставяне на услуги за местен обществен транспорт, в чиито условия развиват дейността си тези предприятия, е отворен за конкуренция от страна на предприятия, установени в други държави-членки ([43]).

(213) В допълнение Съдът посочва в решението си по дело *Altmark*:

„77. В тази връзка трябва да се отбележи, че, първо, не е изключено публична субсидия, предоставена на предприятие, което предоставя само местни или регионални транспортни услуги и не предоставя транспортни услуги извън своята държава на произход, да въздейства и на търговията между държави-членки.

78. Когато държава-членка отпуска публична субсидия на предприятие, с нея предоставянето на транспортни услуги от това предприятие може да се запази или да нарасне, така че шансовете на установени в други държави-членки предприятия да предоставят своите транспортни услуги на пазара на въпросната държава-членка намаляват …“ ([44]).

(214) В допълнение Комисията отбелязва, че предоставеното на транспортните предприятия RBG и BSM финансиране от VRR, което им осигурява икономическо предимство, укрепва тяхното финансово положение. Това укрепване на финансовото им положение им позволява да поддържат предоставянето на транспортни услуги. То води също така да намаляване на шансовете на предприятия от Германия, както и от други държави-членки, да предоставят своите транспортни услуги на обслужвания от тези две предприятия пазар (в района на Дюселдорф), макар и юридически да имат такава възможност.

(215) С оглед на това Комисията достига до заключението, че финансирането на компенсации за обществени услуги в полза на RBG и BSM укрепва техните позиции спрямо други конкурентни предприятия в рамките на търговията в Съюза и по този начин засяга търговията между държавите-членки.

### 9.5. *ЗАКЛЮЧЕНИЕ*

(216) Поради горепосочените причини Комисията достига до заключението, че предоставеното на RBG и BSM финансиране от VRR за изпълнението на задължението за обществени услуги представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

## 10. **СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР**

(217) Член 93 от ДФЕС определя условия за съвместимост на помощ, отпусната в областта на координацията на транспорта и задължението за обществени услуги в транспорта.

(218) Комисията отбелязва, че тъй като член 93 представлява *lex specialis* по отношение на член 106, параграф 2, следователно член 106, параграф 2 не може да се прилага за въпросните предприятия за обществен транспорт ([45]).

(219) В съответствие с решението по делото *Altmark* ([46]) член 93 от ДФЕС не може да се прилага пряко, а единствено по силата на регламенти на Съвета, по-специално на Регламент (ЕИО) № 1191/69 или Регламент (ЕИО) № 1107/70.

(220) На 3 декември 2009 г. влезе в сила Регламент (ЕО) № 1370/2007. Този регламент също така отменя регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70.

([41]) Решение от 17 септември 1980 г. по дело *Philip Morris/Комисия*, 730/79, ECR 2671, точка 11; решение от 30 април 1998 г. по дело *Het Vlaamse Gewest/Комисия*, T-214/95, ECR II-717, точка 50.

([42]) Решение от 17 септември 1980 г. по дело *Philip Morris/Комисия*, 730/79, ECR 2671, точка 12.

([43]) Дело C-280/00 *Altmark*, цитирано по-горе, точка 79.

([44]) Дело C-280/00, цитирано по-горе, точки 77—78.

([45]) Вж. съображение 17 от Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от ДФЕС за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67).

([46]) Дело C-280/00, цитирано по-горе, точка 107. Вж. също решение от 16 март 2004 г. по дело *Danske Busvognmænd/Комисия*, T-157/01, ECR II-917, точка 100.

(221) Регламент (ЕО) № 1370/2007 се прилага спрямо компенсирането на задължения за обществени услуги по отношение на услуги за обществен пътнически превоз чрез железопътен и други видове релсов транспорт и чрез автомобилен транспорт. С оглед на това Комисията трябва да оцени съвместимостта на мерките в настоящия случай с вътрешния пазар въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007, който е инструментът в сила към момента на издаването на решението на Комисията.

(222) Регламент (ЕО) № 1370/2007 определя условията, при които компетентните органи могат да компенсират задължения за обществени услуги по отношение на пътнически превоз въз основа на обществени поръчки за услуги. В настоящия случай задълженията за обществени услуги са наложени по силата на т. нар. тристранен акт за възлагане (т.е. чрез лицензи, схемите за местен обществен транспорт и съответното уведомление за финансиране от VRR, основано на Насоките на VRR за финансиране).

