II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2011. február 23.)

a Németország által a Verkehrsverbund Rhein Ruhrhoz tartozó Bahnen der Stadt Monheim (BSM) és Rheinische Bahngesellschaft (RBM) számára nyújtott C 58/06 (korábbi NN 98/05) sz. állami támogatásról

(az értesítés a C(2011) 632. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2011/501/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikkének (2) bekezdésére [1],

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

azt követően, hogy az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelteket észrevételeik megtételére [2] és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2006. december 21-i levelében a Bizottság tájékoztatta Németországot arról a döntéséről, hogy a Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (a továbbiakban: VRR) „régi finanszírozási rendszerét" létező támogatásnak tekinti, a VRR „új finanszírozási rendszerével" [3] kapcsolatban pedig – amely alapján a Rheinische Bahngesellschaft AG (a továbbiakban: RBG) és a Bahnen der Stadt Monheim GmbH (a továbbiakban: BSM) a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásáért kompenzációs kifizetésekben részesül – megindítja az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást; ugyanakkor felkérte Németországot, hogy tegye meg észrevételeit. 2007. február 1-jén Németország kérésére találkozóra került sor. Németország 2007. április 18-án és 2007. május 4-én küldte meg észrevételeit.

(2) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2007. március 31-én [4] tették közzé. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy a közzétételt követő egy hónapon belül tegyék meg észrevételeiket az érintett intézkedéssel kapcsolatban.

(3) A Bizottsághoz egy érdekelt féltől érkezett észrevétel. A Bizottság 2007. május 29-i levelében küldte meg ezt az észrevételt Németországnak. Németországnak egy hónapon belül kellett megtennie észrevételeit. Németország észrevételei a 2007. június 29-i levélben érkeztek be a Bizottsághoz.

(4) Németország kérésére 2008. január 31-én újabb találkozóra került sor. Az ülés után Németország a Bizottság kérésére 2008. május 5-én és 2008. július 3-án további adatokat szolgáltatott.

(5) 2007. október 2-i, 2008. január 30-i és 2008. április 4-i levelében az érdekelt fél részletesebben elmagyarázta eredeti észrevételeit.

([1]) Az EK-Szerződés 87. és 88. cikke 2009. december 1-jei hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107., illetve 108. cikkévé vált. A megfelelő cikkek rendelkezései tartalmukat tekintve azonosak. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére történő hivatkozásokat – adott esetben – az EK-Szerződés 87., illetve 88. cikkére történő hivatkozásként kell érteni.

([2]) HL C 74., 2007.3.31., 18. o.

([3]) Lásd a 4.2. szakaszt.

([4]) Lásd a 2. lábjegyzetet.

(6) 2008. július 10-i levelében a Bizottság további magyarázatot kért Németországtól a benyújtott információkkal kapcsolatban; továbbá Németország számára lehetővé tették, hogy egy hónapon belül válaszoljon az érdekelt további magyarázataira. Németország 2008. augusztus 5-i és 2008. szeptember 30-i leveleiben válaszolt.

(7) 2009. december 16-i levelében a Bizottság felkérte Németországot és az érdekelt felet, hogy 2010. január 1-ig nyújtsák be észrevételeiket a szóban forgó intézkedésnek a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel való összeegyeztethetőségével kapcsolatban ([5]). Németország és az érdekelt fél a határidő meghosszabbítását kérték. Az Európai Bizottság mindkét fél számára 2010. január 12-ig meghosszabbította a határidőt. A Bizottság a 2010. január 12-i levélben kapta meg Németország észrevételeit. Az érdekelt fél nem nyújtott be észrevételt a határidőn belül. 2010. január 13-i levelében az érdekelt fél közölte, hogy már nem kívánja az eljárásba való bevonását.

(8) Ezenfelül Németország 2010. január 12-i levelében közölte a Bizottsággal, hogy az RBG és a BMS megbízási aktusait, valamint a VRR új finanszírozási rendszerét megváltoztatták annak érdekében, hogy összhangba hozzák az 1370/2007/EK rendelettel.

2. AZ ÉRDEKELT FELEK

(9) A VRR-t a Rajna-Ruhr-vidék több városa és kerülete hozta létre annak érdekében, hogy elvégezze a városok és járások helyi tömegközlekedéssel kapcsolatos tervezési és szervezési feladatait, és hogy kompenzációs kifizetést nyújtson a közlekedési közszolgáltatások teljesítéséért. A VRR két, jogilag különálló közjogi társaságból áll, ezek a Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (a továbbiakban: ZV VRR) ([6]) és a Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (a továbbiakban: VRR AöR) ([7]).

(10) A ZV VRR jogosult a hozzátartozó városoktól és járásoktól díjat szedni annak érdekében, hogy azokból a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezését finanszírozza. A díjak jogalapját a Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr – 2008. december 10-én módosított – 2006. június 21-i alapszabályának (a továbbiakban: a ZV VRR alapszabálya) ([8]) 19. és 20. paragrafusai képezik.

(11) A szóban forgó intézkedéssel feltehetően előnyben részesített RGB ([9]) és BSM ([10]) vállalkozások Düsseldorf térség helyi tömegközlekedésében (buszok, villamosok és vasutak) tevékenykednek. Útvonalaik a VRR tömegközlekedési hálózatának részét képzik.

(12) Az RBG és a BSM a számukra Düsseldorf járás kormányzata által, a személyszállításról szóló törvény (a továbbiakban: PBefG), különösen annak 13. paragrafusa szerint kiadott engedélyek alapján üzemeltetik a helyi tömegközlekedési vonalakat. Az engedéllyel a kérvényező a mindenkori vonal üzemeltetésének kizárólagos jogát szerzi meg; ellenszolgáltatásként az engedélyt megkapó vállalkozás köteles a helyi tömegközlekedés közlekedési szolgáltatásait az engedélyben lefektetett feltételek szerint biztosítani, amely feltételek különösen a járatgyakoriságot, a működtetett kilométereket és más minőségi paramétereket rögzítenek.

3. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES LEÍRÁSA

3.1. *MEGNEVEZÉS, KÖLTSÉGVETÉS ÉS IDŐTARTAM*

(13) Megnevezés: Pénzügyi támogatás a BSM és az RBG részére.

(14) Az éves költségvetés […] (*) és […] millió EUR közötti összeg a BSM és […] és […] millió EUR közötti összeg az RBG esetében. A kompenzációs kifizetések költségvetése a finanszírozási irányelv és a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés szerint állami forrásból származik. A finanszírozási irányelv és a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés határozatlan időre szól.

([5]) HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

([6]) A ZV VRR-t az érintett városok és járások hozták létre az északrajna-vesztfáliai kommunális közösségi munkáról szóló törvény rendelkezései szerint.

([7]) A VRR AöR-t a ZV VRR alapította 2004 szeptemberében. 2007. június óta a VRR AöR olyan közös közjogi intézmény, amely a városoknak a helyi tömegközlekedés területén felmerülő feladatait nem csak a ZV VRR területén, hanem a Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein határos területein is ellátja. Mivel a ZV VRR igazgatását és feladatait, beleértve a közszolgáltatási kötelezettségek finanszírozását is, átruházta a VRR AöR-re, a továbbiakban nem teszünk különbséget a ZV VRR és a VRR AöR között; azokat együttesen VRR-nek nevezzük.

([8]) A ZV VRR alapszabályának legújabb változata a következő weboldalon található: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) A 2005. április 29. óta Rheinbahn AG-ra átnevezett RBG Düsseldorf város (5 %) és a Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH (95 %) tulajdona, a Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH szintén teljes egészében Düsseldorf város tulajdona, és 2007. június 18-ig Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH volt az elnevezése. A Düsseldorf város weboldalán (http://www.duesseldor25,05 %f.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf) található adatok szerint a Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH szintén 25,05 % részesedéssel bír a Stadtwerke Düsseldorf AG-ban, 100 %-os részesedése van a Bädergesellschaft Düsseldorf mbH-ban és 50 %-os részesedéssel rendelkezik a Flughafen Düsseldorf GmbH-ban (minden adat 2006. december 31. fordulónapra vonatkozik).

([10]) A BSM teljes egészében a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH tulajdona, amely viszont Monheim város 100 százalékos tulajdonát képezi. A BSM mellett a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH 49,9 % részesedéssel rendelkezik a MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH-ban, 99 % részesedéssel az Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH-ban és 100 % részesedéssel a Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH-ban.

(*) Bizalmas információ.

3.2. *KEDVEZMÉNYEZETT ÉS CÉL*

(15) A szóban forgó kompenzációs kifizetések kedvezményezettjei az RBG és a BSM vállalkozások.

(16) Az intézkedés célja megfelelő helyi tömegközlekedés biztosítása a lakosság számára. A ZV VRR alapszabályának 4. paragrafusa szerint az Észak-Rajna-Vesztfália tartomány, a VRR és a közlekedési vállalkozások együttműködésének az a célja, hogy a szolgáltatási kínálat összehangolt tervezésével és kialakításával, egységes és felhasználóbarát díjakkal, a fogyatékkal élő emberek szükségleteinek figyelembevételével kialakított összehangolt utasinformációval, valamint egységes minőségstandardokkal növelje a helyi tömegközlekedés vonzerejét.

4. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

4.1. *AZ ELJÁRÁS TÁRGYA*

(17) Az eljárás megindításáról szóló határozat csak az RBG és a BSM számára teljesített azon kompenzációs kifizetéseket érinti, amelyek a VRR 2005. június 28-i határozatával létrehozott „új finanszírozási rendszeren" alapulnak, és a busz- valamint villamosközlekedési szolgáltatásoknál felmerülő közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkoznak. Így ez a lezáró határozat is csak az RBG és a BSM számára ilyen címen teljesített kompenzációs kifizetésekre vonatkozik.

4.2. *AZ „ÚJ FINANSZÍROZÁSI RENDSZER"*

(18) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság az RBG-re és a BSM-re vonatkozó következő két finanszírozási intézkedéscsomagot határozta meg:

— a Rajna-Ruhr vidéken található, az RBG-hez és a BSM-hez hasonló közlekedési vállalkozások VRR általi finanszírozása, és

— az RBG és a BSM kereszttámogatása Düsseldorf város és Monheim város városi holdingtársaságai által.

(19) Mindkét intézkedéscsomag jogalapja a 2005. június 28-án elfogadott, az osztrák helyi közúti tömegközlekedésnek a Verkehrsverbund Rhein-Ruhr keretein belül való finanszírozásáról szóló irányelv (a továbbiakban: finanszírozási irányelv) és annak mellékletei ([11]).

(20) A második finanszírozási intézkedéscsomag jogalapját ezenkívül az RBG, illetve a BSM és a Düsseldorf város, illetve Monheim város holdingtársaságai között kötött kétoldalú szerződések képezik.

4.2.1. AZ RBG ÉS A BSM FINANSZÍROZÁSA A VRR ÁLTAL

(21) A VRR a területén közlekedési szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásoknak kifizetéseket teljesít annak érdekében, hogy részben fedezze költségeiket. A 2005. június 28-i határozattal az 1990 óta hatályos finanszírozási rendszert (régi finanszírozási rendszer) egy új, lényegesen megváltoztatott rendszer (új finanszírozási rendszer) váltotta fel.

(22) Az új finanszírozási rendszert utoljára 2009. szeptember 10-én változtatták meg, tekintettel az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-i hatálybalépésére.

(23) A 2005. június 28-i reformmal a VRR finanszírozási rendszert összhangba kívánták hozni az *Altmark* ([12])-ügyben hozott ítélettel. A finanszírozási irányelv 5.4.3–5.4.5. szakaszaiban kifejtik, hogyan kell a gyakorlatban megvalósítani az *Altmark*-ügyben hozott ítéletet, különösen a negyedik kritériumot. Az 5.4.3. szakasz szerint a támogatások összegét egy olyan átlagos, jól vezetett vállalkozás költségelemzése alapján határozzák meg, amelyet megfelelően elláttak szállítóeszközökkel ahhoz, hogy a ráhárított közszolgáltatási kötelezettségeket teljesíteni tudja. Az 5.4.4. szakasz szerint a VRR az elemzés alapján évente állapítja meg a következőkben leírt mind a négy kategória kompenzációs összegeinek kiszámításához szükséges paramétereket; e paraméterek aktualizálásának (illetve indexelésének) módszerét a finanszírozási irányelv 9. melléklete rögzíti. Az 5.4.5. szakasz szerint az egyes vállalkozások kompenzációs összegeit az adott vállalkozásnál a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során bizonyíthatóan felmerülő költségekre korlátozzák és az ellentételezés kiszámításának paramétereit rendszeresen szakértői vizsgálatnak vetik alá.

(24) Az új finanszírozási rendszer részletes leírását a finanszírozási irányelv és annak mellékletei tartalmazzák.

(25) A finanszírozási irányelv 2.1. szakasza szerint a VRR finanszírozza a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését a saját területén. A 2.2.1–2.2.4. szakaszokban a VRR által finanszírozható költségek négy kategóriáját határozták meg. A kategóriák pontos meghatározása a finanszírozási irányelv 1. mellékletében található. A négy kategória a következő (a használt rövidítések megfelelnek a költségkategóriák számozásának a finanszírozási irányelvben):

([11]) A finanszírozási irányelv legújabb változata a VRR weboldalán található: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf.

([12]) A Bíróság C-280/00. sz., *Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg* ügyben hozott 2003. július 24-i ítélete [EBHT 2003., I-7747. o.] (a továbbiakban: *Altmark*-ítélet).

(26) a) Infrastruktúra rendelkezésre bocsátása (a továbbiakban: 1. költségkategória): Ez a kategória a helyhez kötött berendezések építési és karbantartási költségeit és az ezekhez kapcsolódó biztonsági és navigációs rendszeresek költségeit tartalmazza. Az „infrastruktúra" kifejezés villamossíneket, elkülönített buszsávokat, P + R létesítményeket, buszmegállókat, pályaudvarokat, garázsokat és műhelyeket, valamint biztonsági és navigációs rendszereket foglal magába. Ez a kategória tartalmazza az ilyen feladatok ellátásához szükséges személyzet költségeit is.

(27) b) A társulásból, illetve a fenntartói feladatokból eredő igazgatási és forgalmazási feladatok (a továbbiakban: 2. költségkategória): Ebbe a kategóriába tartozik minden olyan többletköltség, amely a közlekedési vállalkozások VRR tagsága miatt merül fel. Ezek a többletköltségek a centralizált tervezés és koordinálás, marketing és pénzügyi menedzsment, forgalmazás, valamint az elrendelt szolgáltatások centralizált ellenőrzése miatt keletkeznek.

(28) c) A társulásból, illetve a fenntartói feladatokból eredő járműminőségi normák (a továbbiakban: 3. költségkategória): Ebbe a kategóriába tartozik az összes, a járműminőségi normákból eredő többletköltség. A közlekedési vállalkozások a klimatizált járművek beszerzése, a videokamerás felügyelet, az alacsonypadlós technika, a gázüzem, a mozgáskorlátozottak számára készült felvonó vagy a környezetkímélőbb motor miatti többletköltségeik megtérítését igényelhetik.

(29) d) A társulásból, illetve a fenntartói feladatokból eredő közlekedési többlet- vagy eltérő szolgáltatások az üzemi területen belül. Ezt a kategóriát három alkategóriára osztják fel:

I. Többletköltségek a közvetlenül a fenntartó vagy a VRR által előírt olyan kötelezettségek miatt, amelyek a gyér forgalmú időszakokra nem jövedelmező szolgáltatások nyújtását írják elő (a továbbiakban: 4a. költségkategória);

II. a tulajdonos előírásaihoz kapcsolódó szociálpolitikai kötelezettségek a működési területen belül ([13]) (a továbbiakban: 4b. költségkategória); valamint

III. a működési területen belüli előírások, illetve rendszerfüggő előírások – gazdasági hátrányt okozó, egyedileg igazolt fenntartói, illetve társulási előírások (a továbbiakban: 4c. költségkategória).

([13]) Ez a Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen munkaadói szervezettel megállapodott bértarifa-szerződés alkalmazására vonatkozó kötelezettséget jelenti (lásd (52) preambulumbekezdés).

(30) A finanszírozási irányelv szerint a tömegközlekedési vállalkozások ellentételezést igényelhetnek a tömegközlekedési szolgáltatás biztosításáért. A kérvénynek tartalmaznia kell a finanszírozási irányelv 5., 7. és 8. szakaszaiban előírt dokumentumokat, mint például a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges költségek kiszámítását és az esetleg más szervektől származó finanszírozási források megadását. A közlekedési vállalkozások legkésőbb a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének megkezdését megelőző év október 31-ig nyújthatják be a kompenzációs kifizetésre irányuló kérelmüket.

(31) A közlekedési vállalkozások által a finanszírozási irányelv 5.4.2. szakaszának és 2. mellékletének megfelelően benyújtott információk alapján a VRR kiszámítja a kompenzációs kifizetéseket, amelyeknek azokat a költségeket kell tükröznie, amelyek egy átlagos, jól vezetett vállalkozás esetében ugyanazon kötelezettségek teljesítésekor keletkeznének. A VRR erről finanszírozási határozatot hoz. Ez a jogilag kötelező érvényű határozat megerősíti a megbízást és a négy költségkategória mindegyikére vonatkozóan megállapítja a kompenzációs kifizetéseket. A tömegközlekedési vállalkozás köteles minden egyes év végén írásban igazolni a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatos bevételeit és költségeit. Ezt a VRR felülvizsgálja. Ezután hoz egy második kötelező érvényű igazgatási határozatot, amelyben meghatározza azt a pontos összeget, amelyet a vállalkozás ellentételezésként kap.

4.2.2. AZ RBG ÉS A BSM KERESZTTÁMOGATÁSSAL TÖRTÉNŐ FINANSZÍROZÁSA

(32) A ZV VRR alapszabálya lehetővé teszi, hogy a városok és a járások a tulajdonukban lévő közlekedési vállalkozásoknak közvetlenül fizessenek ellentételezést, és a megfelelő összeget levonják a ZV VRR-nek fizetett járulékukból.

(33) A ZV VRR alapszabályának 19. paragrafusa az ilyen közvetlen kifizetések 5 különböző formáját irányozza elő:

— a város vagy a járás önkéntes közvetlen vagy közvetett hozzájárulásai, beleértve a város vagy a járás által a közlekedési vállalkozásba befektetett értékpapírok hozamát,

— harmadik fél önkéntes hozzájárulásai,

— bevételmegosztási szerződések formájában történő kereszttámogatás, amennyiben a közlekedési vállalkozás egy holdingtársaság része, és veszteségeit más vállalkozások, pl. közüzemek nyereségeivel fedezik,

— azon vállalkozások osztalékfizetései, amelyekben a közlekedési vállalkozás részesedéssel rendelkezik,

— a járulék és a közlekedési vállalkozás teljes hiánya közötti különbözet.

(34) A ZV VRR alapszabályának 19. paragrafusa szerint kifizetett összegeket figyelembe veszik a VRR által a közlekedési vállalkozásnak fizetett ellentételezés kiszámításakor. A finanszírozási irányelv 8. szakasza szerint a VRR-nek el kell utasítania a vállalkozás finanszírozásra vonatkozó kérelmét, ha a (kommunális) részvényes a ZV VRR alapszabályának 19. paragrafusában megnevezett lehetőségek közül egyet vagy többet igénybe vett. Ezt az összeget levonják azokból a kifizetésekből, amelyek a közlekedési vállalkozásnak a finanszírozási irányelv szerint járnak.

(35) Düsseldorf város és Monheim város egyaránt élt a ZV VRR alapszabályának 19. preambulumbekezdése által nyújtott lehetőségekkel, és szerződéseket kötött az RBG-vel, illetve a BSM-mel. Ezeket a következő szakaszok ismertetik.

(36) *A Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH által az RBG-nek nyújtott állítólagos kereszttámogatás:* Az eredeti panaszos által benyújtott információk szerint a Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződések alapján nyilvánvalóan átviszi jövedelmező holdingjai – a Stadtwerke Düsseldorf AG és az Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH – nyereségeit veszteséges leányvállalkozásaiba, az RBG-be és a Bädergesellschaft Düsseldorfba.

(37) *Düsseldorf város által az RBG-nek nyújtott állítólagos kereszttámogatás:* Ezenkívül a Bizottság az eredeti panaszos által benyújtott adatokra alapozva utalt azokra a közvetlen támogatásokra, amelyeket az RBG Düsseldorf várostól kapott. Ezek a támogatások nyilvánvalóan azokból az osztalékokból származnak, amelyeket Düsseldorf város az RWE AG-ban lévő 1,1 %-os részesedése után kap.

(38) *Düsseldorf éves kifizetései az RBG számára:* Az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában Németország világossá tette, hogy a Stadtwerke Düsseldorf AG és a Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH (2007. június 18. óta: Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, a továbbiakban: holdingtársaság) között soha nem állt fenn befolyásolásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés. A holdingtársaság mégis évente fizetett az RBG-nek a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért; ezeket a kifizetéseket a VRR figyelembe veszi a közszolgáltatási kötelezettségekért nyújtott ellentételezés kiszámításakor. Németország tisztázza továbbá, hogy az RWE részvények utáni osztalékokat a városnak és nem az RBG-nek fizeti.

(39) *A BSM kereszttámogatása:* Az eredeti panaszos által benyújtott információk szerint ez utóbbi vállalkozás nyereségei a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH és az Elektrizitätswerken der Stadt Monheim GmbH közötti szerződés szerint a BSM éves veszteségeinek finanszírozását szolgálják. A BSM a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH ([14]) 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalat.

(40) Az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában Németország világossá tette, hogy a BSM és a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH 1987. október 27-én befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződést kötött, amely 1988. január 1-jén lépett hatályba. A szerződés 4. paragrafusának (1) bekezdése szerint a BSM összes nyereségét a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH-nak fizeti ki, amely viszont fordítva a BSM összes veszteségét kiegyenlíti.

4.3. *A BIZOTTSÁG KÉTELYEI AZ „ÚJ FINANSZÍROZÁSI RENDSZER" ALAPJÁN AZ RBG ÉS A BSM SZÁMÁRA TELJESÍTETT KOMPENZÁCIÓS KIFIZETÉSEK TEKINTETÉBEN*

4.3.1. A TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

(41) A támogatás fennállását illetően a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításakor arra a következtetésre jutott, hogy mindkét szóban forgó intézkedés állami forrásokat tartalmaz és az államnak tudható be.

(42) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kifejtette, hogy Németország véleménye szerint a szóban forgó finanszírozási intézkedések nem biztosítanak szelektív gazdasági előnyt, mivel mind a négy *Altmark*-kritérium teljesül, és a finanszírozási intézkedések nem alkalmasak a verseny torzítására vagy a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására. Az előzetes vizsgálat során Németország által benyújtott információk alapján a Bizottságnak ezzel kapcsolatban mégis a következő kétségei merültek fel:

(43) Az első *Altmark*-kritériumra vonatkozóan a Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a VRR keretein belül működő vállalkozásokra a számukra az illetékes regionális hatóságok által kiadott – busz- és villamosvonalak üzemeltetésére vonatkozó – engedéllyel közszolgáltatási kötelezettséget róttak.

([14]) Németország a következők szerint részletezte a (100 %-ban Monheim város tulajdonát képező) Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH részesedéseit:
— 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) A második *Altmark*-kritériumra vonatkozóan a Bizottság kétségbe vonta, hogy mind a négy költségkategória ténylegesen közszolgáltatási kötelezettséget jelent-e, és hogy a közszolgáltatási kötelezettséget egyértelműen definiálták-e. Az sem volt egyértelmű, hogy a szóban forgó intézkedések költségeinek legalább egy részét az érintett vállalkozásnak kellene-e állnia saját vállalkozói érdekében, amelyeket ezért kizárólag a menetjegy-értékesítés bevételeiből kellene fedeznie. A Bizottság ezenfelül megállapította, hogy Németország nem szolgált részletes információkkal a kompenzációs költségek kiszámításának paramétereire és módszerére vonatkozóan.

(45) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság nem zárhatta ki, hogy az ellentételezés meghaladja az ahhoz szükséges mértéket, hogy teljes egészében vagy részben fedezze a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének költségeit (harmadik *Altmark*-kritérium).

(46) Mivel a VRR-ben a közlekedési vállalkozások számára az engedélyeket közvetlenül, közbeszerzés nélkül adták ki, a Bizottság kétségbe vonta, hogy teljesül-e a negyedik *Altmark*-kritérium. A Bizottság nem rendelkezett elegendő információval annak megítéléséhez, hogy a VRR által finanszírozott összes vállalkozás átlagos költségei alapján kiszámolt ellentételezés megfelel-e azoknak a költségeknek, amelyek egy jól vezetett, közlekedési eszközöket rendelkezésre bocsátó vállalkozásnál felmerülnek.

(47) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság azt a véleményt képviselte, hogy a szóban forgó intézkedés finanszírozása hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre és a belső piaci verseny torzulását okozhatja, vagy azzal fenyegethet.

4.3.2. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A BELSŐ PIACCAL

(48) Mivel a Bizottság nem tudta kizárni az állami támogatás fennállását, az EUMSZ 93. cikke szerint megvizsgálta annak belső piaccal való összeegyeztethetőségét.

(49) Az *Altmark*-ügyben hozott ítélet szerint az EUMSZ 93. cikkét nem lehetne közvetlenül alkalmazni, hanem csak a három, ezen cikk alapján elfogadott tanácsi rendeleten keresztül ([15]). Ezért feltételezték, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek belső piaccal való összeegyeztethetőségének megítéléséhez a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet ([16]) és a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendelet ([17]) képezi a jogi keretet.

(50) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság abból indult ki, hogy Németország az érintett közlekedési szolgáltatásokat kivette az 1191/69/EGK tanácsi rendelet alkalmazási köréből, és ezért csak az 1107/70/EGK tanácsi rendelet az alkalmazható jogi keret.

(51) A tekintetben, hogy a támogatás összeegyeztethető-e az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésével, a Bizottság kétségét fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy közszolgáltatási kötelezettségnek tekinthetők-e azok a kötelezettségek, amelyek után a BSM és az RBG kompenzációs kifizetést kap, és hogy a kifizetett összegek megfelelnek-e a kötelezettségekre eső költségeknek.

5. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI ([18])

5.1. *AZ ELJÁRÁS HATÓKÖRE*

(52) Németország előbb az új finanszírozási rendszer megvalósításával kapcsolatos háttér-információkat szolgáltatott. Mindenekelőtt azt tisztázta, hogy a régi finanszírozási rendszer 2005 végéig (2005. december 31-ig) hatályos maradt. Az új, 2005. június 28-án elfogadott finanszírozási rendszer 2006. január 1-jén lépett hatályba.

(53) Németország hangsúlyozza, hogy a folyamatban lévő eljárás kezdetén beérkezett panaszt Langfeld város 1999. január 27-én nyújtotta be és 2004. január 21-én megújította. Németország véleménye szerint ebből az következik, hogy a Bizottság eljárásának csak a 2005 végéig hatályos régi finanszírozási rendszerre kellene vonatkoznia. Németország vitatja az új finanszírozási rendszerre vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot. Kifejti, hogy a Bizottság a 2006 óta hatályos új finanszírozási rendszerre vonatkozó panasz hiányában nem végzett kielégítően részletes előzetes értékelést, és ezáltal Németországnak nem volt alkalma a még nyitott kérdések tisztázására.

5.2. *A 2006 ÓTA HATÁLYOS „ÚJ FINANSZÍROZÁSI RENDSZER”*

(54) Németország szerint az új finanszírozási rendszert úgy alakították ki, hogy biztosított legyen a négy *Altmark*-kritérium betartása. Ezért a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért a VRR által a közlekedési vállalkozásoknak fizetett kompenzációs költségek kiszámításakor minden pénzügyi forrást – közvetlen kifizetések és kereszttámogatások – figyelembe vesznek.

([15]) C-280/00. sz. Altmark-ügy, lásd fent, 101. és 105–107. pont.
([16]) HL L 156., 1969.6.28., 1. o.
([17]) HL L 130., 1970.6.15., 1. o.
([18]) Németország a VRR, az RBG és a BSM észrevételeit nyújtotta be, és a saját észrevételeiben részletesen hivatkozott azokra.

5.3. *A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK DEFINÍCIÓJA (ELSŐ ALTMARK-KRITÉRIUM)*

(55) Németország megtette észrevételeit a Bizottság által a közszolgáltatási kötelezettségek definiálása és a megbízási aktus (az eljárás megindításáról szóló határozat (61) preambulumbekezdése), valamint az 1., 2., 3. és 4. költségkategóriák (az eljárás megindításáról szóló határozat (62)–(71) preambulumbekezdései) tekintetében kinyilvánított aggályokra vonatkozóan.

5.3.1. MEGBÍZÁSI AKTUS

(56) Arra a kérdésre vonatkozóan, hogy a VRR-ben lévő közlekedési vállalkozásoknak ténylegesen világosan definiált közszolgáltatási kötelezettségeket kell-e teljesíteniük, Németország úgy pontosította észrevételét, hogy nem csak a PBefG szerint kiadott, a busz- és villamosvonalak üzemeltetésére vonatkozó engedélyek ([19]) képezik ennek egyetlen jogalapját. Ezenkívül ezeket a közszolgáltatási kötelezettségeket a helyi közlekedési tervben ([20]), illetve az „új finanszírozási rendszer" életbe lépése utáni átmeneti időszakra ([21]) az érintett városi és járási tanácsok határozataiban és a VRR megfelelő finanszírozási határozataiban a VRR finanszírozási irányelve alapján tovább pontosítják. A közszolgáltatási kötelezettségekkel történő megbízás ezért egy hármas megbízási aktussal történik (vagyis az engedélyekkel, a helyi közlekedési tervekkel és a VRR megfelelő, a finanszírozási irányelve alapján meghozott finanszírozási határozatával).

(57) Az RBG-re vonatkozóan Düsseldorf városi tanácsa 2005. december 15-i határozatával jóváhagyta a VRR új finanszírozási rendszerét. A határozat szerint Düsseldorf város helyi közlekedési terve a továbbiakban az új finanszírozási rendszer részét képező finanszírozási irányelven alapul. A 2002–2007 időszakra vonatkozó helyi közlekedési tervet Düsseldorf városi tanácsa 2003. március 20-án fogadta el. Az RBG-re érvényesek továbbá a környező városok és járások (Neuss Rajnai járás, Neuss város, Mettmann járás) helyi közlekedési tervei. Az összes helyi közlekedési terv tartalmaz az RBG által rendelkezésre bocsátandó hálózatra (szolgáltatások és infrastruktúra) vonatkozó rendelkezéseket. Az RBG a PBefG keretein belül engedélyekkel rendelkezik az általa üzemeltetett busz- és (felszíni és felszín alatti) villamosvonalakra.

(58) A BSM-re vonatkozóan Monheimi városi tanácsa és Mettmanni járási tanácsa 2005. november 10-i, illetve 2005. december 19-i határozataikkal jóváhagyták a VRR új finanszírozási rendszerét. Ez utóbbi határozat kimondja továbbá, hogy Mettmann járás helyi közlekedési tervét ([22]) összhangba kell hozni az új finanszírozási rendszerrel. Mettmann járás 2004. évi közlekedési terve a BSM által rendelkezésre bocsátandó hálózatra (szolgáltatások és infrastruktúra) vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. A BSM a PBefG alapján engedéllyel rendelkezik az általa üzemeltetett buszvonalakra.

5.3.2. 1. KÖLTSÉGKATEGÓRIA: INFRASTRUKTÚRA RENDELKEZÉSRE BOCSÁTÁSA:

(59) Németország pontosítja, hogy a vállalkozásnak rendelkeznie kell járművekkel a tömegközlekedési szolgáltatás nyújtásához. Németországban és minden más tagállamban általában az állam bocsátja rendelkezésre a tömegközlekedési szolgáltatás biztosításához használt infrastruktúrát. Ezért Németország véleménye szerint az infrastruktúra rendelkezésre bocsátása nem juttatja gazdasági előnyhöz az érintett üzemeltetőket. Németország ezenkívül hangsúlyozza, hogy a VRR csak az infrastruktúra fenntartását és nem annak építését finanszírozza. Ezenfelül a VRR nem finanszírozza a teljes fenntartási költséget, hanem csak a fix költségeket (az infrastruktúra használatának változó költségeit nem ellentételezik). Németország elemzést nyújtott be a közszolgáltatási kötelezettségekből adódó többletterhekről, amelyben több szempontot is vizsgáltak, különösen az infrastruktúra-kapacitás használatát. Az infrastruktúra használatából adódó bevételeket (például reklám) a többletköltségek kiszámításakor levonták.