(223) Комисията отбелязва в допълнение, че заинтересованата страна не е оспорила приложимостта на Регламент (ЕО) № 1370/2007 в настоящия случай. Комисията отбелязва също така, че Германия е на мнение, че Регламент (ЕО) № 1370/2007 принципно следва да се прилага единствено по отношение на плащания, направени след 3 декември 2009 г.

(224) При все това, след като разгледа представените от Германия аргументи, Комисията достигна до заключението, че те не поставят под съмнение прилагането *ratione temporis* на правилата за държавна помощ, в съответствие с които Комисията трябва да основава своите разсъждения относно законодателството, приложимо към момента на вземане на нейните решения. Комисията счита, че обществените поръчки за услуги трябва да бъдат разгледани въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007 поради следните причини:

(225) Първо, Комисията посочва, че самият Регламент (ЕО) № 1370/2007 предвижда процедурите относно неговото влизане в сила и неговото прилагане *ratione temporis*. Регламент (ЕО) № 1370/2007 влиза в сила на 3 декември 2009 г. съгласно член 12 от него. По силата на член 10, параграф 1 Регламент (ЕИО) № 1191/69 е отменен на същата дата. Следователно Комисията повече не може да основава своята оценка на Регламент (ЕИО) № 1191/69, тъй като той вече не е бил в сила, когато тя приема своето решение; вместо това тя трябва да основава своята оценка на Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(226) Второ, Комисията посочва, че Регламент (ЕО) № 1370/2007 не съдържа информация относно неговата неприложимост по отношение на обществени поръчки за услуги, договорени преди влизането му в сила. В този смисъл член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 определя преходни разпоредби за поръчки, възложени, преди регламентът да влезе в сила. На практика това условие е изключение от прилагането на член 8, параграф 2 от регламента, който засяга прилагането на условията на разпоредбите на член 5 относно възлагането на поръчки. Следва да се отбележи, че тези извънредни преходни разпоредби за възлагането на поръчки не биха били необходими, ако обществените поръчки за услуги, възложени пред влизането в сила на регламента, не влизаха в неговия обхват. Напротив, по този начин член 8 потвърждава, че другите разпоредби от регламента са приложими за такива поръчки.

(227) Трето, Комисията посочва, че нейното уведомление за приложимите правила за оценка на незаконна държавна помощ ([47]) не е приложимо в настоящия случай. В уведомлението изрично се посочва, че то не засяга тълкуването на регламентите на Съвета и на Комисията в областта на държавната помощ. А Регламент (ЕО) № 1370/2007 изрично определя правилата за неговото временно прилагане.

(228) Четвърто, Комисията посочва, че Съдът е потвърдил принципа, че новите норми се прилагат незабавно спрямо бъдещите последици на положение, създадено при действието на предходната норма. Освен това Съдът е постановил, че принципът за защита на законните очаквания не може да се разшири дотолкова, че да препятства изобщо прилагането на новата норма спрямо бъдещите последици на положения, създадени при действието на предходната норма ([48]).

(229) Пето, Съдът е счел, че общностните материалноправни норми трябва да се тълкуват като отнасящи се до заварени при влизането им в сила положения само доколкото от тяхната формулировка, предназначение или систематика ясно произтича, че трябва да им бъде вменено именно такова правно действие ([49]). Както е посочено в съображение 228, това последно условие очевидно е изпълнено в случая с Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(230) Шесто, Комисията подчертава, че в същото решение Съдът достига до заключението, че когато законодателство, приложимо към датата на отправяне на уведомление за предложена схема за помощи за дадена държава-членка, се промени, преди Комисията да вземе своето решение, Комисията трябва да вземе решение въз основа на новите правни норми ([50]). Съдът също така е потвърдил, че изпращането на уведомление от държава-членка за предложена схема за помощ не създава окончателно установено правно положение или правни очаквания, които биха изисквали Комисията да се произнесе по отношение на съвместимостта на помощта с вътрешния пазар, като приложи действащите норми към момента на уведомяване. Следователно този принцип би бил нарушен, ако се позволи държава-членка, която не е спазила задължението за уведомяване, да създаде окончателно установено правно положение чрез предоставяне на незаконна помощ.

([47]) ОВ C 119, 22.5.2002 г., стр. 22.
([48]) Вж. решение от 11 декември 2008 г. по дело *Комисия/Freistaat Sachsen*, C-334/07 P, ECR I-9465, точка 43.
([49]) Дело C-334/07 P, цитирано по-горе, точка 44.
([50]) Дело C-334/07 P, цитирано по-горе, точка 53.

(231) Следователно Регламент (ЕО) № 1370/2007 е приложим в настоящия случай ([51]).