(60) A PBefG és végrehajtási rendeletei ([23]) szerint az RBG és a BSM kötelesek a számukra engedélyezett közlekedési szolgáltatások üzemeltetéséhez szükséges infrastruktúrát a meghatározott minőségi normáknak megfelelően üzemkész állapotban tartani (mindenekelőtt a megállók felszereltségének vonatkozásában). E jogszabályok rendelkezésein felül mindkét vállalkozásra további követelmények is vonatkoznak, amelyeket a 08/1991. számú, a VRR területén lévő megállók felszereltségéről szóló irányelv és a mindenkor hatályos helyi közlekedési tervek tartalmaznak. Az RBG esetében például ez 192 megállóhelyen dinamikus utastájékoztató rendszert és

([19]) A személyszállításról szóló törvény alapján kiadott engedély az érintett közlekedési szolgáltatások nyújtására, az utasok hatályos díjrendeletnek megfelelő szállítására, valamint a jóváhagyott menetrend betartására vonatkozó kötelezettségeket von maga után.

([20]) A helyi közlekedési terv rögzíti az érintett időszakban üzemeltetendő helyi közlekedési vonalakat. Ez tartalmazza a közlekedési szolgáltatások nyújtásának gyakoriságát, a menetteljesítmény sarokszámait, a közlekedési szolgáltatások és a közlekedési infrastruktúra minimális minőségi követelményeit (mint pl. a lefedettség minősége, az összeköttetési normák, a kiszolgálási normák beleértve az utastájékoztatást, a kiszolgálást, a biztonságot és a tisztaságot), valamint egy intézkedési koncepciót (pl. az infrastruktúrába és járművekbe való beruházást és azok karbantartását). Így a helyi közlekedési terv szolgáltatja a jövőbeni kínálati normák és minőségi paraméterek meghatározásához szükséges kiindulási alapokat. A szolgáltatási kínálat bármilyen korlátozásához, vagy a vonalak üzemeltető általi megszüntetéséhez a regionális hatóság hivatalos hozzájárulása szükséges.

([21]) Németország megítélése szerint a szükséges konzultációk miatt a helyi közlekedési terv elfogadása legalább egy évig tart, ezért volt szükség átmeneti szabályozásra.

([22]) Mettmann járás helyi közlekedési terve Monheim város területére is érvényes, mivel a város nem rendelkezik saját helyi közlekedési tervvel.

([23]) Mindenekelőtt a közúti közlekedési vállalatok tömegközlekedésben való részvételéről szóló rendelet (a továbbiakban: BOKraft) és a villamosvonalak építéséről és üzemeltetéséről szóló rendelet (a továbbiakban: BOStrab).

számítógépes működésfelügyeleti rendszert jelent. A BSM-mel szemben támasztott további követelmények a biztonságra, a megállói utastájékoztatásra, a kényelemre és a tisztaságra vonatkoznak.

5.3.3. 2. KÖLTSÉGKATEGÓRIA: A TÁRSULÁSBÓL, ILLETVE A FENNTARTÓI FELADATOKBÓL EREDŐ IGAZGATÁSI ÉS FORGALMAZÁSI TÖBBLETKÖLTSÉGEK

(61) Németország további magyarázó megjegyzéseket fűz ehhez a költségkategóriához, amely elsősorban az igazgatás és a forgalmazás területein felmerülő feladatokkal (pl. bérlettámogatás, P + R parkolók biztosítása az ingázók számára és ennek reklámozása, nagy rendezvények szervezési támogatása, call center) összefüggő költségeket tartalmazza, valamint a bevételek megosztásához és a további koordinációs feladatokhoz is. Ebben a költségkategóriában levonják az ide számító bevételeket annak érdekében, hogy ki lehessen számítani a hatóságilag meghatározott többletterhek miatti többletköltségeket.

(62) Erre a kategóriára nincsenek érvényben jogi követelmények. Az RBG és a BSM köteles e feladatokat egy együttműködési megállapodás és egy bevételmegosztási megállapodás keretein belül elvégezni, amely megállapodásokat a vállalkozások a VRR-rel kötötték meg, és amelyek a VRR finanszírozási rendszerében való részvétel előfeltételei. Az együttműködési megállapodásról szóló irányelv tartalmazza részletesen ezeket a feladatokat. Az RBG és a BMS is köteles Mettmann járás helyi közlekedési tervének megfelelően további feladatokat teljesíteni ebben a kategóriában. A VRR mindenkori finanszírozási határozata a megbízási aktus utolsó fokozata.

5.3.4. 3. KÖLTSÉGKATEGÓRIA: A TÁRSULÁSBÓL, ILLETVE A FENNTARTÓI FELADATOKBÓL EREDŐ JÁRMŰMINŐSÉGI NORMÁK

(63) Németország pontosításai szerint a járművek minőségi normáival kapcsolatos többletköltségek a VRR és/vagy a fenntartók által meghatározott követelményekből adódnak. Ilyenek lehetnek például a törvény által előírtnál környezetkímélőbb járművek, klimatizált járművek vagy alacsonypadlós járművek alkalmazása. Ezeket a követelményeket a VRR egész területére vagy helyi szintre az érintett városok vagy járások határozhatják meg. A helyi tömegközlekedési vállalkozások többletterheinek kiszámítására ugyanazok az alapelvek érvényesek, mint az előbbi kategóriák esetében.

(64) Düsseldorf város helyi közlekedési terve arra kötelezi az RBG-t, hogy alacsonypadlós és fokozottan környezetkímélő járműveket szerezzen be. Düsseldorf városi tanácsa arra kötelezte továbbá az RBG-t, hogy dízelmotoros járműveit részecskeszűrővel szerelje fel. Mettmann járás helyi közlekedési tervének megfelelően a BSM köteles alacsonypadlós járműveket beszerezni.

5.3.5. 4. KÖLTSÉGKATEGÓRIA: A TÁRSULÁSBÓL, ILLETVE A FENNTARTÓI FELADATOKBÓL EREDŐ KÖZLEKEDÉSI TÖBBLET- VAGY ELTÉRŐ SZOLGÁLTATÁSOK AZ ÜZEMI TERÜLETEN BELÜL

(65) Németország világossá teszi, hogy ez a kategória három világosan definiált alkategóriából tevődik össze:

(66) i. 4a. költségkategória: A gyér forgalmú időszakok nem jövedelmező járatainak többletköltségei – fenntartói, illetve társulási előírások: Németország kifejti, hogy a fenntartók előírásainak megfelelően a gyér forgalmú időszakokban ([24]) nyújtott szolgáltatások nem jövedelmezők. E szolgáltatások nyújtását azonban hatóságilag (a VRR vagy a mindenkori város vagy járás által) a közlekedési szolgáltatások hozzáférhetősége miatt kötelezően előírják. Az RBG arra vonatkozó kötelezettségeit, hogy a gyér forgalmú időszakokban közlekedési szolgáltatásokat nyújtson, Düsseldorf város, Neuss Rajnai járása és Mettmann járás helyi közlekedési tervében fektették le. A BSM a kiadott engedélyek és Mettmann járás helyi közlekedési tervének keretein belül köteles a gyér forgalmú időszakokban közlekedési szolgáltatásokat nyújtani. A VRR mindenkori finanszírozási határozata a megbízási aktus utolsó fokozata.

(67) ii. 4b. költségkategória: Szociálpolitikai kötelezettségek az üzemi területen – a részvényesek előírásai: Ezzel a kategóriával kapcsolatban Németország pontosítja, hogy az RBG és a BSM kötelesek a Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen munkaadói szervezettel megállapodott bértarifa szerződést alkalmazni, ami magasabb átlagos bértáblázatot eredményez. A városi vállalkozások ezenfelül a bértarifaszerződések szerint – ilyen szerződéseket az ágazat magánvállalkozásai általában nem kötnek – kötelesek a munkavállalóknak foglalkoztatói nyugdíjat biztosítani vagy ahhoz hozzájárulni. Az RBG köteles az (állami) kiegészítő nyugellátási pénztári tagság alapján alkalmazottai után ennek a pénztárnak járulékokat fizetni. A BSM is köteles egy külön bértarifa szerződés alapján foglalkoztatói nyugdíjat biztosítani. Ezeket a költségeket a referencia bértáblázat (a bértarifa szerződésben foglalt, rendes körülmények között a magánvállalkozások által alkalmazott TV-N bértáblázat V. csoport 2. fokozat) és a tényleges bér közötti különbözet alapján számítják ki, beleértve a foglalkoztatói nyugellátás tényleges többletköltségeit is.

([24]) A gazdaságilag kedvezőtlen, gyér forgalmú időszakok (a csúcsidőn kívüli időszakok):

Nap	Helyi tömegközlekedés a városon belül	Helyi tömegközlekedés a város területén kívül
Hétfő – péntek	0:00 – 6:00 és 19:00 – 0:00 óra	0:00 – 6:00 és 18:00 – 0:00 óra
Szombat	0:00 – 6:00 és 16:00 – 0:00 óra	egész nap
Vasárnap	egész nap	egész nap

(68) iii. 4c költségkategória: A működési területen belüli előírások, illetve a rendszerfüggő – fenntartói, ill. társulási – gazdasági hátrányt okozó, egyedileg igazolt előírások: Németország kifejti, hogy ez egy nyitott kategória, amelyben egyedi igazolás alapján a helyi tömegközlekedés üzemi követelményei és előírásai (pl. különleges környezetvédelmi követelmények és nagy közrendezvények esetén nyújtott többletszolgáltatások) miatti gazdasági hátrányokért ellentételezés nyújtható. Németország világossá teszi, hogy az RGB-re és a BSM-re nem érvényesek ilyen jellegű előírások.

5.4. *AZ ELLENTÉTELEZÉS KISZÁMÍTÁSÁNAK ALAPJÁUL SZOLGÁLÓ PARAMÉTEREK (MÁSODIK ALTMARK-KRITÉRIUM)*

(69) Észrevételének elején Németország bemutatta az ellentételezés kiszámítására szolgáló paraméterek meghatározásának eljárását és megfelelő tájékoztatást nyújtott.

(70) Az ellentételezés kiszámításához szükséges paraméterek esetében Németország különbséget tesz a különböző költségkategóriák között.

(71) Az infrastruktúra biztosításának költségeire (1. költségkategória) vonatkozóan Németország pontosítja, hogy a VRR az ellentételezés kiszámításakor az adott kiszolgálási terület és üzletág függvényében sínpálya- vagy közút-kilométerenként egy meghatározott összeget vesz alapul paraméterként.

(72) Ami a társulásból, illetve a fenntartói feladatokból eredő igazgatási és forgalmazási feladatokat (2. költségkategória) illeti, a VRR Németország tájékoztatása szerint az ellentételezés kiszámításhoz az adott kiszolgálási terület és üzletág függvényében a pénztári bevételek egy meghatározott bevételi összegét veszi alapul.

(73) A társulásból, illetve a fenntartói feladatokból eredő járműminőségi normákkal (3. költségkategória) kapcsolatban Németország pontosítja, hogy az ellentételezés kiszámítási paramétere az adott kiszolgálási terület és üzletág függvényében egy meghatározott, a norma szerinti jármű minimális minőségén alapuló összeg.

(74) A társulásból, illetve a fenntartói feladatokból eredő közlekedési többlet- vagy eltérő szolgáltatások az üzemi területen belül (4. költségkategória) esetében Németország három alkategóriát különböztet meg.

(75) Az első alkategória, „a gyér forgalmú időszakok nem jövedelmező járatainak többletköltségei – fenntartói, illetve társulási előírások” (4a. költségkategória) esetében a VRR az ellentételezés kiszámításához egy olyan paramétert vesz alapul, amely kilométerenkénti határbevételek és határköltségek közötti különbözeten alapul. Ez a kiszolgálási területhez és az üzletághoz igazodik.

(76) A második alkategória esetében a paraméter egy olyan összeg, amely a magasabb béreknek egy meghatározott, megközelítőleg ugyanazokat a bértáblázatokat tartalmazó bértarifa szerződés (TV-N V. csoport 2. fokozat) (4b. költségkategória) rendelkezéseivel való összehasonlításából adódik. E paraméterek alapján határozzák meg a kiszolgálási terület és az üzletág függvényében az egy járművezetőre eső összeget.

(77) Végül Németország tájékoztatása szerint a működéssel, vagy az illetékes hatóság vagy a VRR által előírt rendszerrel kapcsolatos, egyedileg megindokolt és gazdasági hátrányt okozó egyéb követelményeket (4c. költségkategória) mindig egyedileg számítják ki, amennyiben azok szabályszerűen dokumentáltak.

5.5. *A TÚLKOMPENZÁCIÓ ELKERÜLÉSE (HARMADIK ALTMARK-KRITÉRIUM)*

(78) Németország kifejti, hogy a VRR-en belül az összes közlekedési vállalkozás köteles éves felhasználási igazolásokat benyújtani annak alátámasztására, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek vonatkozásában nem áll fenn túlkompenzáció.

(79) Ezekből a felhasználási igazolásokból ki kell derülniük a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült tényleges költségeknek (kiadások mínusz bevételek), amelyek valódiságát és teljeskörűségét ezután egy könyvvizsgáló és a VRR felülvizsgálja. Amennyiben a felhasználási igazolások alapján azt állapítják meg, hogy túlkompenzáció történt, úgy – Németország tájékoztatása szerint – a többletként kifizetett forrásokat visszatérítettik.

(80) A visszatérítés tekintetében különbséget kell tenni a VRR által igazgatási aktus alapján teljesített kompenzációs kifizetései és ZV VRR alapszabályának 19. paragrafusa alapján a közlekedési vállalkozások számára közvetlenül teljesített kompenzációs kifizetések között.

(81) Az első esetben az igazgatási aktust a finanszírozási irányelv szerint pozitív finanszírozási határozatnak nevezik. A finanszírozási irányelv 7.4.1. szakasza szerint a VRR saját maga rendeli el a többletként kifizetett források visszatérítését.

(82) A második esetben a VRR előbb egy elutasító finanszírozási határozatot bocsát ki a finanszírozási irányelv 7.4. szakasza szerint, vagy egy kötelező érvényű értesítést a megengedett ellentételezési összegről. Erre az esetre vonatkozóan a finanszírozási irányelv 8.3. szakasza előírja, hogy a VRR tájékoztatja a közlekedési vállalkozásban részvényes várost vagy járást arról, hogy köteles visszatéríttetni a többletként kifizetett forrást.

5.6. *ÁTLAGOS, JÓL VEZETETT ÉS SZÁLLÍTÓESZKÖZÖKKEL MEGFELELŐEN ELLÁTOTT VÁLLALKOZÁS (NEGYEDIK ALTMARK-KRITÉRIUM)*

(83) Németország világossá teszi, hogy – a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában foglalt észrevételével ellentétben – a közszolgáltatásért kapott ellentételezés kiszámításához szükséges paraméterek meghatározásakor figyelembe vesznek minden rendelkezésre álló, a VRR keretén belül vagy azon kívül működő állami vagy magán közlekedési vállalkozástól származó információt. A VRR saját szakértői/könyvvizsgálói és az Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH (Ipari és Közlekedési Vagyonkezelő Kft – a továbbiakban: IVT) támogatásával megállapította azokat a költségeket (azaz a tervezett értékeket), amelyek egy átlagos, jól vezetett vállalkozásnál az első három kategóriában a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének keretében végzett tevékenységekből adódnak. Az IVT rendelkezésére áll számos németországi és ausztriai székhelyű közlekedési vállalkozás összevethető adatainak összehasonlító elemzése. A tervezett értékeket a VRR hozzáigazította bizonyos (pl. regionális) sajátosságokhoz. A negyedik kategória tervezett értékeit bizonyos regionális piaci adatokra hivatkozva állapítják meg.

(84) Végül a VRR egy árrést határoz meg az egyes költségkategóriák átlagos piaci áraihoz. Ezeket a tervezett értékeket 2003 évre állapították meg és a finanszírozási irányelv 9. mellékletével (a költségoldali továbbvezetésre vonatkozó rendelkezések) összhangban indexálták, valamint a volumennövekedésnek, illetve -csökkenésnek és a szerkezeti változásoknak megfelelően aktualizálták.

(85) Németország kiemelten hangsúlyozza, hogy felfogása szerint abból a tényből, hogy egy vállalkozás közszolgáltatási kötelezettséget teljesít (amennyiben például szociálpolitikai döntések alapján magasabb béreket fizet alkalmazottainak), nem lehet arra következtetni, hogy a vállalkozást nem jól vezetik.

5.7. *A VERSENY TORZULÁSA ÉS A TAGÁLLAMOK KÖZÖTTI KERESKEDELEMRE KIFEJTETT HATÁSOK*

(86) Németország véleménye szerint az infrastruktúra fenntartási költségeinek állami finanszírozása nincs hatással a tagállamok közötti kereskedelemre, mivel ezt az infrastruktúrát kizárólag e pénzügyi források címzettjei használják. Továbbá a fenntartási költségek finanszírozása nem befolyásol egy bizonyos, a versenyre nyitott piacot, azaz a helyi regionális közlekedési piacot, mivel a VRR finanszírozási rendszere megakadályozza, hogy az infrastruktúra fenntartási költségeire címzett forrásokat (a verseny elől elzárt piacok esetében) a közlekedési vállalkozások egy versenyre nyitott piacon használják fel. Ezenkívül a tömegközlekedési vállalkozások kötelesek az egyes költségkategóriákat elkülönítve könyvelni.

5.8. *A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A BELSŐ PIACCAL*

(87) Mivel Németország véleménye szerint nem áll fenn az RBG vagy a BSM állami támogatása, ezért csak a negyedik kategória második alkategóriájára, azaz az üzemi területen belül a részvényesek előírásai szerinti szociálpolitikai kötelezettségekre vonatkozóan teszi meg a feltételezett állami támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatos észrevételeit ([25]). Németország kifejti, hogy a magasabb bérköltségekért járó ellentételezés az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint minden esetben összeegyeztethető a belső piaccal.

5.9. *A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A BELSŐ PIACCAL AZ 1370/2007/EK RENDELET ALAPJÁN*

(88) Mivel az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-án lépett hatályba, a Bizottság felszólította Németországot, tegye meg észrevételeit az „új finanszírozási rendszer" belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően az 1370/2007/EK rendelet alapján.

(89) Németországnak alapvetően az a véleménye, hogy a Bizottságnak az „új finanszírozási rendszer" belső piaccal való összeegyeztethetőségét csak 2009. december 3-tól kell vizsgálnia az 1370/2007/EK rendelet alapján.

(90) Továbbá Németország kifejti, hogy „az új finanszírozási rendszer" – amennyiben az támogatásnak minősülne – az 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseivel is összeegyeztethető.

(91) Németország ezenkívül az „új finanszírozási rendszer" következő kiigazításairól tájékoztatta a Bizottságot, amelyek következtében annak meg kell felelnie az 1370/2007/EK rendeletnek:

([25]) Továbbá a szakmai képzésre vonatkozó támogatással kapcsolatban is megteszi észrevételeit, amelyek véleménye szerint a negyedik kategória harmadik alkategóriájába esnek és összeegyeztethetők az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjával. Mivel az RBG és a BSM számára ebben a kategóriában nem írtak elő kötelezettségeket, ezeket a megjegyzéseket itt nem részletezzük.

(92) a) Megbízás közszolgáltatási kötelezettségekkel: Az RBG-re (az illetékes hatóság 2009. június 25-i határozatával) és a BSM-re (az illetékes hatóság 2009. november 26-i határozatával) kirótt közszolgáltatási kötelezettségeket egyetlen, 10 éves futamidőre korlátozott közszolgáltatási megbízásban foglalták össze.

(93) b) Az 1370/2007/EK rendelet mellékletének alkalmazása: A nettó pénzügyi hatást az 1370/2007/EK rendelet mellékletének rendelkezéseivel összhangban számítják ki.

6. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(94) A Bizottsághoz csupán egy érdekelt féltől érkezett észrevétel, aki bizalmas kezelést kért. Az eredeti panaszos, Langenfeld város, nem nyújtott be észrevételt.

(95) Az érdekelt fél kétségbe vonja a Bizottság arra vonatkozó megállapítását, hogy „a régi finanszírozási rendszer" egy létező támogatás.

(96) A kereszttámogatásra vonatkozóan az érdekelt fél kifejti, hogy az egy általában „kommunális kereszttársulásnak" nevezett gyakorlat, amely Németországban számos városi holdingtársaság esetében megszokott, azonban az érdekelt fél tájékoztatása szerint azt a Bundesfinanzhof (szövetségi adóügyi bíróság) egyik ítélete megkérdőjelezi ([26]). Az érdekelt fél véleménye szerint, amennyiben a kereszttámogatás befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződéssel valósul meg, úgy az automatikus elvonás miatt nem zárható ki a túlkompenzáció. Az érdekelt fél vitatja, hogy a VRR finanszírozási rendszerének gyakorlati alkalmazása során a kereszttámogatásokat ténylegesen figyelembe veszi, és ezáltal a finanszírozási összegeket megfelelően kiigazítja.

(97) A VRR általi finanszírozás tekintetében az érdekelt fél kifejti, hogy a VRR új finanszírozási rendszerét a következő okok miatt a gyakorlatban nem a finanszírozási irányelvnek megfelelően alkalmazzák.

(98) Az érdekelt fél tájékoztatása szerint a közszolgáltatási kötelezettségeket átláthatatlan módon, a közlekedési vállalkozásokkal együtt határozzák meg. A hármas megbízási aktusnak ugyanúgy teljesíteni kellene az egyértelműség követelményét, mint egyetlenegy megbízási aktusnak. Az érdekelt fél véleménye szerint a PBefG alapján kiadott engedélyek általában nem tekinthetők a közszolgáltatási kötelezettség előírásának, mivel azokat az érintett közlekedési vállalkozások kezdeményezésére biztosítják, akik ezáltal a szolgáltatások nyújtásának feltételeit is meghatározzák. Ezenkívül a közlekedési vállalkozás saját maga is kérheti az engedély későbbi módosítását. Az érdekelt félnek továbbá az a véleménye, hogy a helyi közlekedési tervek nem minősülnek megfelelő megbízási aktusnak, mivel azok nem rónak ki közszolgáltatási kötelezettségeket, hanem csak nagyon általános politikai célokat rögzítenek.

(99) Az infrastruktúra rendelkezésre bocsátására vonatkozóan az érdekelt fél azt állítja, hogy a kötelezettségek nem pontosan definiáltak, és csupán egy általánosan finanszírozható intézkedési keretet szabnak meg. Az érdekelt fél továbbá kijelenti, hogy az ebbe a kategóriába tartozó beruházások nagy részét a közlekedési vállalkozások rendes körülmények között saját gazdasági érdekükből is megvalósítják.

(100) A társulásból, illetve a fenntartói feladatokból eredő igazgatási és forgalmazási feladatokra vonatkozóan az érdekelt fél úgy érvel, hogy azok egy a VRR-hez hasonló közlekedési társulásban való részvétellel összefüggő igazgatási és forgalmazási feladatok, és e szektor általános gazdasági keretfeltételeinek egy aspektusát jelentik. Gyakorlatilag egyetlen közlekedési vállalkozás sem működik közlekedési társuláson kívül. Ezért az érdekelt fél véleménye szerint a társulásból eredő igazgatási és forgalmazási feladatok teljesítése az engedély kiadásának szükséges feltétele, amelyet az illetékes hatóságok egyébként megtagadnának. Végül a közlekedési társulásban való részvétel gazdasági előnyökkel jár, pl. a méretből következő megtakarítást eredményez.

(101) A társulásból, illetve a fenntartói feladatokból eredő járműminőségi normákat illetően az érdekelt fél előadja, hogy a VRR új finanszírozási rendszerében nem határozták meg pontosan, hogy közlekedési vállalkozások kizárólag saját gazdasági érdekük alapján milyen járműtípust vásárolnának.

(102) A gyér forgalmú időszakok nem jövedelmező járatainak többletköltségei – fenntartói, illetve társulási előírások szempontra vonatkozóan az érdekelt fél kijelenti, hogy az ilyen szolgáltatásokat jó tervezéssel határköltségen lehet megvalósítani, mivel az érdekelt fél véleménye szerint a közlekedési vállalkozásnak a csúcsidőben fellépő igény szerint kell kiszámítania a jármű- és személyzetszükségletét.

(103) A részvényesek előírásai alapján az üzemi területen meghatározott szociálpolitikai kötelezettségekre vonatkozóan az érdekelt fél felveti, hogy a magasabb személyzeti költségek kötelezettsége nem tekinthető közszolgáltatási kötelezettségnek vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, mivel nem függ össze a közlekedési szolgáltatások nyújtásával.

([26]) A Bundesfinanzhof 2004. július 14-i ítélete – I R 9/03 -, BFHE 207, 142. o.

(104) Az egyéb, egyedileg igazolt, gazdasági hátrányt okozó, az üzemi területre vonatkozó, illetve rendszerfüggő – fenntartói, illetve társulási – előírásokat illetően az érdekelt fél azzal érvel, hogy azokat nem lehet közszolgáltatási kötelezettségnek tekinteni, és hogy esetükben nem a közlekedési vállaltokra vonatkozó előírásokról van szó.

(105) A második *Altmark*-kritériumra vonatkozóan az érdekelt fél hangsúlyozza, hogy a VRR új finanszírozási rendszerében nincs a közszolgáltatási kötelezettségek negyedik kategóriájának második és harmadik alkategóriájára vonatkozó egységes rendszer a paraméterek meghatározásához. Az érdekelt fél tájékoztatása szerint a versenytársak egyetlen kategóriában sem tudják ellenőrizni a paraméterek meghatározásának korrektségét, mivel azokat nem hozzák nyilvánosságra. Ezenkívül a VRR 2006. évi költségvetéséről csak 2006. februárban/márciusban szavaztak. Ez arra utal, hogy a 2006. évre vonatkozó paramétereket nem határozták meg előre.

(106) A harmadik *Altmark*-kritériumot illetően az érdekelt fél kifejti, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket nem lehet teljesen elkülönítve kezelni a közlekedési vállalkozások üzleti tevékenységeitől. Ezenfelül minden egyes kategóriára vonatkozóan külön kell vizsgálni a túlkompenzációt. Az érdekelt fél véleménye szerint az új finanszírozási rendszerrel nem biztosították azt, hogy a mindenkori bevételeket vagy az egyéb, a közszolgáltatási kötelezettségekhez kötődő gazdasági előnyöket figyelembe vegyék a különböző kategóriákban. Mivel a kereszttámogatás automatikusan megvalósul, a VRR finanszírozási rendszerével lehetetlen megakadályozni a túlkompenzációt.

(107) A negyedik *Altmark*-kritériumot illetően az érdekelt fél kifejti, hogy a számára rendelkezésre álló információk alapján a VRR által alkalmazott teljesítményértékelési módszer megfelelőségét nem tudja megítélni. Azon vállalkozások száma, amelyek adatait felhasználták, nem döntő jelentőségű arra nézve, hogy ezek az összehasonlító adatok egy átlagos, jól vezetett vállalkozás költségeit tükrözik-e vissza. Ez sokkal inkább a vállalkozások korrekt kiválasztásán és a különböző jellegű vállalkozások adatainak korrekt súlyozásán múlik.

(108) A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre való hatást illetően az érdekelt fél osztja a Bizottság azon előzetes megítélését, amely szerint az intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.

(109) Az érdekelt fél véleménye szerint az 1191/69/EGK rendelet a jelen ügyre alkalmazható. Németország nem élt azzal a lehetőséggel, hogy az érintett szolgáltatásokat a rendelet alkalmazási köréből kizárja. Az ellenkező döntést hozó szövetségi igazgatási bíróság (BVerwG) érvelése hibás. Az érdekelt fél véleménye szerint a kérdéses intézkedések nem felelnek meg az 1191/69/EGK rendelet rendelkezéseinek és ezért a belső piaccal nem összeegyeztethetők.

(110) Általánosságban az érdekelt fél kifejti, hogy a VRR nem rendelkezik megfelelő eszközökkel ahhoz, hogy az új finanszírozási rendszer rendelkezéseinek betartását felügyelje. A VRR ezért nem tudja biztosítani a negyedik *Altmark*-kritérium teljesülését.

(111) Végül az érdekelt fél különösen későbbi észrevételei megtételekor részletesen kifejti azt a módot, ahogy a VRR tagvárosai és -járásai járulékaiból saját magát finanszírozza.

7. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FÉL ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

(112) Németország először is előadta, hogy minden szükséges információt benyújtott a Bizottságnak és ezért nincs szükség az érdekelt fél kijelentéseivel kapcsolatos észrevétel megtételére. Később Németország mégis tett észrevételeket az érdekelt fél bizonyos kijelentéseivel kapcsolatban.

(113) Németország tisztázza, hogy a VRR költségvetésének a közszolgáltatási kötelezettségekkel való tulajdonképpeni megbízás és a paraméterek meghatározása szempontjából nincs jelentősége. Jelenleg nincs arra vonatkozó kötelezettség, hogy a kompenzációs költségek kiszámításához szükséges paraméterek megállapításának adatait nyilvánosságra hozzák.

(114) Németország ellentmond az érdekelt fél azon kijelentésének, hogy a gyér forgalmú időszakok szolgáltatásai határköltségen nyújthatók. Ezenfelül vitatja, hogy a közlekedési társulásban való részvétel a tömegközlekedési szolgáltatás nyújtásának általános előfeltétele.

(115) Németország hangsúlyozza, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésekor a különböző kategóriákból származó bevételeket valóban korrekt módon rendelik hozzá az egyes kategóriákhoz, és a VRR minden esetben felülvizsgálja a méltánytalanul magas nyereséget.

(116) Németország tisztázza, hogy a magasabb járműminőségi normákra vonatkozó kötelezettségeknek a helyi tömegközlekedési tervekre való alkalmazása az illetékes városi és járási tanácsok döntéseire és a VRR finanszírozási irányelvére vezethető vissza.

(117) A kereszttámogatásra vonatkozóan Németország hangsúlyozza, hogy az eredmény átruházása csak a könyvelésben automatikus, ez azonban nem érvényes magára a kifizetésre.

8. AZ ELJÁRÁS ÉS A VÉGLEGES HATÁROZAT HATÓKÖRE

(118) Ebben az ügyben Németország úgy érvelt, hogy a Bizottság nem jogosult arra, hogy az EK-Szerződés 93. cikkének ([27]) (jelenleg EUMSZ 108. cikk) alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet 6. cikkének (1) bekezdése szerinti határozatot hozzon, mivel Langenfeld város panasza eredetileg a régi finanszírozási rendszerre vonatkozott, amelyre a szóban forgó hivatalos vizsgálati eljárás nem terjed ki.

(119) A Bizottság hangsúlyozza, hogy a 659/1999/EK rendelet 10. cikke (1) bekezdésének rendelkezéseivel összhangban járt el, miszerint köteles minden rendelkezésére álló információt – annak eredetétől függetlenül – jogellenes állami támogatás szempontjából megvizsgálni. Ezenfelül a Bizottság a 659/1999/EK rendelet 6. cikk (1) bekezdés szerinti kötelezettségeivel összhangban előzetes értékelést végzett.

(120) Így nincs megtiltva a Bizottságnak, hogy a jelen ügyben a hivatalos vizsgálati eljárás lezárásáról hozzon határozatot az új finanszírozási rendszerre vonatkozóan. A Bizottság ezenkívül hangsúlyozza, hogy a jelen vizsgálat nem vonatkozik a régi finanszírozási rendszerre.

(121) Egy közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére irányuló finanszírozással kapcsolatban a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában abból indult ki, hogy az „új finanszírozási rendszer" 2005. június 28-án lépet hatályba, azaz ugyanazon a napon, amikor a végrehajtásáról szóló határozatot meghozták.

(122) Ahogyan azonban Németország a hivatalos vizsgálati eljárás során tisztázta, az új finanszírozási rendszer nem a határozat meghozatalakor, 2005. június 28-án, hanem 2006. január 1-jén lépett hatályba.

(123) Így a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a régi finanszírozási rendszer 2005. december 31-ig hatályos volt. Ahogyan azt a Bizottság 2006. december 20-i határozatában már kifejtette, a régi finanszírozási rendszer egy létező támogatás. A Bizottság ezért értékelését a 2006. január 1-jén kezdődő időszakra korlátozza.

(124) Németország közölte a Bizottsággal, hogy az új finanszírozási rendszert 2009 szeptemberében a 1370/2007/EK rendelet hatálybalépésére való tekintettel megváltoztatta. Mindenekelőtt a finanszírozási irányelvben foglalt megbízási aktusokat és az ellentételezési előírásokat változtatták meg.

(125) A Bizottság úgy véli, hogy nem alkothat végleges véleményt az állami támogatás fennállásáról és a megváltoztatott új finanszírozási rendszer 1370/2007/EK rendelettel való lehetséges összeegyeztethetőségéről anélkül, hogy előtte ne biztosítana lehetőséget Németország számára, hogy megtegye észrevételeit a Bizottságnak a változtatásokkal kapcsolatos esetleges aggályaival kapcsolatban.