10.1. *СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР ВЪЗ ОСНОВА НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1370/2007*

(232) Съгласно член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 „компенсацията за обществени услуги за извършването на услуги за пътнически превоз …, която се изплаща в съответствие с настоящия регламент, е съвместима с общия пазар“. По-долу Комисията ще провери дали Насоките за финансиране и платените въз основа на тях компенсации в полза на RBG и BSM отговарят на изискванията, посочени в Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(233) Съгласно член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 „когато компетентният орган реши да предостави на оператор по свой избор изключително право и/или компенсация от какъвто и да е характер в замяна на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, той прави това в рамките на обществена поръчка за услуги“.

(234) В настоящия случай задълженията за обществени услуги са наложени по силата на т. нар. тристранен акт за възлагане (т.е. чрез лицензи, схемите за местен обществен транспорт и съответното уведомление за финансиране от VRR, основано на Насоките на VRR за финансиране). С оглед на това Комисията достига до заключението, че член 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 е спазен.

(235) Член 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 определя следното задължително съдържание на обществените поръчки за услуги:

(236) *Член 4, параграф 1, буква а) — ясно определено задължение за обществени услуги:* Както е посочено в раздел 8.2.1, на RBG и BSM е възложено ясно определено задължение за обществени услуги.

(237) *Член 4, параграф 1, буква б) — параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, трябва да бъдат установени предварително по обективен и прозрачен начин:* Както е посочено в раздел 9.2.2, параметрите за компенсирането се задават преди изпълнението на задължението за обществени услуги в отрицателното уведомление за финансиране, по обективен и прозрачен начин, като се посочва максималната сума за всяка разходна категория относно всяка транспортна област.

(238) *Член 4, параграф 1, буква в) и параграф 2 — механизми относно разпределянето на разходи и приходи:* Въз основа на горепосочените параметри съществуват ясни механизми относно разпределянето на разходи и приходи, свързани с четирите разходни категории, по които се изплащат компенсации. Разходите и приходите по всяка от четирите различни категории задължения за обществени услуги се разпределят отделно, по различни сметки, чрез използване на стандартни счетоводни принципи, приложими съгласно германското законодателство, като се проверяват ежегодно от дипломирани счетоводители и VRR.

(239) *Член 4, параграф 3 — срокът на обществените поръчки за услуги е ограничен и не може да надвишава 10 години за междуградските и градските автобусни превози и 15 години за пътническите превози с железопътен или друг вид релсов транспорт.* Първоначално задълженията за обществени услуги са наложени по силата на т. нар. тристранен акт за възлагане (т.е. чрез лицензи, схемите за местен обществен транспорт и съответното уведомление за финансиране от VRR, основано на Насоките на VRR за финансиране). След влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007 те са обобщени в единична обществена поръчка за услуги за всяко предприятие с ограничен срок от 10 години. По отношение на обществени поръчки за услуги, които вече са били възложени към момента на влизане в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007, се прилагат преходни разпоредби. Съгласно член 8, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 1370/2007 обществени поръчки за услуги, възложени в периода от 26 юли 2000 г. до 3 декември 2009 г. въз основа на процедура, различна от справедлива конкурентна тръжна процедура, могат да останат в сила до изтичане на срока им, при условие че имат ограничен срок, сравним с посочените в член 4 срокове. В настоящия случай поръчката е възложена в рамките на посочения в член 8, параграф 3, буква г) период без тръжна процедура. С оглед на това е приложим посоченият в член 4 ограничен срок. Понастоящем срокът на поръчката е ограничен до 10 години, с което са спазени изискванията на член 4, параграф 3.

(240) *Член 4, параграф 5 — изискването за спазване на определени социални стандарти:* Приложимите колективни трудови договори са посочени в съответните актове, тъй като RBG и BSM са задължени да изпълняват колективните трудови договори, сключени от Общинската асоциация на работодателите от Северен Рейн-Вестфалия.

(241) *Член 4, параграф 6 — изискването за спазване на определени стандарти за качество:* Разпоредбите относно стандартите за качество са посочени в съответните актове за възлагане.

([51]) Това е в съответствие и с постоянната практика за вземане на решения на Комисията (вж. Решение C 41/2008, *Danske Statsbaner*, окончателно решение от 24.2.2010 г., параграфи 303—313) и на Надзорния орган на ЕАСТ (вж. Решение 254/10/COL, *AS Oslo Sporveier и AS Sporveisbussene*, решение от 21.6.2010 г., стр. 17 и 18).