(126) Ebből kifolyólag a Bizottság ezt a lezáró határozatot az RBG és a BSM számára folyósított azon kompenzációs kifizetésekre korlátozza, amelyeket az új finanszírozási rendszer és a bevételmegosztási szerződések alapján 2006-tól 2009-ig teljesítettek, anélkül, hogy állást foglalna a 2009-ben az 1370/2007/EK rendeletre való tekintettel megváltoztatott finanszírozási irányelvvel és a 2009-ben az 1370/2007/EK rendeletre való tekintettel megváltoztatott megbízási aktussal kapcsolatban. A Bizottság fenntartja magának a jogot, hogy megvizsgálja a 2009-ben az 1370/2007/EK rendeletre való tekintettel megváltoztatott finanszírozási irányelvet és a 2009-ben az 1370/2007/EK rendeletre való tekintettel megváltoztatott megbízási aktust, amennyiben kétségek merülnek fel azoknak az EU támogatási szabályaival való összeegyeztethetőségét illetően.

9. ÁLLAMI TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

(127) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet".

9.1. *ÁLLAMI FORRÁSOK ÉS ÁLLAMNAK VALÓ BETUDHATÓSÁG*

(128) Az állami források felhasználásának és betudhatóságának vizsgálatához különbséget kell tenni egyrészt a finanszírozási irányelv alapján a VRR által a közlekedési vállalkozásoknak kifizetett ellentételezések, másrészt a ZV VRR alapszabályának 19. paragrafusa alapján a közlekedési vállalkozásoknak folyósított közvetlen kifizetések között.

([27]) HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

A finanszírozási irányelv alapján folyósított kifizetések

(129) A finanszírozási irányelv alapján a VRR által a közlekedési vállalkozásoknak kifizetett ellentételezéseket illetően a Bizottság megállapítja, hogy a VRR közjogi intézmény, amelyet a VRR-hez tartozó városok és járások által fizetett hozzájárulásokból finanszíroznak. Ebből a Bizottság arra következtet, hogy ezeket az összegeket állami forrásokból fizetik. A VRR a regionális igazgatás részét képezi. A VRR finanszírozási határozatai ezért az államnak tudhatók be.

A befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés alapján folyósított kifizetések

(130) A ZV VRR alapszabályának 19. paragrafusa alapján a közlekedési vállalkozások számára történő közvetlen, a bevételmegosztási szerződésekkel kapcsolatos kifizetésekről a Bizottság megállapítja, hogy mind az öt, e szabályozás szerint előirányzott lehetőség közvállalkozásoknak vagy intézményeknek tudható be.

(131) A Bizottság megállapítja, hogy az RBG és BSM számára a bevételmegosztási szerződés, illetve a részvényesi megállapodások szerint történő kifizetések is közvállalkozásoktól származnak. A Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH részvényeinek 100 %-a Düsseldorf, a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH részvényeinek 100 %-a Monheim város tulajdonában van. Ezért és testületi vagy egyéb jogállásuktól függetlenül mindkét vállalkozás közvállalkozás a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló 2006. november 16-i 2006/111/EK bizottsági irányelv ([28]) 2. cikkének b) pontja értelmében.

(132) Ezért a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, illetve a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH által az RBG, illetve a BSM számára folyósított kifizetéseket állami forrásokból finanszírozzák.

(133) Mindazonáltal a Bíróság ítélete azt is tartalmazta, hogy amennyiben az állam képes egy közvállalkozást ellenőrizni és annak tevékenységeire meghatározó befolyást gyakorolni, nem feltételezhető minden további nélkül, hogy az állam ezt az ellenőrzést konkrét esetben ténylegesen gyakorolni is fogja. Egy közvállalkozás az állam által megengedett önállóságának mértéke szerint többékevésbé függetlenül cselekedhet. Ezért az a puszta tény, hogy egy közvállalkozás állami ellenőrzés alatt áll, nem elegendő ahhoz, hogy az államnak tudják be a vállalkozás szóban forgó pénzügyi támogatási intézkedésekhez hasonló intézkedéseit. Ezenkívül azt is meg kell vizsgálni, feltételezhető-e, hogy a hatóságok valamilyen módon részt vettek-e az intézkedés meghozatalában. Ezzel kapcsolatban a Bíróság rámutatott, hogy egy közvállalkozásnak nyújtott támogatási intézkedés államnak való betudhatósága azon valószínűsítő körülmények összességéből vezethető le, amelyek a konkrét ügy körülményeiből és az intézkedést eredményező kontextusból adódnak ([29]).

(134) Ilyen valószínűsítő körülmények lehetnek az állami társaság integrációja a közigazgatás szerkezetében, tevékenységének fajtája és annak gyakorlása a piacon a magángazdaság szereplőivel szokásos versenyfeltételekkel versenyezve, a vállalkozás jogállása (abban az értelemben, hogy a közjog vagy az általános társasági jog vonatkozike rá), a vállalkozás vezetésére gyakorolt hatósági felügyelet intenzitása vagy bármely más körülmény, amely az adott ügyben az intézkedés meghozatalában a hatóságok részvételére vagy a részvétel hiányának valószínűtlenségére utal, miközben figyelembe kell venni az intézkedés hatókörét, tartalmát vagy annak feltételeit is ([30]).

(135) A Bizottság a közösségi közlekedési szolgáltatások biztosítására való tekintettel először azt állapítja meg, hogy ez a tevékenység általában olyan politikai területeken bír alapvető jelentőséggel, mint a közlekedéspolitika, a regionális gazdasági fejlesztés vagy a város- és térségtervezés. A hatóságok rendszerint részt vesznek a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezéséről szóló döntéshozatalból.

(136) Másodszor a Bizottság a Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH és a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH tevékenysége feletti állami felügyelet tekintetében megállapítja, hogy a legújabb rendelkezésre álló információk szerint a Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH felügyelő bizottságának tíz tagjából hét Düsseldorf városi tanácsának tagja ([31]) és a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH felügyelő bizottságának mind a hét tagja Monheimi városi tanácsának tagja ([32]). Mindkét esetben a polgármester is a felügyelő bizottság tagja.

([28]) HL L 318., 2006.11.17., 17. o.

([29]) A Bíróság C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott 2002. május 16-i ítélete, [EBHT 2002., I-4397. o., 52. és 57. pont] (a továbbiakban: *Stardust-Marine*-ítélet)

([30]) *Stardust-Marine*-ítélet 55. és 56. pont.

([31]) Landeshauptstadt Düsseldorf, Részesedési beszámoló 2006, „Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH" bejegyzés (megtalálható a http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf weboldalon), 22. o.

([32]) Beszámoló Monheim am Rhein város magánjogi jogállású vállalkozásokban és intézményekben lévő részesedéseiről (Részesedési beszámoló Észak-Rajna-Vesztfália Ügyrendjének 117. paragrafusa szerint) 2007 (megtalálható a http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf weboldalon), 1. o.

(137) Harmadszor a Bizottság megállapítja, hogy a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés szerint teljesített kifizetések feltétele volt a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH felügyelő bizottságának engedélye. A Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH tőkeátruházásaihoz szintén a vállalkozás felügyelő bizottságának engedélye szükséges.

(138) Ezért a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy Düsseldorf és Monheim városok megfelelő holding vállalkozásainak az RBG és a BSM számára teljesítendő kifizetésekre vonatkozó határozatai szintén az államnak tudhatók be.

(139) Ebből a Bizottság arra következtet, hogy az intézkedéseket állami forrásból finanszírozzák és azok Németországnak tudhatók be.

9.2. *SZELEKTÍV GAZDASÁGI ELŐNY*

(140) Ezután azt kell megállapítani, hogy az RBG és a BSM az intézkedések által részesül-e szelektív gazdasági előnyben.

(141) Az *Altmark*-ítéletből következik, „hogy amennyiben az adott állami beavatkozást úgy kell tekinteni, mint a kedvezményezett vállalkozás által a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéseként nyújtott szolgáltatások ellenértékét képviselő ellentételezést, olyan módon, hogy ezek a vállalkozások ebből gyakorlatilag pénzügyi előnyhöz nem jutnak, és így nem kerülnek e beavatkozás folytán versenytársaiknál kedvezőbb helyzetbe, úgy az ilyen beavatkozás nem tartozik a Szerződés 92. cikke (1) bekezdésének (jelenleg EUMSZ 107. cikk (1) bekezdés) hatálya alá. Mindazonáltal ahhoz, hogy az adott ügyben egy ilyen ellentételezés ne minősüljön állami támogatásnak, több feltételnek kell teljesülnie” ([33]).

(142) Ezzel kapcsolatban Németország kifejti, hogy az RBG és a BSM szóban forgó intézkedés általi finanszírozása – a vállalkozások állami részvényesei általi kereszttámogatásos, illetve közvetlen finanszírozás és a VRR általi közvetlen finanszírozás is – megfelel az *Altmark*-ítélet négy kritériumának és ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

([33]) A Bíróság C-280/00. sz. ítélete az *Altmark*-ügyben, 87. és 88. pont.

9.2.1. A KEDVEZMÉNYEZETT VÁLLALKOZÁST VALÓBAN EGYÉRTELMŰEN MEGFOGALMAZOTT KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK ELLÁTÁSÁVAL BÍZTÁK-E MEG

(143) Először is a megnevezett ítélet szerint meg kell állapítani, hogy „a kedvezményezett vállalkozást valóban közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével bízták-e meg, és hogy ezeket a kötelezettségeket egyértelműen megfogalmazták-e.”

(144) Jelen ügyben az RBG-t és a BSM-t egy úgynevezett hármas megbízási aktussal bízták meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével; a három aktus:

— Düsseldorf járási kormányzatának engedélye,

— Düsseldorf város, Neuss város, Neuss Rajnai járása és Mettmann járás helyi tömegközlekedési tervei,

— a VRR által a finanszírozási irányelv 7.2. bekezdése alapján hozott, a megengedett ellentételezési összegek mértékéről szóló mindenkori pozitív és elutasító finanszírozási határozatok.

(145) Németország benyújtotta a Bizottságnak a fenti aktusok másolatait.

(146) Az érdekelt fél észrevételére adott válaszában a Bizottság megállapítja, hogy az első *Altmark*-kritérium teljesüléséhez nem feltétlenül szükséges a közszolgáltatási kötelezettséget egyetlen aktusban átruházni, még akkor sem, ha ez növelné az átláthatóságot.

(147) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottságnak azon a véleményen volt, hogy a közszolgáltatási kötelezettség jelen ügyben az RBG és a BSM vállalkozások számára a PBefG 8. és 13. paragrafusa szerint kiadott engedélyek alapján helyi busz, villamos és vasúti tömegközlekedés nyújtását foglalja magában (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (61) preambulumbekezdését).

(148) Továbbá a Bizottság megállapítja, hogy az RBG és a BMS személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettsége a kiadott engedélyekből, valamint a helyi tömegközlekedési terv járatsűrűséget, útvonalakat és egyéb követelményeket figyelembe vevő betartására vonatkozó kötelezettségből adódik; a VRR finanszírozási irányelv alapján hozott finanszírozási határozata ezeket a feltételeket részletesen kifejti.

(149) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy jelen ügyben a közszolgáltatási kötelezettség az RBG és a BSM rendelkezésére álló, a PBefG 8. és 13. paragrafusa szerint kiadott engedélyek alapján a helyi busz, villamos és vasúti tömegközlekedés teljes körű biztosítását foglalja magában (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (61) preambulumbekezdését).

(150) Ez azt jelenti, hogy a közszolgáltatási kötelezettség nem arra a négy költségkategóriára korlátozódik, amelyekért a közlekedési vállalkozások ellentételezést kérhetnek, hanem a csúcsidőben biztosított közlekedési szolgáltatásokra is kiterjed. Annak a négy kategóriának a meghatározása, amelyekért a közlekedési vállalkozások ellentételezést kérhetnek, csak a második *Altmark*-kritériummal való összeegyeztethetőség vizsgálatakor érvényesül.

(151) Ezért a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az RBG és a BSM által teljesítendő közszolgáltatási kötelezettséget – vagyis az engedélyekben és a helyi tömegközlekedési tervekben rögzített összes közlekedési szolgáltatást – a hármas megbízási aktusban világosan és egyértelműen meghatározták.

9.2.2. AZ ELLENTÉTELEZÉS KISZÁMÍTÁSÁNAK ALAPJÁUL SZOLGÁLÓ PARAMÉTEREKET ELŐZETESEN OBJEKTÍV ÉS ÁTLÁTHATÓ MÓDON ÁLLAPÍTOTTÁK-E MEG

(152) Másodszor a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy „az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket előzetesen objektív és átlátható módon állapították-e meg”.

(153) A Bizottság utal arra, hogy a második *Altmark*-kritérium teljesüléséhez nem szükséges, hogy előzetesen meghatározzák az ellentételezés pontos összegét, amíg az összeg kiszámítási módszere és a vonatkozó paraméterek előzetesen oly módon kerülnek meghatározásra, hogy nem hagynak teret későbbi mérlegeléstől függő eltéréseknek.

(154) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában kétségbe vonta, hogy mind a négy, a finanszírozási irányelvben a kompenzációs kifizetésekhez előírt költségkategória ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozik-e, és hogy ezeket egyértelműen meghatározták-e, valamint hogy az ezekbe a költségkategóriákba tartozó költségeknek legalább egy részét nem a vállalkozásoknak kellene-e viselniük saját gazdasági érdekükben (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (61)–(75) preambulumbekezdését). Németország és az érdekelt fél erre vonatkozóan további tájékoztatást nyújtottak.

(155) Először is a Bizottság megállapította, hogy – a finanszírozási irányelv szövegezésével ellentétben – a négy költségkategória önmagában nem minősül közszolgáltatási kötelezettségnek (lásd az előző bekezdést is az első *Altmark*-kritérium teljesüléséről) ([34]), hanem olyan költségkategóriákat határoz meg, amelyek után a közlekedési vállalkozások ellentételezést kérhetnek. A költségkategóriák nem fedik le egy közlekedési vállalkozás összes költségkategóriáját. Mindenekelőtt nem foglalják magukban sem a járműfenntartást (hanem csak a minőségi többletkövetelményeket), sem pedig a csúcsidőkre a hasznot hozó vonalakon fizetett versenyképes fizetéseket. Ezzel a harmadik és negyedik *Altmark*-kritérium vizsgálatáról szóló szakaszban szintén részletesen foglalkozunk.

(156) Továbbá a Bizottságnak minden olyan pontot meg kell vizsgálnia a beérkezett észrevételek tekintetében, amellyel kapcsolatban kétségei merültek fel. A Bizottság kétségei a következő pontokat érintették:

— Megfelelnek-e a költségkategóriák a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésekor felmerülő költségeknek?

— Lehetséges-e egy olyan nyitott költségkategória bevonása, amilyet a finanszírozási irányelv tartalmaz?

— Az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket előzetesen objektív és átlátható módon határozták-e meg?

Megfelelnek-e a költségkategóriák a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésekor keletkező költségeknek

(157) *1. költségkategória: Az infrastruktúra biztosításának költségei*

(158) A Németország által benyújtott kiegészítő információkból a Bizottság arra következtethet, hogy az ezért a költségkategóriáért fizetett ellentételezés arra az infrastruktúrára korlátozódik, amelyre az RBG-nek és a BSM-nek szüksége van a helyi busz-, villamos- és vasúti tömegközlekedési szolgáltatásnak a PBefG 8. és 13. paragrafusai szerint kiadott engedélyek alapján történő ellátásához. Az infrastruktúra pontos meghatározását illetően a Bizottság megállapítja, hogy a hármas megbízási aktus egyértelműen meghatározza a közlekedési vállalkozások által rendelkezésre bocsátandó infrastruktúrát.

([34]) Ezért a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozataiban az első *Altmark*-kritériummal foglalkozó bekezdésbe felvette a második *Altmark*-kritérium értékelésének egy részét.

(159) A 2. költségkategóriát tekintve a Bizottságnak nem merültek fel kétségei.

(160) 3. költségkategória: A társulásból, illetve a fenntartói feladatokból eredő járműminőségi normák

(161) E ponttal kapcsolatban a Bizottság megállapítja, Németország igazolta, hogy a közlekedési vállalkozások nem vásárolnának a szükséges minőségi normát teljesítő járműveket, mivel a szolgáltatás jobb minősége által elérhető esetleges többletbevétel nem elegendő többletköltségek fedezésére.

(162) 4. költségkategória: A társulásból, illetve a fenntartói feladatokból eredő közlekedési többlet- vagy eltérő szolgáltatások az üzemi területen belül

(163) Ezzel a ponttal kapcsolatban a Bizottság megállapítja, Németország a gyér forgalmú időszakokban nyújtott szolgáltatások tekintetében igazolta, hogy azokat a közlekedési vállalkozások saját gazdasági érdekükből nem biztosítanák.

A nyitott költségkategória keretében nincs ellentételezés BSM és RBG esetében

(164) Ehhez a ponthoz kapcsolódóan másodsorban az volt kétséges, hogy a 4. költségkategória harmadik alkategóriája nyitott költségkategória volt, amelyben a közlekedési vállalkozások az üzemi területen belüli egyéb előírásokért, illetve rendszerfüggő, egyedileg igazolt és gazdasági hátrányt okozóhoz (fenntartói és/vagy testületi) előírásokért igényelhetnek kompenzációs kifizetéseket.

(165) A Bizottság megállapítja, Németország tájékoztatott arról, hogy az RBG és a BSM e alkategória keretében nem kapott kompenzációs kifizetéseket.

Előzetesen megállapított objektív és átlátható paraméterek

(166) A finanszírozási irányelv 2. és 8. mellékletében meghatározták az egyes közlekedési vállalkozások által igénybe vehető kompenzációs kifizetések kiszámítására szolgáló módszereket.

(167) A 2. melléklet tartalmazza a négy költségkategória részletes leírását, valamint a kérdőíveket, amelyeken a VRR-nek azokat az információkat kell benyújtani, amelyek alapján minden egyes kiszolgált üzletág (busz, villamos, vasút) mind a négy költségkategóriájára vonatkozóan kiszámítja a kompenzációs kifizetéseket. Ez magában foglalja mindazon információk leírását, amelyek a rendelkezésre bocsátott infrastruktúra *(1. költségkategória)*, az igazgatási és forgalmazási feladatok *(2. költségkategória)*, a járműminőségi normák miatti többletráfordítás *(3. költségkategória)*, a gyér forgalmú időszakokban indított járatok *(4a. költségkategória)* és a bértarifa szerződés keretében felmerülő szociálpolitikai kötelezettségek *(4b. költségkategória)* költségeinek kiszámításához szükségesek.

(168) A közlekedési vállaltok kötelesek az összes lehetséges intézkedés következtében felmerülő és a négy költségkategóriába eső költségeiket valamelyik kategóriába besorolni. A 2. melléklet tartalmazza az alkalmazandó költségkategóriák számviteli alapelvek szerinti meghatározását, valamint a vállalkozások által a folyamatos költségek jelentéséhez felhasználandó kérdőíveket. A 2. mellékletben azonban nincsenek euróban megadott pontos paraméterek. Sőt azt hangsúlyozzák, hogy a paramétereket minden egyes kiszolgált területre és minden üzletágra egyedileg kell meghatározni.

(169) Az 1., 2. és 3. költségkategóriákba eső költségeket a számviteli költségkategóriák alapján és az anyag- és energiaköltségek, a bérleti vagy lízingköltségek, az általános költségek, valamint az értékcsökkenés és kamatok figyelembevételével kell kiszámítani. A 4. költségkategória első alkategóriájánál a VRR az ellentételezés kiszámítására egy olyan paramétert használ, amely a haszonjármű kilométerenkénti határbevételének és határköltségének különbözetén alapul és igazodik az üzletághoz és a kiszolgált területhez. A 4. költségkategória második alkategóriájára – a működési területen belüli szociálpolitikai kötelezettségek (a részvényesek előírásai szerint) – vonatkozó paraméter egy olyan költségtétel, amelyet a magasabb béreknek egy meghatározott bértarifa szerződés rendelkezéseivel való összevetésével állapítanak meg (TV-N V. csoport, 2. fokozat). Ezt az összeget járművezetőnként állapítják meg (figyelmen kívül hagyva a külső vállalkozásokat és azokat a gépjárművezetőket, akiket 2006. január 1. után, illetve a TV-N alkalmazásának kezdete óta vettek fel) és kiszolgálási területenként és üzletáganként eltérő, mivel a különböző közlekedési vállalkozásoknál különböző bértarifa szerződések és kiegészítő szociális juttatások érvényesek.

(170) A kiindulási adatok a 2003-ból származnak, és azokat a finanszírozási irányelv 9. mellékletével (a költségoldali aktualizálásra vonatkozó rendelkezések) összhangban indexálták. A 9. melléklet számos olyan mutatót tartalmaz, amelyet mindig egy meghatározott költségtípushoz rendeltek hozzá és úgy választottak meg, hogy egy meghatározott költségfajta árainak átlagos alakulását a lehető legpontosabban visszatükrözze.

(171) Németország benyújtotta a Bizottságnak azokat az elutasító finanszírozási határozatokat, amelyeket a VRR a finanszírozási irányelv 7.4.2. bekezdése értelmében az RBG-nek és a BSM-nek küldött ki. A finanszírozási határozatok a következő információkat tartalmazzák minden egyes költségkategóriára vonatkozóan: teljesítményegységenkénti paraméter euróban; a teljesítményegységek száma; az ellentételezés összege, amelyet a teljesítményegységenkénti paraméter és a teljesítményegységek számának szorzataként határoztak meg.

(172) Az érthetőség kedvéért a következőkben feltüntetjük az RBG-nek a városi vasút üzemeltetésére érvényes 2007. évi paramétereit: ([35])

Bedienungsgebiet	Baustein	Parameter in EUR je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in EUR
Rheinbahn	BS 1	[…]	[…]	[…]
	BS 2	[…]	[…]	[…]
	BS 3	[…]	[…]	[…]
	BS 4a	[…]	[…]	[…]
	BS 4b	[…]	[…]	[…]
	BS 4c	[…]	[…]	[…]
	Summe	[…]	[…]	[…]

[Bedienungsgebiet = Kiszolgálási terület Baustein = Költségkategória Parameter in EUR je Leistungseinheit = Paraméter EUR/teljesítményegység Leistungseinheit = Teljesítményegység Ausgleichsbetrag in EUR = Ellentételezés összege EUR Summe = Összesen]

(173) A BS 1-4c rövidítések az egyes költségkategóriákat jelentik. A négy költségkategória mindegyikére vonatkozóan meghatároznak egy paramétert euróban a BSM és az RBG által üzemeltetett összes üzletágakra (a példában ez a városi vasút). Ezt a paramétert ezután beszorozzák a teljesítményegységek elvárt mennyiségével. Az így kapott összeget előzetes ellentételezési összegként rögzítik.

(174) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a VRR által az RBG és a BSM számára megküldött finanszírozási határozatokban a kompenzációs kifizetések kiszámítására alkalmazott módszer előzetesen objektív és átlátható módon megállapított paramétereken alapul.

(175) Ebből a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a második *Altmark*-kritérium teljesül.

9.2.3. A TÚLKOMPENZÁCIÓ ELKERÜLÉSE

(176) Az *Altmark*-ítéletben megnevezett harmadik feltétel úgy szól, hogy a kompenzáció nem haladhatja meg azt a szintet, „ami ahhoz szükséges, hogy a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével kapcsolatos költségek egészét vagy egy részét fedezze, figyelembe véve az abból adódó bevételeket, továbbá a kötelezettségek teljesítéséért számított ésszerű nyereséget”.

([35]) Bizalmas információ.

(177) A Bizottság úgy véli, hogy e kritérium teljesülését illetően először is azt kell megvizsgálni, hogy kizárólag a VRR RBG és BSM számára kiadott elutasító finanszírozási határozatai okán kizárható-e a túlkompenzáció. Amennyiben ez nem így van, a Bizottság második lépésben azt vizsgálja meg, igazolta-e Németország, hogy 2006-tól 2009-ig a konkrét alkalmazási mód a vállalkozások és az önkormányzatok közötti szerződéssel együtt elegendő volt-e ahhoz, hogy kizárják az RBG és a BSM túlkompenzációját.

Finanszírozási irányelv

(178) A Bizottság megállapítja, hogy a finanszírozási irányelv 5., 7. és 8. szakasza részletesen leírja az ellentételezés nyújtásának eljárásmódját. A közlekedési vállalkozásoknak legkésőbb a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének megkezdését megelőző év október 31-ig kell benyújtaniuk a kompenzációs kifizetésre irányuló kérvényt. A finanszírozási irányelv 5.4. szakasza meghatározza annak a kompenzációs kifizetésnek a maximális mértékét, amelyre egy vállalkozás jogosult. Ennek érdekében három különböző felső határértéket szabtak meg, mégpedig az ellentételezés összegére, a finanszírozási összegre és a rendelkezésre álló pénzügyi forrásokra.

(179) Az ellentételezés összegét a finanszírozási irányelv 2. mellékletében meghatározott adatok alapján számolják ki a négy költségkategória mindegyikére. A közlekedési vállalkozások által a 2. mellékletnek megfelelően közölt információk alapján a VRR kiszámítja azokat a paramétereket, amelyeknek tükrözniük kell egy átlagos, jól vezetett vállalkozás esetében ugyanezen kötelezettségek teljesítésekor felmerülő költségeket, és amelyeket a finanszírozási határozatokban kimutatnak.

(180) Finanszírozási összegnek azok a finanszírozási források számítanak, amelyek egy adott önkormányzat rendelkezésére állnak. Ezeket adott esetben megnövelik a közlekedési vállalkozás által elért, nem a négy költségkategóriába tartozó tevékenységből származó összes nyereséggel.

(181) A rendelkezésre álló finanszírozási forrásokat az ellentételezési összeg és a finanszírozási összeg különbözeteként határozták meg.

(182) A VRR előzetes döntést hoz a vállalkozásoknak járó kompenzációs kifizetésekről, és az ellentételezést négy részösszegben fizeti ki, február 15-én, május 15-én, augusztus 15-én és november 15-én. A február 15-i kifizetésre az előző évi határozat alapján kerül sor; a változásokat a május 15-i részletben veszik figyelembe (lásd finanszírozási irányelv 7.3. szakasz).

(183) Az olyan vállalkozásokra, mint az RBG és a BSM, amelyek kompenzációs kifizetéseiket egy befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés, illetve a holdingtársaságukkal kötött szerződés alapján kapják, külön szabályok érvényesek. Ezekben az esetekben a VRR egy elutasító határozatot hoz. A határozat rögzíti a vállalkozásnak járó kompenzációs kifizetést. A finanszírozási irányelv választható lehetőségként tartalmazza, hogy az ilyen vállalkozások kötelező érvényű értesítést kérhetnek az ellentételezési összegek megengedett mértékéről (lásd finanszírozási irányelv 7.2. szakasz).

(184) Ez utóbbi esetre vonatkozóan a finanszírozási irányelv azt is tartalmazza, hogy abban az esetben, ha a támogatás nyújtható, a kedvezményezett vállalkozás a tulajdonos önkormányzattal együtt köteles a túlkompenzáció elkerülése érdekében előzetesen szabályozást hozni. Mivel Németországnak az a véleménye, hogy a szóban forgó intézkedés nem minősül állami támogatásnak, eddig nem hoztak ilyen intézkedéseket.

(185) A közlekedési vállalkozások kötelesek minden évben megadni a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése miatt felmerült tényleges költségeiket. A VRR megvizsgálja ezeket az adatokat és abban az esetben, ha az előzetesen kiszámított ellentételezés meghaladja a tényleges költségeket, elrendeli a többlet visszatérítését.

(186) A Bizottság úgy véli, hogy finanszírozási irányelv jelenlegi szövegezése a következők miatt nem elegendő ahhoz, hogy kizárja az RBG és a BSM túlkompenzációját:

a) Nem veszi figyelembe a csúcsidőben végzett jövedelmező közlekedési szolgáltatásokból származó hasznot:A finanszírozási irányelv jelen szövegezése szerint csak azok a négy költségkategóriába eső, a vállalkozásokra kirótt kötelezettségek számítanak közszolgáltatási kötelezettségnek, amelyekre a finanszírozási irányelv kompenzációs kifizetéseket irányoz elő. Az ellentételezés összegének kiszámítása olyan bevételeket vesz figyelembe, amelyek a négy költségkategória egyikébe tartoznak, azaz különösen a gyér forgalmú időszakokban és a kieső területeken nyújtott szolgáltatásokat; a csúcsidőben nyújtott hasznot hajtó közlekedési szolgáltatásokból származó bevételeket figyelmen kívül hagyja.

b) A befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés alapján kapott túlkompenzációra nincs visszatérítési mechanizmus: Jelen formájában a finanszírozási irányelv különböző bánásmódot ír elő azon vállalkozások számára, amelyek a VRR-től kapják a kompenzációs kifizetéseket és azok számára, amelyek az ellentételezést befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés formájában kapják. Míg az előbbiek csak a finanszírozási irányelv szerint kiszámított ellentételezési összeggel rendelkeznek, az utóbbiak költségeik teljes fedezetét megkapják. Jogukban áll a tényleges veszteségeik és a finanszírozási irányelv alapján őket megillető összeg különbözetét visszatartani, mivel nincs olyan jogilag kötelező érvényű eljárás, amely a VRR-t feljogosítaná ezen különbözet visszatérítésére.

Az RBG és a BSM értékelése

(187) A közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése a jelen ügyben az érintett vállalkozás állami részvényeseinek közvetlen hozzájárulásaival, befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződésen keresztül és/vagy a VRR által történhet. A Bizottság megállapítja, hogy a harmadik *Altmark*-kritérium nem írja elő, hogy a kifizetéseknek közlekedésszervezési hatóságon – ebben az esetben a VRR-en – keresztül kell megtörténniük. Biztosítani kell azonban, hogy az éves ellentételezés ne haladja meg az összes tényleges, a közszolgáltatási kötelezettséghez kapcsolódó költség lefedéséhez szükséges szintet.

(188) A finanszírozási határozatok rögzítik, hogy a bennük megállapított összeg a ténylegesen felmerült költségek utólagos felülvizsgálati jogának fenntartásával kifizethető legmagasabb összeg. A maximális finanszírozási összeg a meghatározott önkormányzat számára rendelkezésre álló finanszírozási forrás.

(189) A közlekedési vállalkozások kötelesek minden évben megadni a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése miatt felmerült tényleges költségeiket. Az utólagos vizsgálat azokat a tényleges költségeket tükrözi, amelyek az összes üzletág vonatkozásában a négy kategória mindegyikébe esnek. Az utólag megállapított költségek összegét ezután összevetik az előzetesen megadott költségekkel. Az utólagos számítást a finanszírozási határozatban rögzítik, amelynek felépítése az összehasonlíthatóság érdekében megfelel az előzetes finanszírozási határozat szerkezetének. Németország tájékoztatása szerint az RBG és BSM számára ezeket az előzetes és utólagos finanszírozási határozatokat minden vizsgálandó évre elkészítik. A VRR megvizsgálja az adatokat, és abban az esetben, ha az előzetesen kiszámított ellentételezés meghaladja a tényleges költségeket, elrendeli a többlet visszatérítését. A finanszírozási irányelv azonban nem ír elő részletes szabályzást a túlkompenzációkra vagy a kifizetett többletforrások visszatérítésének módszerére.

(190) Ezért a Bizottságnak a 2006. január 1-től 2009. december 31-ig terjedő időszak tekintetében meg kell vizsgálnia, hogy a BSM és az RBG részesült-e túlkompenzációban. Németország megküldte a Bizottságnak a BSM és az RBG részére teljesített tényleges kifizetésekről szóló információkat. Ehhez kapcsolódóan Németország benyújtotta a Bizottságnak az RBG és a BSM éves eredménykimutatásait. Mindkét vállalkozás bevételeit és költségeit évente könyvvizsgálók vizsgálják meg, akik a mindenkori éves mérlegeket is jóváhagyó záradékkal látták el.

Kifizetések a finanszírozási irányelv és a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés alapján

(191) 2006-ban az RBG vesztesége 65 millió euro volt ([36]). A veszteségeket Észak-Rajna-Vesztfália tartomány és a VRR 64,1 millió euro összegű veszteség-átvállalással fedezték. Ez az összeg 7 millió euróval kevesebb annál, mint ami az RBG-nek a VRR finanszírozási határozata szerint járt volna. 2007-ben Észak-Rajna-Vesztfália tartomány és a VRR RBG számára szükséges kompenzációs kifizetései összesen 52,2 millió eurót tettek ki. Ez az összeg 17,5 millió euróval kevesebb annál, mint ami az RBG-nek a VRR finanszírozási határozata szerint járt volna. Az RBG 2007 évben nulla mérleg szerinti nyereséget ért el, 2008-ban az RBG a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért 41,9 millió euro értékben részesült kompenzációs kifizetésekben, amely összeg fedezte veszteségeit, így az RBG nulla mérleg szerinti eredménnyel zárt. Ez az összeg 14,1 millió euróval kevesebb annál, mint ami az RBG-nek a VRR finanszírozási határozata szerint járt volna. 2009-ben az RBG a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért 45,3 millió euro értékben részesült kompenzációs kifizetésekben, amely összeg fedezte veszteségeit, így az RBG nulla mérleg szerinti eredménnyel zárt. Ez az összeg 11,4 millió euróval kevesebb annál, mint ami az RBG-nek a VRR finanszírozási határozata szerint járt volna.