(242) С оглед на съображенията, посочени в съображение 54 и сл., Комисията счита, че тристранният акт за възлагане включва всички задължителни разпоредби, предвидени в член 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(243) Член 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 съдържа разпоредби относно възлагането на обществени поръчки за услуги. При все това според преходните разпоредби на член 8, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 при възлагането на обществени поръчки за услуги за железопътен и автомобилен транспорт разпоредбите на член 5 трябва да се спазват само за периода след 3 декември 2019 г. В този смисъл разпоредбите на член 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 не са приложими в настоящия случай.

(244) Комисията напомня на Германия, че по време на преходния период държавите-членки трябва да предприемат мерки за постепенно спазване на разпоредбите на член 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

(245) Съгласно член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 всички компенсации трябва да съответстват на разпоредбите, посочени в член 4 и в приложението към регламента.

(246) Първо, Комисията припомня, че, както е обяснено погоре, в настоящия случай са спазени всички разпоредби, посочени в член 4.

(247) В приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007 се предвижда, че дадена компенсация не може да превишава сума, съответстваща на финансовата сума, съставена от следните компоненти: разходи, понесени във връзка със задължението за обществени услуги, минус приходите от продажба на билети, минус всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно задължението за обществени услуги, плюс разумна печалба. В допълнение в приложението се съдържа изискване разходите и приходите да се изчисляват в съответствие с действащите счетоводни и данъчни правила. Освен това за целите на прозрачността следва да е налице разделяне на сметките.

(248) Комисията отбелязва, че в настоящия случай компенсацията за обществени услуги е изчислена в съответствие с изискванията на приложението, както са описани погоре в раздел 9.2.3, както и че компенсационните плащания не са довели до свръхкомпенсиране. След изчисляване на приходите от такси, други положителни финансови резултати и разходите, свързани със задължението за обществени услуги, бе установено, че BSM и RBG са отчели годишен дефицит при изпълнението на задължението за обществени услуги. През всяка от годините в периода 2006—2009 г. този дефицит е бил покрит чрез компенсационни плащания, посредством което е отбелязана нулева нетна печалба.

(249) В допълнение Комисията отбелязва, че в настоящия случай въпросните предприятия не получават разумна печалба. Разходите и приходите, начислени по отношение на задължението за обществени услуги, също така са одитирани, за да се осигури съответствието им с действащите счетоводни и данъчни правила. За целите на прозрачността въпросните предприятия водят отделни сметки за дейностите в рамките на задължението за обществени услуги и за тези, които са извън обхвата на задължението за обществени услуги.

(250) С оглед на гореизложеното Комисията достига до заключението, че компенсацията за обществени услуги предотвратява всякакво свръхкомпенсиране и е в съответствие с изискванията на членове 4 и 6 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и на приложението към този регламент.

(251) С оглед на това Комисията заключава, че общите принципи относно оценката на съвместимостта на помощта са спазени в настоящия случай. В допълнение Комисията отбелязва, че една оценка на компенсациите за обществени услуги в полза на RBG и BSM по силата на Регламент (ЕО) № 1107/70 би довела до същото заключение.

(252) Следователно Комисията достига до заключението, че помощта в полза на RBG и BSM е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 93 от ДФЕС и член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

## 11. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(253) Комисията счита, че помощта е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и член 93 от ДФЕС. Комисията посочва, че настоящото решение се отнася за съвместимостта на мерките с вътрешния пазар като държавна помощ, както и че тази оценка не предопределя анализа от страна на Комисията на прилагането в този случай на законодателството на Съюза относно обществените поръчки и концесиите.

(254) Комисията посочва, че според постоянната практика на Съда тя може да оценява съвместимостта на държавни помощи с вътрешния пазар независимо от евентуалното нарушаване на всякакви други разпоредби на правото на Съюза, при условие че то не е до такава степен неразривно свързано с предмета на помощта, че е невъзможно оценяването поотделно.

(255) В настоящия случай Комисията отбелязва, че евентуално нарушаване на разпоредбите относно обществените поръчки и концесиите, като например предоставянето на въпросните лицензи на BSM и RBG, не би оказало непременно ефект на нарушаване на конкуренцията, който да увеличи допълнително предизвиканото от помощта нарушаване на конкуренцията. С оглед на това настоящото решение се ограничава до разглеждането на държавната помощ,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

Държавната помощ, която Германия е привела в действие в полза на Rheinbahn AG и Bahnen der Stadt Monheim през годините 2006—2009 въз основа на Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и член 93 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

*Член 2*

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 23 февруари 2011 година.

*За Комисията*

Joaquín ALMUNIA

*Заместник-председател*