(192) A 2006-tól 2009-ig terjedő időszakban a BSM veszteségei a helyi tömegközlekedésben a következő összegeket tették ki: […] EUR (2006), […] EUR (2007), […] EUR ([37]) (2008) és […] EUR (2009). A Bizottság a veszteségeknek a finanszírozási határozatokban megállapított összegekkel való összehasonlítása során megállapítja, hogy a BSM veszteségei a helyi tömegközlekedésben meghaladják a finanszírozási határozatban rögzített összegeket. Az összes veszteséget – azaz a finanszírozási határozatokban jóváhagyott összeg és a többletveszteség összegét – a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH-val kötött befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződésen keresztül fedezték úgy, hogy a BSM éves nyeresége/éves hiánya nullát tett ki.

(193) A Bizottság megállapítja, hogy a többletveszteségek átvállalása semmiképpen sem az új finanszírozási rendszeren alapul, hanem kizárólag a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződésen. Ezt a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződést azelőtt kötötték, mielőtt néhány tagállam 1995-ben megnyitotta piacát a buszközlekedési szolgáltatások előtt. Mivel a piac megnyitása a tagállamok saját döntése volt, a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés – amennyiben az támogatásnak minősülne ([38]) – az eljárási rendelet (1) cikk b) pontjának v) alpontja értelmében létező támogatás.

(194) A Bizottság megállapítja, hogy a tömegközlekedési szolgáltatások piacát az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépésével 2009. december 3-án uniós jogszabállyal megnyitották. A 659/1999/EK rendelet (1) cikke b) pontjának v) alpontja értelmében a tevékenységek uniós jogi aktussal való liberalizációja következtében minden létező, tömegközlekedésre vonatkozó támogatás ettől a dátumtól kezdve új támogatásnak minősül. A (114)–(124) preambulumbekezdésben kifejtett okokból ez a határozat csak az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépéséig terjedő időszakra vonatkozik.

(195) Ennek következtében a Bizottság a 2006 és 2009 közötti időszakra vonatkozóan megállapíthatja, hogy a BSM és az RBG az új finanszírozási rendszer alapján nem részesültek túlkompenzációban, és hogy a harmadik *Altmark*-kritérium így az új finanszírozási rendszer alapján történő kifizetések tekintetében teljesült.

9.2.4. ÁTLAGOS, JÓL VEZETETT ÉS SZÁLLÍTÁSI ESZKÖZÖKKEL MEGFELELŐEN ELLÁTOTT VÁLLALKOZÁS

(196) Végezetül az *Altmark*-ítélet kimondja, hogy „ha a közszolgáltatási kötelezettséget biztosító vállalkozást nem olyan közbeszerzési eljáráson választott ák ki, amely lehetővé tenné a közösség számára a legkisebb költséget jelentő szolgáltatást nyújtani képes ajánlattevő kiválasztását, az ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell meghatározni, amelyek fejében egy átlagos, jól vezetett és a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos követelményeknek való megfeleléshez szükséges szállítóeszközökkel rendelkező vállalkozás biztosította volna a kötelezettségeket, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket és a kötelezettségek biztosításából származó ésszerű nyereséget”.

(197) A kérdéses közszolgáltatási kötelezettségekkel az RBG-t és a BSM-t sem egy nyílt, átlátható és diszkriminációmentes közbeszerzési eljárás keretében bízták meg. Így a Bizottságnak a negyedik *Altmark*-kritériumban felállított feltételek teljesülésének kérdésével kapcsolatban meg kell vizsgálni az ott előirányzott második alternatívát, amely szerint egy átlagos, jól vezetett, szállítási eszközökkel megfelelően ellátott vállalkozás költségeinek elemzése alapján kell kiszámítani az ellentételezés összegének mértékét.

([36]) Lásd Düsseldorf 2006. évi részesedési beszámolóját (a következő évek megtekintéséhez lásd a megfelelő linket): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf.

([37]) Ez az összeg a helyi tömegközlekedés és a vasúti árufuvarozás veszteségeit foglalja magában. A Bizottság megállapítja, hogy az eljárás tárgyát, ahogyan azt a (114)–(124) preambulumbekezdések tartalmazzák, azokra a kompenzációs kifizetésekre korlátozták, amelyeket a BSM és az RBG a VRR új finanszírozási rendszere alapján a helyi tömegközlekedés szolgáltatásáért kapott. Ezért azokat a kompenzációs kifizetéseket, amelyet a BSM a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért kapott, a jelen határozat nem fedi le.

([38]) Lásd a (215) preambulumbekezdést.

(198) Németország kifejti, hogy az ellentételezés kiszámításakor alkalmazott paramétereket a VRR finanszírozási rendszerébe tartozó összes vállalkozás átlagos költségei alapján határozzák meg.

(199) A hivatalos vizsgálati eljárás során Németország tájékoztatott arról, hogy a VRR azokat a költségeket, amelyek egy jól vezetett és szállítási eszközökkel megfelelően ellátott átlagos vállalkozásnál a négy költségkategóriába eső közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, szakértőinek statisztikai adatai alapján állapította meg. Az adatokat ezután a VRR bizonyos (pl. regionális) sajátosságokhoz igazította. A VRR az elemzés alapján az egyes költségkategóriákban az átlagos piaci árakra vonatkozóan árrést határozott meg.

(200) Ebben az összefüggésben a Bizottság először is megállapítja, hogy a statisztikai adatok bevonásával biztosítani kívánják, hogy az ellentételezés összegét egy átlagos vállalkozás költségeit alapul véve határozzák meg.

(201) Másodszor minden, közösségi közlekedési szolgáltatásokat nyújtó üzemeltető rendelkezik engedéllyel, illetve közszolgáltatási megbízással, és teljesítenie kell bizonyos, számára az engedélyek, illetve a szerződések által előírt követelményeket (pl. megfelelő szállítóeszközökkel kell rendelkeznie annak érdekében, hogy a szükséges minőségi követelményeket teljesítse).

(202) Mint azt azonban az eljárás megindításáról szóló határozat megállapítja, a statisztikailag meghatározott szállítási költségek alapulvételéből nem következik automatikusan, hogy jól irányított vállalkozásnak tekinthetők azok az üzemeltetők, akik hajlandónak mutatkoztak arra, hogy a szolgáltatásokat e paramétereknek megfelelően biztosítsák. Az összeg meghatározásához alapul vett statisztikai adatok lényegében a különböző régiók (Németország és Ausztria) 2003-as tényleges közlekedési szolgáltatási költségeire vonatkoznak. Így semmiképpen sem indulhatunk ki abból, hogy e költségek átlaga megfelel egy jövedelmezően működő vállalkozás költségeinek. A Bizottság a C 3/08. sz. *dél-morvaországi buszvállalatok* ügyet lezáró határozatában ([39]) és a C 16/07. sz. *Postbus AG* ügyet lezáró határozatában ([40]) is erre a következtetésre jutott. Az utóbbi határozat (85) és (86) preambulumbekezdésében ismertetett okok a jelen határozatra is érvényesek.

(203) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a statisztikai adatokat a 2003. évre állapították meg, majd a finanszírozási irányelv 9. melléklete szerinti indexeléssel, valamint a volumen növekedésének/csökkenésének és a szerkezeti változásoknak megfelelően évente aktualizálták. A statisztikai ármutatók költségoldalú továbbvezetésére vonatkozóan messzemenőkig ugyanazokat a módszereket alkalmazzák, amelyeket a helyi tömegközlekedés vásárlói kosaránál a Német Közlekedési Vállalkozók Szövetsége (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) is használ, valamint a szövetségi statisztikai hivatal adatait. Egy ilyen aktualizálási eljárás azonban nem képes átfogóan tükrözni az ágazatban időközben elért, hatékonyságnövelésből adódó nyereségeket.

(204) A Bizottság végül megállapítja, hogy abból tényből, hogy a finanszírozási irányelv előirányozza a 4b. költségkategóriát (a személyzeti bértarifák politikailag indukált használatából keletkező, a piacon szokásos díjazási modellek feletti többletköltségek ellentételezését), arra következtethetünk, hogy a VRR-ez tartozó közlekedési vállalkozások a szokásos piaci béreket meghaladó bért fizetnek. Németország megerősítette, hogy az RBG és a BSM ilyen béreket fizet, és a 4b. költségkategória keretében kompenzációs kifizetéseket kap.

(205) Mindent egybevetve a Bizottságnak benyújtott igazolásokból nem következik, hogy a kompenzációs kifizetések mértékét úgy számították ki, hogy az RBG-nél és a BSM-nél keletkező költségeket egy jól vezetett vállalkozás költségeivel vetették össze. A kompenzációs kifizetések mértékét tehát nem egy jól vezetett vállalkozásra hivatkozva számították ki.

(206) Ezért a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium az RBG és a BSM számára a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért ellentételezésként teljesített kifizetések tekintetében nem teljesül.

9.2.5. KÖVETKEZTETÉS

(207) Mivel a negyedik *Altmark*-kritérium nem teljesült, a Bizottság véleménye szerint a jelen ügyben a finanszírozási rendszer gazdasági előnyhöz juttatta az RBG-t és a BSM-et.

9.3. *A VERSENY TORZULÁSA*

(208) A finanszírozási rendszer a verseny torzulását okozhatja, mivel a közfinanszírozás erősíti a közszolgáltatási kötelezettségekkel megbízott vállalkozások pozícióját és lehetővé teszi számukra, hogy ezeket az előnyöket felhasználják a megbízás meghosszabbítására, miközben a versenytársak nem használhatják ki ezeket az előnyöket, ha érdeklődést mutatnának aziránt, hogy ők is megbízást kapjanak. Az a tény, hogy a vállalkozásokat esetleg belpiaci vállalkozásként sorolják be, nem akadályozza meg a versenyre való lehetséges hatásokat, mivel ezek a vállalkozások más állami és magánvállalkozásokkal együtt ugyanazon a piacon működnek.

([39]) 2008. november 26-i határozat (HL L 97., 2009.4.16., 14. o.).
([40]) 2008. november 26-i határozat (HL L 306., 2009.11.20., 26. o.).

(209) Továbbá a finanszírozási forrásban részesülő vállalkozások felhasználhatják ezt az előnyt a piaci versenyben más vállalkozásokkal szemben más piacokon.

9.4. *A TAGÁLLAMOK KÖZÖTTI KERESKEDELEMRE GYAKOROLT HATÁSOK*

(210) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a tagállamok közötti kereskedelem hátrányos befolyásolásának kell tekinteni, ha egy előnnyel járó intézkedés egy vállalkozás pozícióját erősíti versenytársaival szemben az Unión belüli kereskedelemben ([41]). A kedvezményezett vállalkozás pozíciójának ilyen erősítése a más vállalkozásokkal folytatott Unión belüli kereskedelmi versenyben ezért nem csak torzítja a versenyt (vagy azzal fenyeget), hanem a tagállamok közötti kereskedelmet is hátrányosan befolyásolja ([42]).

(211) Ezért meg kell vizsgálni, hogy az RBG és a BSM közlekedési vállalkozások számára a VRR által nyújtott finanszírozási források olyan gazdasági előnynek minősülnek-e, amely erősíti pozíciójukat versenytársaikkal szemben az Unión belüli kereskedelemben.

(212) A Bizottság utal arra, hogy Németország helyi tömegközlekedési piaca, amelyen ezek a vállalkozások is működnek, nyitott a más tagállamok vállalkozásaival való versenyre ([43]).

(213) Továbbá a Bíróság az *Altmark*-ítéletben a következőket állapítja meg:

„77. E tekintetben meg kell említeni először is, hogy egyáltalán nincs kizárva, hogy az olyan vállalkozásnak nyújtott támogatás, amely csak helyi vagy regionális szállítási szolgáltatásokat nyújt, és a származási államán kívül nem nyújt szállítási szolgáltatásokat, ennek ellenére hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre.

78. Ugyanis amikor egy tagállam közpénzből támogatást nyújt egy vállalkozásnak, az e vállalkozás által nyújtott szállítási szolgáltatások fenntarthatók vagy növelhetők, ami azt eredményezi, hogy másik államban letelepedett vállalkozásoknak kevesebb esélyük van arra, hogy ezen állam piacán szállítási szolgáltatást nyújtsanak.” ([44])

(214) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az RBG és a BSM közlekedési vállalkozások VRR általi, gazdasági előnyt eredményező közfinanszírozása javítja a vállalkozások pénzügyi helyzetét. Ennek a megerősített pénzügyi helyzetnek köszönhetően válik lehetővé számukra, hogy a közlekedési szolgáltatásokat továbbra is biztosítsák. Ennek következtében pedig a németországi és más tagállamokból származó vállalkozások esélyei csökkennek arra vonatkozóan, hogy közlekedési szolgáltatásaikat kínálják a két közlekedési vállalkozás által kiszolgált piacon (Düsseldorf térségben), még ha ez jogilag lehetséges is.

(215) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az RBG és a BSM a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért ellentételezésként kapott finanszírozása erősíti más versenytársaikkal szembeni pozíciójukat az Unión belüli kereskedelemben, és ennélfogva hátrányosan befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

9.5. *KÖVETKEZTETÉS*

(216) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy az RBG és a BSM számára a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért nyújtott finanszírozási források az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.

10. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A BELSŐ PIACCAL

(217) Az EUMSZ 93. cikke meghatározza a közlekedés összehangolásával vagy a közlekedés területén belül közszolgáltatási kötelezettségek átvállalásával összefüggő támogatások összeegyeztethetőségének feltételeit.

(218) A Bizottság megállapítja, hogy a 106. cikk (2) bekezdése a jelen ügyben nem alkalmazható a tömegközlekedés területén működő vállalkozásokra, mivel a 93. cikk *lex specialis* esetet testesít meg a 106. cikk (2) bekezdését ([45]) illetően.

(219) Az *Altmark*-ítélet ([46]) szerint az EUMSZ 93. cikkét nem lehetett közvetlenül alkalmazni, hanem csak tanácsi rendeletek alapján, különösen az 1191/69/EGK rendelet vagy az 1107/70/EGK rendelet alapján.

(220) 2009. december 3-án lépett hatályba az 1370/2007/EK rendelet. Ezzel a rendelettel hatályon kívül helyezték az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK rendeleteket.

([41]) A Bíróság 730/79. sz., *Philip Morris kontra Bizottság* ügyben hozott 1980. szeptember 17-i ítélete, [EBHT 1980., 2671. o., 11. pont]; a Bíróság T-214/95. sz., *Het Vlaams Gewest kontra Bizottság* ügyben hozott 1998. április 30-i ítélete, [EBHT 1998., II-717. o., 50. pont].

([42]) 730/79. sz., *Philip Morris kontra Bizottság* ügy, 12. pont.

([43]) A Bíróság ítélete a C-280/00. sz. *Altmark*-ügyben, 79. pont.

([44]) A Bíróság ítélete a C-280/00. sz. *Altmark*-ügyben, 77–78. pont.

([45]) A Bizottság 2005/842/EK határozata (2005. november 28.) az EK-Szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról, (17) preambulumbekezdés (HL L 312., 2005.11.29., 67. o.).

([46]) A Bíróság ítélete a C-280/00. sz. *Altmark*-ügyben, 107. pont. Lásd a Bíróság T-157/01. sz., *Danske Busvognmænd kontra Bizottság* ügyben hozott 2004. március 16-i ítéletét is, [EBHT 2004., II-917. o., 100. pont].

(221) Az 1370/2007/EK rendelet olyan közszolgáltatási kötelezettségek ellenében nyújtott kompenzációs kifizetésekre érvényes, amelyek a vasúti és egyéb kötöttpályás, valamint közúti tömegközlekedést érintik. Ezért a Bizottság köteles vizsgálni a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét az 1370/2007/EK rendelet alapján, amely a Bizottság döntéshozatalának időpontjában a hatályos jogi aktust testesítette meg.

(222) Az 1370/2007/EK rendelet azokat a feltételeket határozza meg, amelyek mellett az illetékes hatóság ellentételezést fizethet a tömegközlekedési szolgáltatás formájában közszolgáltatási megbízás alapján nyújtott közszolgáltatási kötelezettségekért. Jelen ügyben a közszolgáltatási kötelezettségekkel való megbízás az úgynevezett hármas megbízási aktussal történik (azaz az engedélyekkel, a helyi közlekedési tervekkel és a VRR finanszírozási irányelv alapján meghozott finanszírozási határozatával).

(223) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az érdekelt fél a jelen ügyben nem vitatta az 1370/2007/EK rendelet alkalmazhatóságát. A Bizottság ezenkívül megállapítja, Németországnak az a véleménye, hogy az 1370/2007/EK rendelet alapvetően csak a 2009. december 3. után nyújtott ellentételezési szolgáltatásokra alkalmazható.

(224) A Németország által felhozott érvek vizsgálata után a Bizottság azonban arra a következtetésre jutott, hogy azok a támogatási előírások *ratione temporis* alkalmazását nem kérdőjelezik meg, miszerint a Bizottságnak érvelését a határozathozatal időpontjában hatályos jogi előírásokra kell alapoznia. A Bizottság úgy véli, hogy a közszolgálati megbízásokat a következő okokból az 1370/2007/EK rendelet alapján kell vizsgálni:

(225) A Bizottság először is megállapítja, hogy az 1370/2007/EK rendelet saját hatálybalépésének módozatait is szabályozza, és előirányozza *ratione temporis* alkalmazását. Az 1370/2007/EK rendelet 12. cikke szerint a rendelet 2009. december 3-án lépett hatályba. A 10. cikk (1) bekezdése értelmében az 1191/69/EGK rendelet ebben az időpontban hatályát veszítette. Ezért a Bizottság nem alapozhatja értékelését az 1191/69/EGK rendeletre, amely a határozat meghozatalának időpontjában már nem volt hatályban, hanem az 1370/2007/EK rendeletre kell támaszkodnia.

(226) Másodszor a Bizottság megállapítja, hogy az 1370/2007/EK rendelet semmilyen utalást nem tartalmaz arra vonatkozóan, hogy a hatálybalépése előtt kiadott közszolgálati megbízásokra ne lenne alkalmazható. Így az 1370/2007/EK rendelet 8. cikkének (3) bekezdése a rendelet hatálybalépése előtt kiadott megbízásokra tartalmaz átmeneti szabályozásokat. Ez a rendelkezés tulajdonképpen kivételt testesít meg a rendelet 8. cikkének (2) bekezdése alól, amely az 5. cikkben meghatározott előírásoknak a megbízások odaítélésére vonatkozó alkalmazását érinti. Így megállapítható, hogy az átmeneti időszakban nem lett volna szükség a megbízások odaítélésére vonatkozó rendkívüli szabályzásokra, amennyiben a rendelet hatálybalépése előtt odaítélt közszolgáltatási megbízások nem esnének annak alkalmazási körébe. Így a 8. cikk éppen ellenkezőleg megerősíti, hogy a rendelet többi rendelkezése érvényes ezekre a megbízásokra.

(227) Harmadszor a Bizottság megjegyzi, hogy a Bizottság jogosulatlan állami támogatások megítélésére alkalmazandó szabályokról szóló közleménye ([47]) a jelen ügyben nem alkalmazható. Ez a közlemény kifejezetten rögzíti, hogy a Tanács és a Bizottság állami támogatások területén hozott rendeleteinek értelmezését nem érinti. Az 1370/2007/EK rendelet azonban tartalmaz saját időbeli alkalmazására vonatkozó szabályokat.

(228) Negyedszer a Bizottság hangsúlyozza, hogy a Bíróság is megerősítette azt az alapelvet, miszerint az új előírások közvetlenül alkalmazhatók egy, a régi előírás érvényességi ideje alatt létrejött tényállás jövőbeni kihatásaira. A Bíróság arról is határozott, hogy a bizalomvédelem alapelvét nem szabad annyira kiterjeszteni, hogy egy új előírásnak a régi szabályozás hatálya alatt keletkezett tényállások jövőbeni kihatásaira való alkalmazása teljességgel kizárt legyen ([48]).

(229) Ötödször a Bíróság úgy határozott, hogy a materiális közösségi jogi előírások úgy értelmezendők, hogy azok a hatálybalépésük előtt lezárt tényállásokra csak annyiban érvényesek, amennyiben szövegezésükből, célkitűzésükből és felépítéséből egyértelműen kiderül, hogy ilyen hatás tulajdonítható nekik ([49]). Ez az utolsó, a (228) preambulumbekezdésben kifejtett feltétel, az 1370/2007/EK rendelet esetében egyértelműen teljesül.

(230) Hatodszor a Bizottság ezenkívül megállapítja, hogy a Bíróság ugyanazon ítéletében arra a következtetésre jutott, hogy amennyiben egy tagállam támogatási szándékának bejelentésekor érvényes szabályzás a Bizottság döntéshozatala előtt megváltozik, úgy a Bizottságnak az új előírások alapján kell határoznia ([50]). A Bíróság kifejtette továbbá, hogy a tervezett támogatás bejelentése egy tagállam által nem teremt végleges jogi helyzetet és bizalomvédelmet, amiből az következne, hogy a Bizottság e támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségéről a bejelentés időpontjában érvényes előírások alapján döntene. Következésképpen ellentmondásos lenne a bejelentési kötelezettségüket elmulasztó tagállam számára megengedni, hogy jogtalan támogatások odaítélésével végleges jogi státust teremtsenek.

([47]) HL C 119., 2002.5.22., 22. o.
([48]) A Bíróság C-334/07 P sz., a *Bizottság kontra Freistaat Sacshen* ügyben hozott 2008. december 11-i ítélete, [EBHT 2008., I-9465. o., 43. pont].
([49]) C-334/07 P, *Bizottság kontra Freistaat Sachsen* ügy, 44. pont].
([50]) C-334/07 P, *Bizottság kontra Freistaat Sachsen,* 53. pont.

(231) Következésképpen a jelen ügyben az 1370/2007/EK rendelet kerül alkalmazásra ([51]).

10.1. *A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A BELSŐ PIACCAL AZ 1370/2007/EK RENDELET ALAPJÁN*

(232) Az 1370/2007/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerint „A személyszállítási közszolgáltatások nyújtásáért […] e rendelettel összhangban fizetett közszolgáltatási ellentételezésnek a közös piaccal összeegyeztethetőnek kell lennie". A továbbiakban a Bizottság azt vizsgálja, hogy a finanszírozási irányelv és az annak alapján az RBG-nek és a BSM-nek nyújtott kompenzációs kifizetések teljesítik-e az 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseit.

(233) Az 1370/2007/EGK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése szerint: „Amennyiben valamely illetékes hatóság úgy dönt, hogy a választása szerinti szolgáltatónak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és/vagy bármilyen jellegű ellentételezést biztosít, ezt közszolgáltatási szerződés keretében kell megtennie."

(234) Jelen ügyben a közszolgáltatási kötelezettségekkel való megbízás az úgynevezett hármas megbízási aktussal történik (azaz az engedélyekkel, a helyi közlekedési tervekkel és a VRR finanszírozási irányelv alapján meghozott finanszírozási határozatával). Ebből a Bizottság arra következtet, hogy az eljárás megfelel az 1370/2007/EGK rendelet 3. cikkének.

(235) Az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke a közszolgálati megbízások következőkben bemutatott kötelező tartalmát rögzíti:

(236) 4. cikk (1) bekezdés a) pont – Egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek: A 8.2.1. bekezdésben leírtak szerint az RBG-t és a BSM-et egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel bízták meg.

(237) 4. cikk (1) bekezdés b) pont – Az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket előzetes objektív és átlátható megállapítása a túlkompenzáció elkerülése érdekében: A 9.2.2. szakaszban leírtak szerint a kompenzációs kifizetések kiszámításának paramétereit az elutasító finanszírozási határozatban objektív és átlátható módon minden üzletágra és minden költségkategóriára a legmagasabb összeg megadásával határozzák meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése előtt.

(238) 4. cikk (1) bekezdés c) pont és 4. cikk (2) bekezdés – A költségek és bevételek megosztására vonatkozó végrehajtási előírások: A fenti paraméterek alapján a költségek és bevételek megosztására egyértelmű végrehajtási előírások érvényesek, amelyek arra a négy költségkategóriára vonatkoznak, amelyekért az ellentételezésre sor kerül. A közszolgáltatási kötelezettségek mind a négy különböző kategóriája esetében elkülönített számlákhoz rendelik hozzá a költségeket és a bevételeket, miközben a német jog szerint hatályos számviteli alapelveket alkalmazzák, és egy semleges könyvvizsgáló, valamint a VRR évente felülvizsgálatot végez.

(239) 4. cikk (3) bekezdés – A közszolgáltatási szerződések időtartamának korlátozása autóbuszos szolgáltatások esetén tíz évre, és vasúti vagy egyéb kötöttpályás személyszállítási szolgáltatások esetén 15 évre: Eredetileg a közszolgáltatási kötelezettségekkel való megbízás az úgynevezett hármas megbízási aktussal történt (azaz az engedélyekkel, a helyi közlekedési tervekkel és a VRR finanszírozási irányelv alapján meghozott finanszírozási határozatával). Az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépésének következtében a közlekedési vállalkozások számára előírt közszolgáltatási kötelezettségeket mindenkor egyetlen egy, 10 éves futamidőre korlátozott aktusban foglalták össze. Az 1370/2007/EGK rendelet hatálybalépése előtt már hatályos közszolgáltatási megbízásokra átmeneti szabályozások érvényesek. Az 1370/2007/EK rendelet 8. cikke (3) bekezdésének d) pontja szerint azok a közszolgálati megbízások, amelyeket 2000. július 26. után és 2009. december 3. előtt nem egy tisztességes versenyt biztosító közbeszerzési eljárásban ítéltek oda, előirányzott érvényességi idejük végéig érvényben maradnak, amennyiben futamidejük korlátozott és hasonló a 4. cikk szerinti futamidőkhöz. Jelen ügyben a 8. cikk (3) bekezdésének d) pontjában megnevezett időszakban, közbeszerzési eljárás nélkül került sor a megbízásra. Ezért a 4. cikk szerinti korlátozott futamidő érvényes. A megbízás időtartama így 10 évre korlátozott; emiatt összhangban van a 4. cikk (3) bekezdése szerinti előírásokkal.

(240) 4. cikk (5) bekezdés – Egyes szociális előírások betartásának követelménye: Az alkalmazandó bértarifa szerződéseket a mindenkori aktusok tartalmazzák, mivel az RBG és a BSM kötelesek a Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalennel közösen kidolgozott bértarifa szerződéseket alkalmazni.

(241) 4. cikk (6) bekezdés – Egyes minőségi előírások betartásának követelménye: A minőségi normákról szóló rendelkezéseket a mindenkori megbízási aktusok tartalmazzák.

([51]) Ez megfelel a Bizottság (vesd össze a C-41/2008. sz. Danske Statsbaner ügyben 2010. február 24-én hozott lezáró határozattal, (303)–(313) preambulumbekezdés) és az EFTA Felügyeleti Hatóság állandó határozathozatali gyakorlatának (lásd a 254/10/COL sz., az *AS Oslo Sporveier és AS Sporveisbussene* ügyben hozott 2010. június 21-i határozattal, 17. és 18. o.).

(242) A Bizottság az (54) és azt követő preambulumbekezdésekben foglaltak alapján úgy véli, hogy a hármas megbízási aktus az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke szerinti összes kötelező rendelkezést tartalmazza.

(243) Az 1370/2007/EK rendelet 5. cikke rögzíti a közszolgálati megbízások odaítélésére vonatkozó rendelkezéseket. Az 1370/2007/EK rendelet 8. cikkének (2) bekezdése szerinti átmeneti rendelkezéseknek megfelelően a vasúti és közúti tömegközlekedési megbízásokat csak 2019. december 3. után kell az 5. cikkel összhangban odaítélni. Ezért az 1370/2007/EK rendelet 5. cikkének rendelkezései a jelen ügyben nem alkalmazhatók.

(244) A Bizottság ismételten felhívja Németország figyelmét arra, hogy a tagállamok kötelesek az átmeneti időszak alatt intézkedéseket hozni az 1370/2007/EK rendelet 5. cikkének fokozatos alkalmazása érdekében.

(245) Az 1370/2007/EK rendelet 6. cikkének (1) bekezdése szerint minden kompenzációs kifizetésnek meg kell felelnie a rendelet 4. cikke és melléklete rendelkezéseinek.

(246) A Bizottság ezenkívül megjegyzi, hogy – mint azt az előzőekben már kifejtette – a jelen ügyben a 4. cikk minden rendelkezésének megfeleltek.

(247) Az 1370/2007/EK rendelet melléklete rögzíti, hogy az ellentételezési szolgáltatás nem haladhatja meg a következő tényezőkből képzett összeget: a közszolgáltatási kötelezettségekkel összefüggésben keletkező költségek mínusz a díjak beszedéséből származó bevételek és az adott közszolgáltatási kötelezettség vagy kötelezettségek keretében működtetett hálózaton belül keletkező összes pozitív pénzügyi hatás, plusz egy méltányos mértékű nyereség. A melléklet rögzíti továbbá, hogy a költségeket és bevételeket a hatályos könyvviteli és adózási előírások szerint kell elszámolni. Ezenfelül a könyvvitelt átláthatósági okokból elkülönítve kell vezetni.

(248) Jelen ügyben a Bizottság megállapítja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek 9.2.3. szakasz szerinti ellentételezésére a mellékletben foglalt rendelkezésekkel összhangban került sor és úgy, hogy a kompenzációs kifizetések nem eredményeztek túlkompenzációt. A használati díjakból, az árbevételekből és egyéb pozitív pénzügyi hatásokból származó bevételek és a közszolgáltatási kötelezettséghez kapcsolódó költségek megállapításából az derült ki, hogy a BSM és az RBG a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése miatt évről évre veszteségesek voltak. Ezeket a veszteségeket 2006-tól 2009-ig mindig kompenzációs kifizetésekkel fedezték, miáltal nulla mérleg szerinti eredmény keletkezett.

(249) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy jelen ügyben a vállalkozások nem jutnak megfelelő nyereséghez. A közszolgáltatási kötelezettségekhez hozzárendelt költségeket és bevételeket ezenfelül vizsgálatnak vetik alá, így azok összhangban vannak a hatályos könyvviteli és adózási előírásokkal. Az átláthatóság növelése érdekében az érintett vállalkozások a közszolgáltatási kötelezettségek alá eső szolgáltatásaikról és a nem ebben a körben folytatott tevékenységeikről elkülönített könyvvitelt vezetnek.

(250) A Bizottság a fentiek alapján arra a következtetésre jut, hogy közszolgáltatási kötelezettségekért nyújtott kompenzációs kifizetés megakadályozza a túlkompenzációt, és az 1370/2007/EK rendelet 4. és 6. cikkének és mellékletének rendelkezéseivel összhangban áll.

(251) Ezért a Bizottságnak úgy véli, hogy a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének támogatásjogi értékelésére vonatkozó általános alapelveket a jelen ügyben betartották. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy az RBG és a BSM javára a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért nyújtott ellentételezések 1107/70/EK rendelet szerinti vizsgálata ugyanehhez a végső következtetéshez vezetne.

(252) A Bizottság így arra az eredményre jut, hogy az RBG és a BSM javára nyújtott támogatás az EUMSZ 93. cikke és az 1370/07/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerint a belső piaccal összeegyeztethető.

11. **KÖVETKEZTETÉS**

(253) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a támogatás az EUMSZ 93. cikke és az 1370/07/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerint a belső piaccal összeegyeztethető. A Bizottság megjegyzi, hogy a jelen határozat az intézkedéseknek a belső piaccal állami támogatásként való összeegyeztethetőségére vonatkozik, és ez az értékelés nem jelzi előre a Bizottság ebben az ügyben az Unió jogi előírásainak a közbeszerzésekre és koncessziókra való alkalmazása tekintetében folytatott vizsgálatának kimenetelét.

(254) A Bizottság megjegyzi, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint egy állami támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét az Unió egy másik jogszabályának esetleges megszegésétől függetlenül vizsgálhatja, amennyiben ez utóbbi nem kötődik annyira elválaszthatatlanul a támogatás tárgyához, hogy különálló vizsgálat nem lehetséges.

(255) Jelen ügyben a Bizottság megállapítja, hogy a közbeszerzési és koncessziós előírások esetleges megszegésének – mint adott esetben az engedélyeknek a BSM és az RBG részére történő odaítélésének – nincs szükségszerűen olyan versenytorzító hatása, ami a verseny támogatás miatti torzulását tovább erősítené. Ez a határozat ezért az állami támogatások vizsgálatára szorítkozik,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Németország által a Verkehrsverbund Rhein-Ruhrhoz tartozó Rheinbahn AG és Bahnen der Stadt Monheim részére a 2006-tól 2009-ig terjedő időszakban a helyi tömegközlekedés finanszírozási irányelve alapján nyújtott állami támogatások az 1370/2007/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése és az Európai Unió működéséről szóló szerződés 93. cikke szerint összeegyeztethetők a belső piaccal.

2. cikk

E határozat címzettje a Németországi Szövetségi Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2011. február 23-án.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök