II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA COMISIEI

din 23 februarie 2011

privind ajutorul de stat C 58/06 (ex NN 98/05) acordat de Germania în favoarea Bahnen der Stadt Monheim (BSM) și Rheinische Bahngesellschaft (RBG) din cadrul Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

[notificată cu numărul C(2011) 632]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2011/501/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) [1],

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul articolelor menționate [2] și având în vedere aceste observații,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din 21 decembrie 2006, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a considera „vechiul sistem de finanțare" al Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Rețeaua de transport Rin-Ruhr – „VRR") drept un ajutor existent și de a inițiа procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE cu privire la „noul sistem de finanțare" [3] al VRR, pe baza căruia Rheinische Bahngesellschaft AG („RBG") și Bahnen der Stadt Monheim GmbH („BSM") primesc plăți compensatorii pentru obligațiile de serviciu public, și a solicitat Germaniei să își prezinte observațiile. La cererea Germaniei, a avut loc o reuniune în data de 1 februarie 2007. Germania a transmis observațiile sale la 18 aprilie și 4 mai 2007.

(2) Decizia Comisiei de inițiere a procedurii oficiale de investigare a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 31 martie 2007 [4]. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză în termen de o lună de la data publicării.

(3) Comisia a primit observațiile unei părți interesate. Aceasta le-a transmis Germaniei prin scrisoarea din 29 mai 2007. Germaniei i s-a oferit posibilitatea de a răspunde la acestea în termen de o lună. Comisia a primit observațiile Germaniei prin scrisoarea din 29 iunie 2007.

(4) La solicitarea Germaniei, la 31 ianuarie 2008 a avut loc o altă reuniune. În urma acestei reuniuni, Germania a transmis informații suplimentare, la cererea Comisiei, în datele de 5 mai și 3 iulie 2008.

(5) Prin scrisorile din 2 octombrie 2007, 30 ianuarie 2008 și 4 aprilie 2008, partea interesată a oferit clarificări suplimentare cu privire la observațiile sale inițiale.

---

[1] Începând cu 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și 108 din TFUE. În esență, cele două seturi de dispoziții sunt identice. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE trebuie interpretate ca trimiteri la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE, dacă este cazul.

[2] JO C 74, 31.3.2007, p. 18.

[3] A se vedea secțiunea 4.2.

[4] A se vedea nota de subsol 2.

(6) Prin scrisoarea din 10 iulie 2008, Comisia a solicitat clarificări suplimentare din partea Germaniei cu privire la informațiile prezentate; de asemenea, Germaniei i s-a oferit posibilitatea de a răspunde în termen de o lună la clarificările suplimentare oferite de partea interesată. Germania a răspuns prin scrisorile din 5 august 2008 și 30 septembrie 2008.

(7) Prin scrisoarea din 16 decembrie 2009, Comisia a solicitat Germaniei și părții interesate să își prezinte până la 10 ianuarie 2010 observațiile cu privire la compatibilitatea măsurilor în cauză cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 ale Consiliului ([5]). Germania și partea interesată au solicitat prelungirea termenului limită. Comisia a prelungit termenul limită pentru ambele părți până la data de 12 ianuarie 2010. Prin scrisoarea din 12 ianuarie 2010, Comisia a primit observațiile Germaniei. Partea interesată nu a prezentat nici un fel de observații până la expirarea termenului limită. Prin scrisoarea din 13 ianuarie 2010, partea interesată a informat Comisia că nu mai este interesată să ia parte la procedură.

(8) De asemenea, prin scrisoarea din 12 ianuarie 2010, Germania a informat Comisia cu privire la modificarea actelor de încredințare pentru RBG și BSM și a noului sistem de finanțare VRR pentru a respecta dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

2. PĂRȚILE

(9) VRR a fost creată de diverse orașe și districte din regiunea Rin-Ruhr în vederea îndeplinirii sarcinii orașelor și districtelor de planificare și organizare a transportului public local de călători în cadrul teritoriilor respective și a acordării de compensări pentru servicii publice pentru prestarea de servicii de transport public. VRR este alcătuită din două organisme publice distincte din punct de vedere juridic, respectiv Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr („ZV VRR") ([6]) și Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR („VRR AöR") ([7]).

(10) ZV VRR are dreptul de a percepe contribuții de la orașele și districtele sale membre în scopul finanțării compensațiilor pentru obligațiile de serviciu public. Temeiul juridic pentru perceperea acestor taxe este reprezentat de alineatele 19-20 din Ordonanța ZV VRR (*Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*) din 21 iunie 2006, modificată la 10 decembrie 2008 („Ordonanța ZV VRR") ([8]).

(11) Atât RBG ([9]) cât și BSM ([10]), presupușii beneficiari ai măsurilor în discuție, sunt întreprinderi de transport public (autobuz, tramvai și transport feroviar) din regiunea Düsseldorf. Rutele pe care operează fac parte din rețeaua de transport public a VRR.

(12) RBG și BSM operează rutele lor de transport public de călători în baza autorizațiilor care le-au fost acordate de autoritățile regionale competente din Düsseldorf în temeiul Legii privind transportul de călători (*Personenbeförderungsgesetz* – „PBefG"), mai precis punctul 13 din PBefG. Autorizațiile oferă posesorului dreptul exclusiv de operare; în schimb, întreprinderea care deține o autorizație trebuie să asigure serviciul de transport public în conformitate cu condițiile stabilite în cadrul autorizației, care indică în special frecvența, numărul de kilometri parcurși și alți parametri de calitate.

3. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII

3.1. *TITLU, BUGET, DURATĂ*

(13) Titlu: Sprijin financiar pentru BSM și RBG.

(14) Bugetul anual se încadrează între […] (*) și […] milioane EUR pentru BSM și între […] și […] milioane EUR pentru RBG. Bugetul pentru plățile compensatorii în temeiul Orientărilor privind finanțarea și acordurilor de control și transfer de profit/pierderi provine din resurse publice. Orientările privind finanțarea și acordurile de control și transfer de profit/pierderi au o durată nelimitată.

([5]) JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

([6]) ZV VRR a fost înființată de orașele și districtele implicate în temeiul Legii privind cooperarea comunală din Renania de Nord-Westfalia (*Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit*).

([7]) VRR AöR a fost înființată de ZV VRR în septembrie 2004. Începând cu iunie 2007, VRR AöR este o instituție comună pentru exercitarea în comun, de către orașe, a funcțiilor în domeniul transportului public local, nu doar pe teritoriul ZV VRR, ci și pe teritoriul învecinat al „Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein". Întrucât ZV VRR și-a delegat conducerea și sarcinile, inclusiv, cel mai important, finanțarea obligațiilor de serviciu public, către VRR AöR, nu se va face nicio diferență între ZV VRR și VRR AöR în cele ce urmează; vor fi denumite în continuare în mod colectiv „VRR".

([8]) Cea mai recentă versiune a Ordonanței ZV VRR este disponibilă online la http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) RBG, redenumită „Rheinbahn AG" la 29 aprilie 2005, este deținută de orașul Düsseldorf (5 %) și de „Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH" (95 %), care, la rândul ei, este deținută în totalitate de orașul Düsseldorf, având denumirea de „Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH" până la 18 iunie 2007. Potrivit site-ului Internet al orașului Düsseldorf (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf), Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH deține, de asemenea, 25,05 % din acțiunile „Stadtwerke Düsseldorf AG", 100 % din acțiunile „Bädergesellschaft Düsseldorf mbH" și 50 % din acțiunile „Flughafen Düsseldorf GmbH" (Cifrele corespund situației din 31 decembrie 2006).

([10]) BSM este deținută în totalitate de „Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH", aceasta, la rândul ei, fiind deținută în totalitate de orașul Monheim. Pe lângă BSM, Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH deține și 49,9 % din acțiunile „MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH", 99 % din acțiunile „Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH" și 100 % din acțiunile „Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH".

(*) Se supune obligației de păstrare a secretului profesional.

3.2. *BENEFICIARI ȘI OBIECTIV*

(15) Beneficiarii plăților compensatorii în discuție sunt cele două societăți RBG și BSM.

(16) Obiectivul măsurilor este acela de a asigura populației un transport public de călători proporțional. Colaborarea dintre *landul* Renania de Nord-Westfalia, VRR și furnizorii de servicii de transport are ca obiectiv creșterea atractivității transportului public de călători prin planificare coordonată și printr-un sistem de transport coordonat, prin tarife uniforme și accesibile călătorilor, prin informarea coordonată a călătorilor – ținând cont și de necesitățile persoanelor cu handicap – și prin standarde uniforme de calitate, astfel cum se prevede la punctul 4 din Ordonanța ZV VRR.

4. TEMEIUL INIȚIERII PROCEDURII

4.1. *DOMENIUL DE APLICARE AL PROCEDURII*

(17) Decizia de inițiere a procedurii privește doar plățile compensatorii către RBG și BSM bazate pe noul sistem de finanțare instituit prin Decizia VRR din 28 iunie 2005 și referitoare la obligațiile de serviciu public din cadrul serviciilor de transport cu autobuzul și cu tramvaiul. În consecință, domeniul de aplicare al acestei decizii finale este, de asemenea, limitat la acele plăți compensatorii pentru RBG și BSM.

4.2. *NOUL SISTEM DE FINANȚARE*

(18) Comisia a identificat următoarele două seturi de măsuri de finanțare cu privire la RBG și BSM în decizia sa de inițiere a procedurii oficiale de investigare:

— finanțarea întreprinderilor din sectorul transporturilor din regiunea Rin-Ruhr, cum ar fi RBG și BSM, prin intermediul VRR; și

— subvenționarea încrucișată a societăților RBG și BSM prin societățile holding municipale din orașele Düsseldorf și Monheim.

(19) Temeiul juridic pentru ambele seturi de măsuri este reprezentat de Orientările privind finanțarea transportului public în cadrul VRR (*Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*– „Orientările privind finanțarea”), adoptate la 28 iunie 2005, și de anexele acestora ([11]).

(20) Pentru al doilea set de măsuri de finanțare, temeiul juridic este reprezentat, în plus, de contracte bilaterale încheiate între RBG și BSM, pe de o parte, și societățile holding municipale din orașele Düsseldorf și Monheim, pe de altă parte.

4.2.1. FINANȚAREA SOCIETĂȚILOR RBG ȘI BSM PRIN VRR

(21) VRR efectuează plăți către întreprinderile care prestează servicii de transport public pe teritoriul său pentru a acoperi o parte din cheltuielile acestora. Prin decizia din 28 iunie 2005, sistemul de finanțare aplicat începând cu 1990 („vechiul sistem de finanțare”) a fost înlocuit cu un sistem nou, modificat substanțial („noul sistem de finanțare”).

(22) Noul sistem de finanțare a fost modificat ultima dată la 10 septembrie 2009 pentru a fi adaptat la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, intrat în vigoare la 3 decembrie 2009.

(23) Reforma sistemului de finanțare VRR din 28 iunie 2005 a apărut ca urmare a dorinței de aliniere a sistemului de finanțare la hotărârea Altmark a Curții de Justiție ([12]). Punctele 5.4.3-5.4.5 din Orientările privind finanțarea specifică modul în care trebuie pusă în aplicare hotărârea Altmark, în special cel de al patrulea criteriu. Punctul 5.4.3 prevede că valoarea subvențiilor este stabilită în baza unei analize a costurilor unei întreprinderi tipice, bine gestionate, echipate corespunzător cu mijloace de transport pentru a putea îndeplini obligațiile de serviciu public impuse. Punctul 5.4.4 prevede că, în baza acestei analize, VRR va dezvolta parametri pentru calcularea anuală a plăților compensatorii pentru fiecare dintre cele patru categorii descrise mai jos; o metodă pentru actualizarea (sau indexarea) acestor parametri este prezentată în anexa 9 la Orientările privind finanțarea. Punctul 5.4.5 prevede că subvențiile pentru fiecare întreprindere se limitează la costurile efective suportate de întreprindere pentru îndeplinirea obligațiilor sale de serviciu public, ținând cont de încasările relevante, și că parametrii de calcul al plăților compensatorii trebuie examinați și verificați periodic de un auditor.

(24) Noul sistem de finanțare este descris pe larg în Orientările privind finanțarea și în anexele acestora.

(25) Potrivit punctului 2.1 din Orientările privind finanțarea, VRR finanțează îndeplinirea obligațiilor de serviciu public pe teritoriul său. Punctele 2.2.1-2.2.4 definesc cele patru categorii diferite de costuri, care pot face obiectul finanțării VRR. Aceste categorii sunt descrise apoi pe larg în anexa 1 la Orientările privind finanțarea. Cele patru categorii sunt următoarele (abrevierile utilizate corespund numerotării categoriilor de costuri din Orientările privind finanțarea):

([11]) Cea mai recentă versiune a Orientărilor privind finanțarea este publicată pe site-ul VRR http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf

([12]) Hotărârea în cauza C-280/00, Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg, Rec., 2003, p. I-7747 („Altmark”).

(26) (a) Asigurarea infrastructurii (denumită în continuare categoria de costuri 1): această categorie cuprinde costurile rezultate din construcția și întreținerea instalațiilor fixe, precum și a sistemelor de securitate și de navigare asociate acestor instalații fixe. „Infrastructura" include șine de tramvai, benzi rutiere pentru autobuze, stații tip „park and ride", stații de autobuz, gări, garaje și depouri, precum și sisteme de navigare și de securitate. Această categorie include și costurile aferente personalului necesar pentru îndeplinirea acestor sarcini.

(27) (b) Sarcini de management și marketing impuse de VRR sau de autoritatea locală competentă (denumite în continuare categoria de costuri 2): această categorie cuprinde toate costurile suplimentare ale întreprinderilor de transport rezultate din statutul de membru al VRR. Costurile suplimentare rezultă din planificarea și coordonarea centralizată, din managementul financiar și de marketing, din vânzarea produselor și controlul operațiilor.

(28) (c) Standarde privind calitatea vehiculelor, impuse de VRR sau de autoritatea locală competentă (denumite în continuare categoria de costuri 3): această categorie cuprinde toate costurile suplimentare generate de cerințele privind vehiculele și materialul rulant. Întreprinderile de transport pot solicita rambursarea cheltuielilor suplimentare rezultate din achiziția de vehicule cu climatizare, cu supraveghere video, cu podea joasă, cu motor cu gaz, cu platformă de ridicare pentru persoanele cu handicap sau cu un motor mai ecologic.

(29) (d) Servicii suplimentare de transport sau alte servicii legate de operarea impusă de VRR sau de autoritatea locală competentă. Această categorie prezintă trei subcategorii:

I. costurile suplimentare generate de serviciile neprofitabile în afara orelor de vârf impuse direct de autoritatea locală competentă sau de VRR (denumite în continuare „categoria de costuri 4a");

II. obligații sociale în legătură cu activitățile impuse de acționar ([13]) (denumite în continuare „categoria de costuri 4b"); și

III. cerințele legate de operare sau cerințele inerente sistemului, care sunt impuse de autoritatea locală competentă sau de VRR, care sunt justificate individual și care conduc la un dezavantaj economic (denumite în continuare „categoria de costuri 4c").

([13]) Aceasta vizează obligația de a aplica acordul colectiv încheiat de Asociația municipală a angajatorilor Renania de Nord-Westfalia (a se vedea punctul 52).

(30) Potrivit Orientărilor privind finanțarea, societățile de transport public pot solicita compensații pentru executarea serviciilor de transport public. Cererea trebuie să conțină elementele obligatorii expuse la secțiunile 5, 7 și 8 din Orientările privind finanțarea, cum ar fi calculele de bază pentru îndeplinirea obligației de serviciu public și posibilele plăți de la terțe părți. Întreprinderile de transport trebuie să depună cererea lor de compensație până cel târziu la 31 octombrie a anului care precedă anul pentru care solicită compensația.

(31) Pe baza informațiilor prezentate de întreprinderile de transport conform punctului 5.4.2 și a anexei 2 din Orientările privind finanțarea, VRR calculează compensația, care trebuie să reflecte costurile pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată le-ar înregistra în momentul îndeplinirii acelorași obligații. VRR emite apoi o notificare de finanțare (*Finanzierungsbescheid*). Acest act obligatoriu din punct de vedere juridic confirmă încredințarea și stabilește plățile compensatorii pentru fiecare dintre cele patru categorii de finanțare. La sfârșitul fiecărui an, operatorul de servicii publice trebuie să aducă o dovadă scrisă cu privire la venitul și la cheltuielile efectuate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. Acest document este verificat de VRR. Ulterior se va emite o a doua decizie administrativă obligatorie din punct de vedere juridic, prin care se va stabili suma exactă care va fi acordată operatorului drept compensație.

4.2.2. FINANȚAREA SOCIETĂȚILOR RBG ȘI BSM PRIN SUBVENȚIONARE ÎNCRUCIȘATĂ

(32) Ordonanța ZV VRR prevede posibilitatea ca orașele și districtele care dețin o întreprindere de transport să compenseze direct întreprinderea de transport respectivă și să deducă suma corespunzătoare din contribuția datorată ZV VRR.

(33) Punctul 19 din Ordonanța ZV VRR prevede cinci forme diferite de astfel de plăți directe, și anume:

— contribuții voluntare directe și indirecte ale orașului sau ale districtului, inclusiv dividende pentru acțiunile pe care orașul sau districtul le deține la întreprinderea de transport;

— contribuții voluntare realizate de terțe părți;

— subvenții încrucișate sub forma unui acord de control și de transfer de profit/pierderi în situațiile în care întreprinderea de transport face parte dintr-o societate holding, iar pierderile sale sunt acoperite de profitul altor întreprinderi, de exemplu, societăți furnizoare de energie electrică și de gaz;

— dividende de la întreprinderile la care societatea de transport deține participații sau acțiuni;

— diferența dintre taxe și pierderile totale ale întreprinderii de transport.

(34) Sumele plătite în baza dispozițiilor articolului 19 din Ordonanța ZV VRR sunt incluse în calculul compensației plătite de VRR întreprinderilor de transport. Punctul 8 din Orientările privind finanțarea prevede că cererea de finanțare prin VRR a unei întreprinderi de transport trebuie respinsă atunci când acționarul (municipal) a făcut uz de una sau mai multe dintre opțiunile prevăzute la punctul 19 din Ordonanța ZV VRR. Această sumă va fi dedusă din plățile la care întreprinderea de transport are dreptul în baza Orientărilor privind finanțarea.

(35) Atât orașul Düsseldorf, cât și orașul Monheim au utilizat posibilitățile oferite prin punctul 19 din Ordonanța ZV VRR, încheind acorduri cu RBG și BSM. Acestea sunt prezentate în următoarele considerente.

(36) Pretinsa subvenționare încrucișată a RBG prin *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH:* potrivit informațiilor furnizate de reclamantul inițial, se pare că, în baza acordurilor de transfer de profit și pierderi, Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH transferă profitul realizat de societățile sale profitabile – Stadtwerke Düsseldorf AG și Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH – către filialele sale RBG și Bädergesellschaft Düsseldorf, care înregistrează pierderi.

(37) *Pretinsa subvenționare încrucișată a RBG de către orașul Düsseldorf:* în plus, potrivit informațiilor furnizate de reclamantul inițial, Comisia a făcut referire și la subvențiile acordate direct din orașul Düsseldorf societății RBG. Se pare că aceste subvenții au fost acordate din dividendele pe care orașul Düsseldorf le-a primit pentru pachetul de acțiuni de 1,1 % la RWE AG.

(38) *Plăți anuale de la orașul Düsseldorf către RBG:* în răspunsul său cu privire la decizia de inițiere a procedurii, Germania a declarat că nu a existat niciodată un acord de control și de transfer de profit/pierderi între Stadtwerke Düsseldorf AG și Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH (începând cu 18 iunie 2007: Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH – „societatea holding"). Cu toate acestea, societatea holding a efectuat plăți anuale către RBG pentru executarea obligației de serviciu public, iar aceste plăți sunt incluse în calculul compensației acordate de VRR pentru obligația de serviciu public. În plus, autoritățile germane au susținut că dividendele obținute pentru acțiunile RWE sunt plătite la bugetul orașului și nu sunt transferate către RBG.

(39) *Subvenționarea încrucișată a BSM:* potrivit informațiilor furnizate de reclamantul inițial, în baza unui contract încheiat între Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH și Elektrizitätswerke der Stadt Monheim GmbH, profitul celei din urmă este utilizat pentru finanțarea pierderilor anuale ale BSM. BSM este o filială deținută integral de Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH ([14]).

(40) În răspunsul său la decizia de inițiere a procedurii, Germania a declarat că s-a încheiat un acord de control și de transfer de profit/pierderi între BSM și Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH la data de 27 octombrie 1987, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1988. Conform prevederilor de la punctul 4 paragraful 1 al acestui acord, toate profiturile realizate de BSM trebuie transferate către Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH și, în schimb, aceasta din urmă trebuie să compenseze toate pierderile înregistrate de BSM.

4.3. *REZERVE EXPRIMATE DE COMISIE CU PRIVIRE LA PLĂȚILE COMPENSATORII CĂTRE RBG ȘI BSM ÎN BAZA NOULUI SISTEM DE FINANȚARE*

4.3.1. EXISTENȚA AJUTORULUI

(41) Referitor la existența unui ajutor de stat, Comisia, în cadrul inițierii procedurii oficiale de investigare, a ajuns la concluzia că ambele măsuri în cauză au implicat resurse de stat și au fost imputabile statului.

(42) În decizia de inițiere a procedurii de investigare, Comisia a explicat că Germania era de părere că măsurile de finanțare în cauză nu ofereau un avantaj economic selectiv, deoarece îndeplineau toate cele patru criterii Altmark și nu erau susceptibile să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre. Cu toate acestea, în baza informațiilor oferite de Germania în cursul examinării preliminare, Comisia și-a exprimat următoarele rezerve în acest sens:

(43) Referitor la primul criteriu Altmark, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că întreprinderile care operau în cadrul VRR aveau o obligație de serviciu public impusă prin autorizațiile de operare a rutelor de autobuz și de tramvai, care le-au fost acordate de autoritatea regională competentă.

([14]) Germania a oferit următoarele detalii cu privire la diversele participații ale Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (deținută în totalitate de orașul Monheim):
— 100,0 % Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM)
— 100,0 % Allwetterbad der Stadt Monheim GmbH
— 100,0 % Stadtentwicklungs GmbH
— 50,1 % MEGA Monheimer Elektrizitäts und Gas GmbH
— 36,0 % Wasser GmbH

(44) În legătură cu cel de al doilea criteriu Altmark, Comisia și-a exprimat îndoiala că toate cele patru categorii de costuri constituiau realmente o obligație de serviciu public și că obligațiile de serviciu public au fost definite în mod clar. De asemenea, era neclar dacă cel puțin o parte din costurile măsurilor în cauză trebuie plătită de întreprinderi în propriul interes comercial și, din acest motiv, trebuie acoperite exclusiv din venitul realizat din vânzarea biletelor. Comisia a afirmat, de asemenea, că Germania nu a transmis informații detaliate cu privire la parametrii și la metoda de calculare a compensației.

(45) În cadrul deciziei de inițiere a procedurii, Comisia nu a putut exclude posibilitatea ca această compensație să depășească suma necesară pentru acoperirea integrală sau parțială a cheltuielilor suportate în momentul executării obligațiilor de serviciu public (al treilea criteriu Altmark).

(46) Întrucât autorizațiile pentru întreprinderile de transport din cadrul VRR au fost acordate direct, fără licitație publică, Comisia și-a exprimat îndoiala legată de respectarea celui de al patrulea criteriu Altmark. Nu deținea suficiente informații pentru a putea evalua dacă acel calcul al compensației, stabilit în baza costurilor medii ale tuturor întreprinderilor vizate de finanțarea VRR, corespundea nivelului de costuri ale unei întreprinderi tipice, bine gestionate, care asigură mijloace de transport.

(47) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a susținut că finanțarea măsurilor în cauză poate afecta schimburile comerciale între state și poate denatura sau amenința să denatureze concurența pe piața internă.

4.3.2. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI CU PIAȚA INTERNĂ

(48) Ajungând la concluzia că nu poate exclude existența unui ajutor de stat, Comisia a analizat posibila compatibilitate a acestuia cu piața internă în temeiul articolului 93 din TFUE.

(49) Potrivit hotărârii Altmark, articolul 93 din TFUE nu putea fi aplicat direct, ci doar prin intermediul celor trei regulamente ale Consiliului adoptate în baza acestuia ([15]). În consecință, s-a considerat că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare ([16]) și Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului din 4 iunie 1970 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare ([17]) formează cadrul juridic aplicabil pentru evaluarea compatibilității obligațiilor de serviciu public.

(50) În cadrul deciziei de inițiere a procedurii, Comisia a considerat că Germania a exclus serviciile de transport relevante din domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și că, prin urmare, doar Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 reprezenta cadrul legal aplicabil.

(51) Referitor la compatibilitatea ajutorului în baza articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70, Comisia și-a exprimat îndoiala că obligațiile pentru care BSM și RBG au beneficiat de compensație constituiau obligații de serviciu public și că sumele plătite corespundeau cheltuielilor înregistrate la executarea acelor obligații.

5. **OBSERVAȚII DIN PARTEA GERMANIEI** ([18])

5.1. *DOMENIUL DE APLICARE AL PROCEDURII*

(52) În introducere, Germania a oferit informații generale cu privire la punerea în aplicare a noului sistem de finanțare. A arătat în special că vechiul sistem de finanțare a rămas în vigoare până la sfârșitul anului 2005 (31 decembrie 2005). Noul sistem de finanțare, stabilit la 28 iunie 2005, a intrat în vigoare de la 1 ianuarie 2006.

(53) Germania a subliniat că plângerea depusă la începutul actualei proceduri a fost înaintată de orașul Langenfeld prin scrisoarea din 27 ianuarie 1999 și că aceasta a fost reînnoită la 21 ianuarie 2004. Astfel, în opinia Germaniei, procedura Comisiei trebuie să privească numai vechiul sistem de finanțare, în vigoare până la sfârșitul anului 2005. Germania a contestat decizia Comisiei de inițiere a procedurii oficiale de investigare privind noul sistem de finanțare. A argumentat că, în lipsa unei plângeri vizând în mod specific noul sistem de finanțare aplicat începând cu anul 2006, Comisia nu a realizat o evaluare preliminară suficient de detaliată și că, prin urmare, Germania nu a avut posibilitatea de a clarifica problemele încă deschise.

5.2. *NOUL SISTEM DE FINANȚARE APLICABIL ÎNCEPÂND CU 2006*

(54) Germania a explicat că noul sistem de finanțare a fost conceput pentru a asigura respectarea celor patru criterii Altmark. În acest scop, toate fluxurile financiare – fie plăți directe, fie subvenții încrucișate – au fost incluse în calculul plăților compensatorii de serviciu public acordate de VRR întreprinderilor de transport.

([15]) Cauza C-280/00, citată mai sus, punctele 101 și 105-107.
([16]) JO L 156, 28.6.1969, p. 1.
([17]) JO L 130, 15.6.1970, p. 1.
([18]) Germania a prezentat observațiile primite de la VRR, RBG și BSM și a făcut numeroase referiri la acestea în cadrul observațiilor sale.

5.3. *DEFINIȚIA OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC (PRIMUL CRITERIU ALTMARK)*

(55) Germania a răspuns rezervelor exprimate de Comisie făcând referire la definiția obligațiilor de serviciu public și la actul de încredințare (considerentul 61 din decizia de inițiere a procedurii) și la categoriile de costuri 1, 2, 3 și 4 (considerentele 62-71 din decizia de inițiere a procedurii).

5.3.1. ACTUL DE ÎNCREDINȚARE

(56) Referitor la întrebarea dacă întreprinderile de transport din cadrul VRR trebuie realmente să își achite obligațiile de serviciu public definite în mod clar, Germania a declarat că autorizațiile ([19]) emise pentru operarea rutelor de autobuz și de tramvai în condițiile Legii privind transportul de călători (*Personenbeförderungsgesetz* – PBefG) nu reprezintă, în această privință, singurul temei juridic. În plus, Planul de transport public local (*Nahverkehrsplan*) ([20]) sau, pentru o scurtă perioadă după intrarea în vigoare a noului sistem de finanțare ([21]), deciziile consiliilor orașelor și districtelor respective, precum și notificările de finanțare corespunzătoare emise de VRR în baza Orientărilor privind finanțarea aduc clarificări suplimentare privind obligațiile de serviciu public. Prin urmare, obligațiile de serviciu public sunt impuse prin intermediul unui act triplu de încredințare (adică prin autorizații, Planurile de transport public local și notificarea de finanțare corespunzătoare emisă de VRR în baza Orientărilor privind finanțarea).

(57) Referitor la RBG, consiliul municipal Düsseldorf a aprobat noul sistem de finanțare al VRR prin decizia din 15 decembrie 2005, în care a hotărât, de asemenea, să întemeieze propriile Planuri de transport public local pe Orientările privind finanțarea, care fac parte din noul sistem de finanțare. Planul de transport public local 2002-2007 a fost stabilită de consiliul municipal Düsseldorf la 20 martie 2003. RBG se supune, de asemenea, Planurilor de transport public local ale orașelor și districtelor învecinate (districtul Rin Neuss, orașul Neuss, districtul Mettmann). Toate aceste Planuri de transport public local conțin dispoziții referitoare la rețeaua (de servicii și infrastructură) care trebuie asigurată de către RBG. RBG deține autorizații în baza PBefG pentru rutele de autobuz și de tramvai (suprateran și subteran) pe care le operează.

(58) Referitor la BSM, consiliul municipal Monheim și consiliul municipal Mettmann au aprobat noul sistem de finanțare VRR prin deciziile din 10 noiembrie 2005 și, respectiv, 19 decembrie 2005. A doua decizie prevede și faptul că Planul de transport public local pentru districtul Mettmann ([22]) trebuie aliniată la noul sistem de finanțare. Planul de transport public local 2004 pentru districtul Mettmann conține dispoziții referitoare la rețeaua (de servicii și infrastructură) care trebuie asigurată de BSM. BSM deține autorizații în baza PBefG pentru rutele de autobuz pe care le operează.

5.3.2. CATEGORIA DE COSTURI 1: ASIGURAREA INFRASTRUCTURII

(59) Germania a afirmat că, pentru executarea obligațiilor de serviciu public, întreprinderea trebuie să fie dotată cu vehicule. A subliniat faptul că, în Germania și în toate celelalte state membre, infrastructura utilizată pentru asigurarea serviciilor de transport public este pusă la dispoziție în mod obișnuit de stat. În consecință, Germania este de părere că asigurarea infrastructurii nu conferă niciun avantaj economic operatorilor în cauză. În plus, a subliniat faptul că VRR finanțează doar întreținerea, nu și construcția infrastructurii. De asemenea, VRR nu finanțează costurile totale de întreținere, ci doar costurile fixe (costurile variabile rezultate din utilizarea infrastructurii nu sunt compensate). Germania a prezentat o analiză a sarcinii adiționale rezultate din obligația de serviciu public ținând cont de numeroase criterii, în special de exploatarea capacității infrastructurii. Orice venit rezultat din utilizarea infrastructurii (de exemplu, publicitate) a fost scăzut din calculul costurilor suplimentare.

(60) În baza PBefG și a legislației de aplicare a acesteia ([23]), RBG și BSM sunt obligate să mențină în stare de funcționare infrastructura necesară pentru executarea serviciilor de transport pentru care sunt autorizate, în conformitate cu anumite standarde de calitate (cel mai important punct fiind dotarea stațiilor). Ambele fac obiectul unor cerințe suplimentare, care depășesc aceste cerințe juridice și care sunt cuprinse în Orientările VRR privind dotarea stațiilor (*Richtlinie Haltestellenausstattung im VRR 08/1991*) și în Planurile de transport public local aplicabile pentru fiecare în parte. Pentru RBG, de exemplu, acest lucru presupune un sistem dinamic de

([19]) O autorizație acordată unei întreprinderi de transport în baza Legii privind transportul de călători atrage după sine obligațiile de a presta serviciul în cauză, de a transporta orice călător în condițiile tarifului specificat în autorizație și de a respecta orarul autorizat.

([20]) Schema de transport public local stabilește rutele de transport public care trebuie operate în perioada în cauză. Sunt prezentate frecvența serviciilor de transport, valori-cheie privind distanțele de parcurs, standarde minime privind calitatea serviciilor de transport și a infrastructurii (cum ar fi capacitatea de lucru în rețea, standarde pentru legături, standarde pentru operații, inclusiv informarea pasagerilor, service, securitate și curățenie), precum și un plan de acțiune (care cuprinde, de exemplu, măsuri de investiții/întreținere în infrastructură și vehicule). Schema de transport public local prevede, așadar, baza necesară pentru definirea standardelor viitoare și a reperelor de calitate. Orice reducere a serviciilor oferite sau închiderea rutelor de către operatorul din domeniul transportului necesită acordul oficial al autorității regionale.

([21]) Germania estimează că, din cauza consultațiilor necesare, adoptarea unei Scheme de transport public local durează cel puțin un an și că, în consecință, a fost necesară găsirea unui instrument intermediar.

([22]) Schema de transport public local pentru districtul Mettmann este valabilă și în orașul Monheim, care nu dispune de o Schemă de transport public local proprie.

([23]) În special, Decretul privind funcționarea întreprinderilor de transport cu vehicule motorizate în domeniul transportului de călători (*Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr* –„BOKraft") și Decretul privind construcția și operarea tramvaielor (*Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen*– „BOStrab").

informare a călătorilor la 192 dintre stații și un sistem computerizat pentru controlul operațiilor. Cerințele suplimentare pentru BSM se referă la securitate, informare în stații, confort și curățenie.

5.3.3. CATEGORIA DE COSTURI 2: SARCINI DE MANAGEMENT ȘI MARKETING IMPUSE DE VRR SAU DE AUTORITATEA LOCALĂ COMPETENTĂ

(61) Germania a oferit clarificări suplimentare cu privire la această categorie de costuri, care conține în special costurile rezultate din activitățile de vânzare și marketing (de exemplu, sprijin pentru abonamente, oferirea de facilități pentru navetiști, cum ar fi zone tip „park and ride", și promovarea acestora, susținere pentru organizatorii de mari evenimente, call centers), alocarea veniturilor și alte sarcini de coordonare. În această categorie, venitul atribuibil este dedus în scopul calculării costurilor legate de sarcina suplimentară impusă de autoritățile publice.

(62) Această categorie nu include cerințe juridice. RBG și BSM au obligația de a executa aceste sarcini în baza unui acord de cooperare și a unui acord de alocare a venitului, care au fost încheiate cu VRR și care reprezintă o condiție prealabilă pentru participarea acestora la sistemul de finanțare VRR. Orientările acordului de cooperare conțin detalii cu privire la aceste sarcini. Atât RBG, cât și BSM fac obiectul unor sarcini suplimentare din această categorie, în condițiile Planului de transport public local al districtului Mettmann. Notificarea de finanțare aferentă emisă de VRR trebuie considerată a fi ultima etapă a actului de încredințare.

5.3.4. CATEGORIA DE COSTURI 3: STANDARDE PRIVIND CALITATEA VEHICULELOR, IMPUSE DE VRR SAU DE AUTORITATEA LOCALĂ COMPETENTĂ

(63) Potrivit clarificărilor oferite de Germania, costurile suplimentare asociate standardelor privind calitatea vehiculelor decurg din cerințele stabilite de VRR și/sau de autoritățile locale. Aceste cerințe de calitate sunt, de exemplu, vehicule mai ecologice decât cele impuse de lege sau utilizarea de vehicule climatizate sau cu podea joasă. Aceste cerințe pot fi stabilite pentru întreaga regiune VRR sau la nivel local de orașele sau districtele respective. Aceleași principii ca în categoriile anterioare se aplică pentru calcularea sarcinii suplimentare pentru întreprinderile de transport public.

(64) Planul de transport public local a orașului Düsseldorf obligă RBG să investească în vehicule cu podea joasă și în vehicule mai ecologice. Mai mult decât atât, consiliul municipal Düsseldorf a obligat RBG să monteze filtre de particule la vehiculele sale cu motoare diesel. În baza condițiilor Planului de transport public local al districtului Mettmann, BSM trebuie să investească în vehicule cu podea joasă.

5.3.5. CATEGORIA DE COSTURI 4: SERVICII DE TRANSPORT SUPLIMENTARE SAU ALTE SERVICII LEGATE DE OPERARE IMPUSE DE VRR SAU DE AUTORITATEA LOCALĂ COMPETENTĂ

(65) Germania a declarat că această categorie este alcătuită din trei subcategorii clar definite:

(66) (i) Categoria de costuri 4a: costurile suplimentare generate de serviciile neprofitabile în afara orelor de vârf impuse de autoritatea locală competentă sau de VRR: Germania a explicat că serviciile de transport public asigurate în afara orelor de vârf ([24]), solicitate de autoritățile publice, nu sunt profitabile. Totuși, aceste servicii sunt solicitate de autoritățile publice (VRR sau orașele și districtele respective) din motive de accesibilitate a serviciilor de transport. Obligațiile RBG de a asigura servicii de transport în afara orelor de vârf sunt stabilite în Planurile de transport public local ale orașului Düsseldorf, ale districtului Rin Neuss și ale districtului Mettmann. BSM este obligată să asigure servicii de transport în afara orelor de vârf în temeiul autorizațiilor acordate și în temeiul Planului de transport public local a districtului Mettmann. Notificarea de finanțare aferentă emisă de VRR trebuie considerată a fi ultima etapă a actului de încredințare.

(67) (ii) Categoria de costuri 4b: obligații sociale în legătură cu operarea impusă de acționar: referitor la această categorie, Germania a explicat că RBG și BSM sunt obligate să aplice acordul colectiv încheiat de Asociația municipală a angajatorilor din Renania de Nord-Westfalia (*Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen*), ce are ca rezultat o grilă de salarii medii mai mari. Întreprinderile municipale sunt, de asemenea, obligate să opereze și/sau să contribuie la schemele de pensii ale societății, în temeiul acordurilor colective care, în mod normal, nu sunt încheiate de întreprinderile private din sector. În baza participării la un fond (public) de pensii suplimentare, RBG trebuie să contribuie pentru angajații săi la acest fond. În egală măsură, BSM este obligată să opereze o schemă de pensii a societății în baza acordului colectiv specific. Costurile sunt calculate ca diferență între grila de salarizare de referință (grila de salarizare inclusă în acordul colectiv TV-N, grupa V, pasul 2, aplicată în mod obișnuit de întreprinderi private) și salariul efectiv, care include și costurile suplimentare efective ale schemei de pensii a societății.

([24]) Orele în afara perioadelor de vârf, mai puțin favorabile din punct de vedere economic, sunt:

Zile	Servicii de transport în comun în zonele urbane	Servicii de transport în comun în afara orașelor
Luni-vineri	0.00-6.00 și 19.00-0.00	00.00-6.00 și 18.00-0.00
Sâmbătă	0.00-6.00 și 16.00-0.00	întreaga zi
Duminică	Întreaga zi	Întreaga zi

(68) (iii) Categoria de costuri 4c: alte cerințe în legătură cu operarea sau cerințe inerente sistemului, care sunt impuse de autoritatea locală competentă sau de VRR, care sunt justificate individual și care duc la un dezavantaj economic: Germania a explicat că această categorie este o categorie deschisă, prin care, în baza unei dovezi individuale, poate fi acordată o compensație pentru dezavantaje economice rezultate din cerințele privind operarea sau cerințele referitoare la operarea unui sistem de transport public (de exemplu, cerințe speciale referitoare la protecția mediului și oferirea unor servicii suplimentare pentru evenimente publice de amploare). Germania a subliniat că RBG și BSM nu fac obiectul unor astfel de cerințe.

5.4. *PARAMETRII ÎN BAZA CĂRORA SE CALCULEAZĂ COMPENSAȚIA (AL DOILEA CRITERIU ALTMARK)*

(69) În introducere, Germania a oferit informații cu privire la și a descris procesul de stabilire a parametrilor pentru calcularea compensației.

(70) În legătură cu parametri aplicați pentru calcularea compensației, Germania a făcut o distincție între diferitele categorii de costuri.

(71) Referitor la asigurarea infrastructurii (categoria de costuri 1), Germania a declarat că VRR utilizează pentru serviciile de transport un anumit număr de kilometri de șine sau de șosea – specific fiecărei rețele locale (Bedienungsgebiet) și fiecărui mod de operare (Betriebszweig) – ca parametru pentru calcularea compensației.

(72) Referitor la sarcinile de management și marketing impuse de VRR sau de autoritatea locală competentă (categoria de costuri 2), VRR utilizează – potrivit Germaniei – un anumit număr de tarife în legătură cu încasările nete din majorarea tarifelor, specific fiecărei rețele locale și fiecărui mod de operare, ca parametru pentru calcularea compensației.

(73) Referitor la standardele privind calitatea vehiculelor, impuse de VRR sau de autoritatea locală competentă (categoria de costuri 3), Germania a declarat că parametrul pentru calcularea compensației cuprinde un anumit număr bazat pe un vehicul standard de calitate minimă, numărul fiind specific fiecărei rețele locale și fiecărui mod de operare.

(74) Referitor la serviciile suplimentare de transport sau alte servicii în legătură cu operarea impusă de VRR sau de autoritatea locală competentă (categoria de costuri 4), Germania a făcut distincție între cele trei subcategorii.

(75) Pentru prima subcategorie, și anume, costurile suplimentare rezultate din serviciile neprofitabile prestate în afara perioadelor de vârf, impuse de autoritatea locală competentă sau de VRR (categoria de costuri 4a), VRR utilizează un parametru pentru calcularea compensației bazat pe diferența între venitul marginal și costurile marginale pe kilometru. Acest lucru este specific fiecărei rețele locale și fiecărui mod de operare.

(76) Referitor la a doua subcategorie, parametrul constă într-o valoare determinată prin compararea salariului mai mare cu dispozițiile unui anumit acord colectiv („TV-N, grupa V, pasul 2") (categoria de costuri 4b), care se consideră a conține aproape aceleași grile de salarizare, și stabilirea ulterioară a unui număr pentru fiecare șofer, specific fiecărei rețele locale și fiecărui mod de operare.

(77) În final, potrivit Germaniei, alte cerințe în legătură cu operarea sau cerințe inerente sistemului, care sunt impuse de autoritatea locală competentă sau de VRR, care sunt justificate individual și care conduc la un dezavantaj economic (categoria de costuri 4c) sunt calculate întotdeauna individual, cu condiția ca acestea să fie documentate corespunzător.

5.5. *INEXISTENȚA SUPRACOMPENSĂRII (AL TREILEA CRITERIU ALTMARK)*

(78) Germania a explicat că VRR solicită tuturor întreprinderilor de transport din cadrul VRR să depună rapoarte anuale cu privire la cheltuielile din fonduri cu scopul de a dovedi inexistența unei supracompensări cu privire la obligațiile de serviciu public.

(79) Aceste rapoarte trebuie să conțină costurile efective (cheltuieli minus venituri) generate la îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, acestea fiind verificate ulterior de un contabil certificat și de VRR în privința corectitudinii și a caracterului complet. Potrivit Germaniei, dacă VRR descoperă că, în baza acestor rapoarte, există o supracompensare, această supracompensare va fi recuperată.

(80) Pentru recuperare, este necesar să se facă distincție între compensația acordată de VRR în baza unei decizii administrative și compensația plătită direct întreprinderii de transport în baza punctului 19 din Ordonanța ZV VRR.

(81) În primul caz, decizia administrativă este numită o „notificare pozitivă de finanțare" (*positiver Finanzierungsbescheid*), potrivit Orientărilor privind finanțarea. Conform punctului 7.4.1 din Orientările privind finanțarea, VRR însăși dispune recuperarea oricărei supracompensări.

(82) În cel de al doilea caz, VRR emite întâi o „notificare negativă de finanțare" (*ablehnender Finanzierungsbescheid*) conform punctului 7.4.2 din Orientările privind finanțarea sau o „notificare cu caracter obligatoriu privind cuantumul compensației admise". Într-o astfel de situație, punctul 8.3 din Orientările privind finanțarea prevede că VRR trebuie să informeze orașul sau districtul în proprietatea căruia se află întreprinderea de transport în privința obligației sale de a recupera supracompensarea.

5.6. *ÎNTREPRINDERE TIPICĂ, BINE GESTIONATĂ ȘI ECHIPATĂ CORESPUNZĂTOR CU MIJLOACE DE TRANSPORT (AL PATRULEA CRITERIU ALTMARK)*

(83) Germania a declarat, contrar observației Comisiei din cadrul deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare, că parametrii pentru calcularea compensației de serviciu public au fost prezentați și țin seama de toate informațiile disponibile oferite de întreprinderile publice și private din cadrul sau în afara zonei VRR. VRR a stabilit costurile (adică, datele țintă) care rezultă din activitățile de executare a obligațiilor de serviciu public din primele trei categorii aparținând unei întreprinderi tipice, bine gestionate în colaborare cu propriul expert/auditor, Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH („IVT" sau „expertul"). IVT dispune de date comparative, rezultate dintr-o analiză comparativă, privind un număr mare de întreprinderi de transport cu sediul în Germania și Austria. Datele țintă au fost ajustate de VRR, ținând cont de anumite caracteristici specifice (de exemplu, regionale). Datele țintă pentru a patra categorie sunt stabilite prin referire la anumite date privind piața regională.

(84) La finalul analizei sale, VRR definește o marjă pentru prețurile medii ale pieței pentru diferitele categorii de costuri. Aceste date țintă au fost stabilite pentru anul 2003 și sunt actualizate în funcție de un indice în conformitate cu anexa 9 la Orientările privind finanțarea (dispoziții referitoare la „evoluția nivelului prețurilor în timp") și cu reducerea/creșterea volumului și schimbările la nivelul structurilor.

(85) Germania a subliniat în special faptul că, în opinia sa, dacă o întreprindere îndeplinește o obligație de serviciu public (cum ar fi, de exemplu, retribuirea angajaților cu salarii mai mari decât nivelul normal ca urmare a unor decizii de politică) nu se poate trage concluzia că o astfel de întreprindere nu este bine gestionată.

5.7. *DENATURAREA CONCURENȚEI ȘI AFECTAREA SCHIMBURILOR DINTRE STATELE MEMBRE*

(86) Germania a exprimat opinia că finanțarea publică în scopul acoperirii costurilor de întreținere a infrastructurii nu afectează schimburile dintre statele membre, deoarece această infrastructură este utilizată exclusiv de beneficiarul acestei finanțări. În plus, a argumentat că finanțarea în scopul acoperirii costurilor de întreținere a infrastructurii nu afectează o piață distinctă deschisă concurenței, adică piața de transport regional-local, deoarece sistemul de finanțare al VRR previne ca finanțarea alocată pentru acoperirea costurilor de întreținere a infrastructurii (unde piața este închisă concurenței) să fie utilizată de întreprinderile de transport pe piața deschisă concurenței. Mai mult decât atât, operatorii de servicii de transport public trebuie să asigure conturi separate pentru diferitele categorii de costuri.

5.8. *COMPATIBILITATEA AJUTORULUI CU PIAȚA INTERNĂ*

(87) Fiind de părere că nu există niciun ajutor de stat în favoarea RBG sau BSM, Germania a prezentat observații privind compatibilitatea ajutorului pretins numai referitor la a doua subcategorie a celei de-a patra categorii, și anume, obligațiile sociale în legătură cu funcționarea impusă de acționar ([25]). Aceasta a argumentat că o compensație a unei grile de salarii mai mari este, în orice caz, compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

5.9. *COMPATIBILITATEA AJUTORULUI ÎN TEMEIUL REGULAMENTULUI (CE) NR. 1370/2007*

(88) Întrucât Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009, Comisia a solicitat Germaniei să își prezinte observațiile cu privire la compatibilitatea noului sistem de finanțare cu piața internă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

(89) În principiu, Germania era de părere că evaluarea compatibilității noului sistem de finanțare de către Comisie trebuie să se realizeze în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 abia începând cu 3 decembrie 2009.

(90) Mai mult decât atât, Germania a argumentat că noul sistem de finanțare – în cazul în care implică un ajutor de stat – este, de asemenea, compatibil cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(91) Germania a informat, de asemenea, Comisia cu privire la următoarele adaptări la noul sistem de finanțare pentru a îndeplini cerințele Regulamentului (CE) nr. 1370/2007:

([25]) A prezentat și observații cu privire la compatibilitatea, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, a ajutorului pentru instruire profesională, care este considerată a se încadra la categoria a patra, a treia subcategorie. Deoarece, la această categorie, nu s-a impus nicio obligație societăților RBG și BSM, aceste observații nu vor fi menționate aici în detaliu.

(92) (a) Încredințarea misiunii de serviciu public: obligațiile de serviciu public impuse pentru RBG (decizia autorității competente din 25 iunie 2009) și pentru BSM (decizia autorității competente din 26 noiembrie 2009) au fost centralizate într-un singur contract de servicii publice cu o durată limitată la 10 ani.

(93) (b) Aplicarea anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: efectul financiar net va fi calculat în funcție de dispozițiile anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

6. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

(94) Comisia a primit observațiile unei părți interesate, care a solicitat un tratament confidențial. Reclamantul inițial, orașul Langenfeld, nu a prezentat observații.

(95) Partea interesată a contestat constatarea Comisiei potrivit căreia vechiul sistem de finanțare este un ajutor existent.

(96) În ceea ce privește finanțarea prin subvenționare încrucișată, partea terță a afirmat că aceasta este o practică numită în mod obișnuit „kommunaler Querverbund", comună unui număr mare de societăți holding municipale din Germania, fapt ce, potrivit părții terțe, a fost pus la îndoială printr-o hotărâre a Curții Federale de Finanțe din Germania ([26]). În opinia părții terțe, acolo unde apare o astfel de subvenționare încrucișată prin intermediul unui acord de control și de transfer de profit/pierderi, nu există nicio posibilitate de a evita supracompensarea având în vedere caracterul automat al transferului. Partea terță a contestat faptul că, în realitate, VRR ține cont de subvenționarea încrucișată când pune în practică sistemul său financiar și că, în consecință, VRR adaptează în mod corespunzător sumele de finanțare.

(97) În ceea ce privește finanțarea prin VRR, partea terță a argumentat că noul sistem de finanțare al VRR nu este pus în practică în conformitate cu indicațiile formulate în Orientările privind finanțarea din următoarele motive:

(98) Potrivit părții terțe, obligațiile de serviciu public sunt definite într-un mod netransparent în colaborare cu înseși întreprinderile de transport. A argumentat că un act triplu de încredințare trebuie să corespundă cerinței de claritate la fel ca un act simplu. Aceasta a susținut că, în general, autorizațiile acordate în baza PBefG nu pot fi considerate a fi impunerea unei obligații de serviciu public, deoarece sunt acordate la inițiativa întreprinderii de transport în cauză, care, prin urmare, definește și condițiile serviciului său. În plus, întreprinderea de transport însăși poate solicita o ajustare ulterioară a autorizației. Partea terță a considerat, de asemenea, că Planurile de transport public local nu reprezintă un act adecvat de încredințare, deoarece nu impun nicio obligație, ci, mai curând, doar definesc – în mod general – obiective politice.

(99) Referitor la asigurarea infrastructurii, partea terță a afirmat că nu există o definiție exactă a obligațiilor și că doar cadrul măsurilor care pot fi, în general, finanțate a fost clarificat. Mai mult, partea terță a afirmat că cea mai mare parte a investiției din această categorie ar fi suportată, în mod normal, de întreprinderile de transport în propriul interes economic.

(100) Referitor la sarcinile de management și marketing impuse de VRR sau de autoritatea locală competentă, partea terță a argumentat că sarcinile de management și marketing în legătură cu participarea la o asociație de transport, cum ar fi VRR, reprezintă un aspect al cadrului economic general din acest sector. În realitate, nicio întreprindere de transport nu operează în afara sistemului unei asociații de transport. În consecință, potrivit părții terțe, îndeplinirea sarcinilor de management și marketing impuse de o asociație de transport reprezintă o condiție prealabilă necesară pentru obținerea unei autorizații, care, în caz contrar, ar fi refuzată de autoritatea competentă. În cele din urmă, statutul de membru al unei asociații de transport aduce cu sine anumite beneficii economice, de exemplu, economii de scară.

(101) În legătură cu standardele privind calitatea vehiculelor, impuse de VRR sau de autoritatea locală competentă, partea terță a prezentat observația că noul sistem de finanțare VRR nu definește exact ce tip de vehicul ar fi achiziționat de întreprinderile de transport exclusiv din propriul interes economic.

(102) Referitor la costurile suplimentare generate de serviciile neprofitabile în afara orelor de vârf impuse direct de autoritatea locală competentă sau de VRR, partea terță a declarat că astfel de servicii pot fi prestate cu un cost marginal, dacă sunt planificate corespunzător, întreprinderea de transport trebuind să calculeze, în opinia sa, cerințele privind vehiculele și personalul în funcție de necesarul la orele de vârf.

(103) Referitor la obligațiile sociale în legătură cu prestația impusă de acționar, partea terță a prezentat observația că suportarea unor cheltuieli mai mari privind personalul nu poate fi considerată o obligație de serviciu public sau un serviciu de interes economic general, deoarece nu se raportează la dispoziția privind serviciile de transport.

([26]) Curtea Federală de Finanțe, hotărârea din 14.7.2004 – I R 9/03 –, BFHE 207, 142.

(104) Referitor la alte cerințe legate de operare sau cerințe inerente sistemului, impuse de autoritatea locală competentă sau de VRR, care sunt justificate individual și care conduc la un dezavantaj economic, partea terță a argumentat că acestea nu pot fi considerate obligații de serviciu public și că, în realitate, nu sunt impuse întreprinderilor de transport.

(105) În ceea ce privește al doilea criteriu Altmark, partea terță a subliniat faptul că niciun sistem comun de definire a parametrilor nu se aplică pentru a doua și a treia subcategorie din categoria a patra de obligații de serviciu public din noul sistem de finanțare al VRR. Potrivit părții terțe, corectitudinea parametrilor stabiliți în toate categoriile nu poate fi verificată de concurenți, deoarece parametrii nu sunt publicați. În plus, bugetul VRR pentru 2006 a fost votat abia în februarie/martie 2006. Conform părții terțe, acest lucru arată că parametrii pentru 2006 nu au fost stabiliți în prealabil.

(106) În ceea ce privește al treilea criteriu Altmark, partea terță a considerat că obligațiile de serviciu public nu pot fi evaluate complet separat de activitățile comerciale ale întreprinderilor de transport. Mai mult, supracompensarea trebuie evaluată separat pentru fiecare categorie în parte. În opinia părții terțe, noul sistem de finanțare nu asigură faptul că, în diversele categorii, se ține cont de veniturile relevante sau de alte avantaje economice în legătură cu obligația de serviciu public. Caracterul automat al mecanismului de subvenționare încrucișată nu permite evitarea supracompensării în sistemul de finanțare al VRR.

(107) În ceea ce privește al patrulea criteriu Altmark, partea terță a argumentat că, în baza informațiilor de care dispunea, nu a putut evalua caracterul adecvat al metodei de analiză comparativă a performanțelor aplicată de VRR. A declarat că numărul total de întreprinderi ale căror date comparative sunt analizate nu este hotărâtor pentru a determina dacă aceste date comparative reflectă costurile unei întreprinderi medii, bine gestionate. În opinia acesteia, ceea ce contează este selectarea corectă a întreprinderilor și ponderarea corectă a datelor colectate de la întreprinderi de diferite tipuri.

(108) Referitor la efectul asupra concurenței și asupra schimburilor dintre statele membre, partea terță a fost de acord cu evaluarea preliminară a Comisiei și, în consecință, a considerat că măsurile constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(109) În opinia părții terțe, Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 este aplicabil în prezentul caz. Germania nu a făcut uz de posibilitatea de excludere a serviciilor în cauză din domeniul de aplicare al regulamentului. Argumentarea BVerwG, care a pronunțat o decizie opusă, este eronată. Din punctul de vedere al părții terțe, măsurile în cauză nu respectă dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și, prin urmare, nu sunt compatibile cu piața internă.

(110) Într-o notă generală, partea terță a argumentat că VRR nu dispune de mijloacele necesare pentru monitorizarea conformității cu dispozițiile noului sistem de finanțare. În consecință, VRR nu poate asigura conformitatea cu al patrulea criteriu Altmark.

(111) În final, partea terță a oferit ample comentarii, în special în cadrul observațiilor prezentate ulterior, cu privire la modul în care VRR se finanțează prin contribuțiile percepute de la orașele și districtele membre.

7. OBSERVAȚIILE GERMANIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚII TERȚE

(112) În introducere, Germania a declarat că a furnizat Comisiei toate informațiile necesare și că, prin urmare, nu a fost necesar să includă observații referitoare la aspectele aduse în discuție de partea terță în observațiile sale. Cu toate acestea, Germania a răspuns ulterior la anumite observații prezentate de partea terță.

(113) Germania a declarat că bugetul VRR nu are nicio importanță pentru încredințarea efectivă a obligațiilor de serviciu public sau pentru definirea parametrilor. A explicat că, în prezent, nu există nicio obligație de a publica date referitoare la stabilirea parametrilor pentru calcularea compensației.

(114) Germania a contestat argumentul părții terțe conform căruia serviciile în afara orelor de vârf pot fi prestate la un cost marginal. De asemenea, a contestat că statutul de membru al unei asociații de transport reprezintă o condiție generală prealabilă pentru realizarea activităților de transport public.

(115) Germania a subliniat faptul că veniturile conexe activităților de executare a obligațiilor de serviciu public în diferitele categorii au fost realmente atribuite corect categoriilor respective și că, în orice caz, VRR ar analiza profiturile nefiresc de mari.

(116) Germania a arătat că încredințarea obligației de îndeplinire a unor standarde mai ridicate privind calitatea vehiculelor rezultă din Planurile de transport public local, din deciziile consiliului competent al orașului sau al districtului și din Orientările VRR privind finanțarea.

(117) Referitor la subvenționarea încrucișată, Germania a subliniat faptul că elementul automat în cadrul unui transfer de profit și pierderi se reflectă doar în contabilitate și că plata efectivă a sumelor nu se efectuează automat.

8. **DOMENIUL DE APLICARE AL PROCEDURII ȘI DECIZIA FINALĂ**

(118) În prezentul caz, Germania a argumentat că, întrucât plângerea orașului Langenfeld viza vechiul sistem de finanțare, care nu a făcut obiectul procedurii oficiale de investigare în cauză, Comisia, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Comisiei din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 [în prezent articolul 108 din TFUE] din Tratatul CE ([27]), nu are dreptul de a lua o decizie.

(119) Comisia notează că a acționat în conformitate cu dispozițiile articolului 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, deoarece trebuie să analizeze orice informație deținută, obținută din orice sursă, referitoare la presupusul ajutor de stat ilegal. Mai mult decât atât, a realizat și o evaluare preliminară în conformitate cu cerințele articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999.

(120) Din acest motiv, nu se poate exclude posibilitatea Comisiei de a lua o decizie în prezentul caz pentru a închide procedura oficială de investigare cu privire la noul sistem de finanțare. Comisia evidențiază și faptul că prezenta investigație nu vizează vechiul sistem de finanțare.

(121) Referitor la finanțarea în scopul executării obligației de serviciu public, Comisia a presupus în cadrul deciziei de inițiere că noul sistem de finanțare a intrat în vigoare la 28 iunie 2005, adică data adoptării deciziei de punere în aplicare.

(122) Cu toate acestea, astfel cum Germania a precizat în timpul procedurii oficiale de investigare, noul sistem de finanțare a intrat în vigoare abia la 1 ianuarie 2006 și nu concomitent cu adoptarea deciziei la 28 iunie 2005.

(123) Așadar, Comisia poate concluziona că vechiul sistem de finanțare a rămas în vigoare până la 31 decembrie 2005. Astfel cum Comisia a explicat deja în decizia sa din 20 decembrie 2006, vechiul sistem de finanțare constituie ajutor existent. În consecință, Comisia își va limita evaluarea la perioada începând din 1 ianuarie 2006.

(124) Germania a informat Comisia asupra faptului că noul sistem de finanțare a fost modificat în septembrie 2009 în lumina intrării în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Mai precis, au fost modificate actele de încredințare și normele de compensare din Orientările privind finanțarea.

(125) Comisia consideră că nu este posibilă adoptarea unei poziții finale cu privire la existența ajutorului de stat și la posibila compatibilitate a noului sistem financiar astfel modificat cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, fără a oferi în prealabil Germaniei posibilitatea de a prezenta observații referitoare la eventualele rezerve ale Comisiei cu privire la aceste modificări.

(126) Așadar, fără a consulta Orientările privind finanțarea modificate în 2009 în lumina Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și actele de încredințare modificate în 2009 în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, Comisia limitează această decizie finală la plățile compensatorii efectuate către RBG și BSM în baza noului sistem de finanțare și a acordurilor de partajare a veniturilor pentru perioada 2006-2009. Comisia își rezervă dreptul de a evalua Orientările privind finanțarea modificate în 2009 în lumina Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și actele de încredințare modificate în 2009 în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 în cazul în care apar îndoieli cu privire la conformitatea acestora cu normele UE privind ajutoarele de stat.

9. **EXISTENȚA AJUTORULUI DE STAT**

(127) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE prevede că „sunt compatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

9.1. *RESURSELE DE STAT ȘI IMPUTABILITATEA STATULUI*

(128) Pentru evaluarea existenței resurselor de stat și imputabilitatea acestora este necesar să se facă distincția între plățile compensatorii acordate de VRR întreprinderilor de transport în baza Orientărilor privind finanțarea, pe de o parte, și plățile directe efectuate către întreprinderile de transport în baza punctului 19 din Ordonanța ZV VRR, pe de altă parte.

([27]) JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

Plăți efectuate în temeiul Orientărilor privind finanțarea

(129) Referitor la plățile compensatorii acordate de VRR întreprinderilor de transport în baza Orientărilor privind finanțarea, Comisia observă că VRR este un organ public finanțat prin contribuțiile percepute orașelor și districtelor membre ale acestuia. Prin urmare, Comisia concluzionează că aceste sume sunt plătite din resurse de stat. VRR face parte din administrația regională. Așadar, deciziile sale de finanțare sunt, de asemenea, imputabile statului.

Plăți efectuate în temeiul acordurilor de control și transfer de profit/pierderi

(130) Referitor la plățile directe efectuate către întreprinderile de transport, în baza punctului 19 din Ordonanța ZV VRR, în legătură cu acordurile de partajare a veniturilor, Comisia afirmă că toate cele cinci opțiuni prevăzute în acest regulament provin de la întreprinderi sau organe publice.

(131) Comisia observă că plățile efectuate către RBG și BSM prin acorduri de partajare a veniturilor sau acorduri încheiate cu acționarul provin, de asemenea, de la întreprinderi publice. Orașul Düsseldorf deține 100 % din acțiunile Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, iar orașul Monheim deține 100 % din acțiunile Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Din acest motiv, indiferent de statutul lor corporativ sau alt statut legal, ambele sunt întreprinderi în sensul articolului 2 litera (b) din Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi ([28]).

(132) Prin urmare, Comisia concluzionează că fondurile acordate societăților RBG și BSM prin Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH și Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH sunt finanțate din resurse de stat.

(133) Cu toate acestea, Curtea de Justiție a decis, de asemenea, că, deși statul este în măsură să controleze o întreprindere publică și să exercite o influență dominantă asupra operațiunilor sale, exercitarea efectivă a acestui control într-un caz particular nu poate fi presupusă automat. O întreprindere publică poate acționa într-un mod mai mult sau mai puțin independent, în funcție de gradul de autonomie acordat acesteia de către stat. În consecință, simplul fapt că o întreprindere publică se află sub controlul statului nu este suficient ca măsurile luate de acea întreprindere, de exemplu, finanțarea întreprinderilor în cauză, să fie considerate a fi imputabile statului. Este necesară și analizarea măsurii în care autoritățile publice trebuie considerate a fi implicate, într-un fel sau altul, în procesul de adoptare a acestor măsuri. Referitor la acest punct, Curtea a arătat că posibilitatea de a imputa statului o măsură luată de o întreprindere publică poate fi dedusă dintr-un set de indicatori rezultați din circumstanțele acestui caz și din contextul în care s-a luat acea măsură ([29]).

(134) Acești indicatori pot fi integrarea întreprinderii în structurile administrației publice, natura activităților sale și exercitarea acestora din urmă pe piață, în condiții normale de concurență, cu operatori privați, statutul legal al întreprinderii (în sensul intrării sub incidența dreptului public sau a dreptului uzual al societăților comerciale), intensitatea supravegherii exercitate de autoritățile publice asupra conducerii întreprinderii sau orice alt indicator care arată, în cazul de față, o implicare a autorităților publice în procesul de adoptare a unei măsuri sau improbabilitatea implicării acestora, ținându-se cont și de amploarea măsurii, de conținutul acesteia sau de condițiile pe care le cuprinde ([30]).

(135) În primul rând, Comisia observă că, în general, în ceea ce privește prestarea de servicii de transport public, acestea sunt activități care joacă un rol fundamental în cadrul mai multor politici: politica privind transporturile, politica de dezvoltare economică regională sau politica de planificare a orașelor și a țării. În general, autoritățile publice nu sunt „absente" când se iau decizii cu privire la compensarea unei obligații de serviciu public.

(136) În al doilea rând, în ceea ce privește supravegherea activităților societăților Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH și Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH de către stat, Comisia afirmă că, potrivit celor mai recente informații disponibile, șapte din cei zece membri ai consiliului de supraveghere al Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH sunt membri ai consiliului municipal al orașului Düsseldorf ([31]) și că toți cei șapte membri ai consiliului de supraveghere al Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH sunt membri ai consiliului municipal al orașului Monheim ([32]). În ambele cazuri, primarul este unul dintre acești membri.

([28]) JO L 318, 17.11.2006, p. 17.

([29]) Hotărârea în cauza C-482/99, Franța/Comisia, Rec., 2002, p. I-4397, punctele 52 și 57 („Stardust Marine").

([30]) Stardust Marine, punctele 55 și 56.

([31]) Landeshauptstadt Düsseldorf, Beteiligungsbericht 2006, fișa „Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH" (disponibil la: http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf), p. 22.

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

(137) În al treilea rând, Comisia observă, în plus, că plățile efectuate prin intermediul unui acord de control și transfer al profitului/pierderilor au fost supuse aprobării consiliului de supraveghere al Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Deopotrivă, transferurile de capital ale Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH necesită aprobarea consiliului de supraveghere al acesteia.

(138) În lumina celor prezentate anterior, Comisia concluzionează că deciziile ca holdingurile respective ale orașelor Düsseldorf și Monheim să efectueze plăți către RBG și BSM sunt imputabile statului.

(139) În lumina celor prezentate anterior, Comisia concluzionează că măsurile sunt finanțate prin resurse de stat și sunt imputabile Germaniei.

9.2. *AVANTAJ ECONOMIC SELECTIV*

(140) În continuare, trebuie stabilit dacă măsurile conferă un avantaj economic selectiv societăților RBG și BSM.

(141) Din hotărârea Altmark reiese că „în cazul în care o măsură de stat trebuie considerată drept compensație pentru serviciile prestate de către întreprinderile beneficiare în vederea executării obligațiilor de serviciu public, astfel încât respectivele întreprinderi nu beneficiază de un avantaj financiar real, iar măsura nu determină, prin urmare, o poziție mai avantajoasă din punct de vedere competitiv a întreprinderilor în cauză față de întreprinderile concurente, atunci respectiva măsură nu intră sub incidența articolului 92 alineatul (1) din tratat [în prezent, articolul 107 alineatul (1) din TFUE]. Cu toate acestea, pentru ca o astfel de compensație să nu poată fi calificată drept ajutor de stat într-un caz concret, trebuie îndeplinite mai multe condiții" ([33]).

(142) În acest sens, autoritățile germane susțin că finanțarea societăților RBG și BSM prin măsurile în cauză – atât finanțarea asigurată prin subvenționare încrucișată, cât și finanțarea asigurată direct de către acționarii publici ai întreprinderilor în cauză și finanțarea directă prin VRR – respectă cele patru criterii ale hotărârii Altmark și, prin urmare, nu pot fi considerate ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

([33]) Cauza C-280/00, citată mai sus, punctele 87 și 88.

9.2.1. ÎNTREPRINDEREA BENEFICIARĂ TREBUIE REALMENTE SĂ ÎȘI ACHITE OBLIGAȚIILE DE SERVICIU PUBLIC DEFINITE ÎN MOD CLAR

(143) În primul rând, potrivit hotărârii menționate anterior, este necesar să se stabilească în ce măsură „întreprinderea beneficiară trebuie realmente să își achite obligațiile de serviciu public și (dacă) aceste obligații trebuie să fie definite în mod clar".

(144) În cazul de față, societăților RBG și BSM li s-a încredințat executarea de obligații de serviciu public prin așa-numitul act triplu de încredințare, și anume:

— autorizațiile acordate de Guvernul regional din Düsseldorf;

— Planurile de transport public local ale orașelor Düsseldorf și Neuss, ale districtului Rin Neuss și ale districtului Mettmann și

— notificările de finanțare pozitive și negative privind valoarea compensării admise, emise de VRR în baza punctului 7.2. din Orientările privind finanțarea.

(145) Autoritățile germane au prezentat Comisiei copii ale acestor acte.

(146) Ca răspuns la observațiile părții terțe, Comisia consideră că, deși impunerea obligației de serviciu public prin intermediul unui singur act ar fi sporit transparența, acest lucru nu este neapărat necesar pentru a îndeplini primul criteriu Altmark.

(147) În decizia sa de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia a considerat că, în cazul de față, obligația de serviciu public cuprinde prestarea de servicii publice de transport de călători cu autobuzul, tramvaiul sau transport feroviar în baza autorizațiilor deținute de RBG și BSM conform punctelor 8 și 13 din PbefG (a se vedea considerentul 61 din decizia de inițiere).

(148) În plus, Comisia observă că obligația de serviciu public a societăților RBG și BSM de a asigura servicii de transport de călători decurge din autorizațiile obținute, împreună cu cerința de respectare a Planurilor de transport public local în ceea ce privește frecvența, rutele deservite și alte cerințe; notificările de finanțare ale VRR, bazate pe Orientările privind finanțarea, oferă detalii suplimentare cu privire la aceste condiții.

(149) Prin urmare, Comisia concluzionează că, în cazul de față, obligația de serviciu public cuprinde asigurarea completă a serviciilor publice de transport de călători cu autobuzul, tramvaiul și transport feroviar în baza autorizațiilor deținute de RBG și BSM conform articolelor 8 și 13 din PbefG.

150) Aceasta înseamnă că obligațiile de serviciu public nu sunt limitate la cele patru categorii de costuri pentru care întreprinderile de transport pot solicita compensații, ci includ și asigurarea serviciilor de transport în perioadele de vârf. Definiția celor patru categorii de costuri pentru care întreprinderile de transport pot solicita compensații este importantă numai pentru evaluarea conformității cu cel de al doilea criteriu Altmark.

(151) Prin urmare, Comisia concluzionează că actul triplu de încredințare stabilește în mod clar și specific obligațiile de serviciu public pe care RBG și BSM trebuie să le execute, și anume, toate serviciile de transport definite în autorizații și Planurile de transport public local.

9.2.2. PARAMETRII ÎN BAZA CĂRORA SE CALCULEAZĂ COMPENSAȚIA AU FOST STABILIȚI ANTICIPAT ÎNTR-O MANIERĂ OBIECTIVĂ ȘI TRANSPARENTĂ

(152) În al doilea rând, Comisia trebuie să stabilească dacă „parametrii în baza cărora se calculează compensația au fost stabiliți anticipat într-o manieră obiectivă și transparentă".

(153) Comisia notează că, în vederea îndeplinirii celui de al doilea criteriu Altmark, nu este necesar să se stabilească anticipat suma totală a compensației atâta timp cât metodologia și parametrii relevanți pentru calcularea acestei sume au fost stabiliți anticipat într-o manieră care nu permite ajustări discreționare ulterioare.

(154) În cadrul deciziei sale de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la măsura în care toate cele patru categorii de costuri pentru care Orientările privind finanțarea prevăd plăți compensatorii se referă într-adevăr la o obligație de serviciu public, dacă au fost definite în mod clar și dacă cel puțin o parte din costurile acoperite de categoriile de costuri nu ar trebui plătită de întreprinderi în propriul interes comercial (a se vedea considerentele 61-75 din decizia de inițiere a procedurii). Autoritățile germane și părțile terțe au furnizat informații suplimentare cu privire la acest punct.

(155) Comisia declară în primul rând că cele patru categorii de costuri, contrar formulării Orientărilor privind finanțarea, nu constituie în sine obligații de serviciu public (a se vedea și secțiunea anterioară cu privire la îndeplinirea primului criteriu Altmark) ([34]). Ele definesc mai curând categorii de costuri pentru care întreprinderile de transport pot solicita compensații. Aceste categorii de costuri nu acoperă toate categoriile de costuri ale unei întreprinderi de transport. Mai precis, acestea exclud asigurarea de bază cu vehicule de transport (numai cerințele de calitate suplimentare sunt acoperite), precum și salarii competitive acordate în timpul orelor de vârf pentru rutele profitabile. Acest punct va fi dezvoltat în continuare și în secțiunile de evaluare a criteriilor Altmark trei și patru.

(156) De asemenea, Comisia trebuie să analizeze fiecare dintre punctele care au ridicat îndoieli și să le evalueze în lumina observațiilor primite. Rezervele exprimate de Comisie au vizat următoarele puncte:

— Categoriile de costuri corespund costurilor care reprezintă costuri pentru achitarea obligațiilor de serviciu public?

— Este posibilă includerea, ca în cazul Orientărilor privind finanțarea, a unei „categorii deschise de costuri"?

— Parametrii în baza cărora se calculează compensația au fost stabiliți anticipat într-o manieră obiectivă și transparentă?

Categoriile de costuri corespund costurilor pentru achitarea obligațiilor de serviciu public

(157) *Categoria de costuri 1: asigurarea infrastructurii*

(158) În baza informațiilor suplimentare furnizate de Germania, Comisia poate conchide că acea compensație plătită în baza acestei categorii se limitează la infrastructura necesară pentru asigurarea serviciilor publice de transport de călători cu autobuzul, cu tramvaiul sau transport feroviar în baza autorizațiilor deținute de RBG și BSM conform articolelor 8 și 13 din PbefG. Referitor la definiția exactă a infrastructurii, Comisia arată că actul triplu de încredințare definește în mod clar infrastructura care trebuie asigurată de întreprinderile de transport.

([34]) Din acest motiv, Comisia a inclus în decizia sa de inițiere a procedurii o parte a evaluării celui de al doilea criteriu Altmark în secțiunea care tratează primul criteriu Altmark.

(159) Comisia nu a exprimat îndoieli cu privire la *categoria de costuri 2*.

(160) *Categoria de costuri 3: standarde privind calitatea vehiculelor, impuse de VRR sau de autoritatea locală competentă*

(161) Referitor la acest punct, Comisia concluzionează că Germania a dovedit că întreprinderile de transport nu ar cumpăra vehicule cu nivelul de calitate cerut, deoarece orice venit adițional generat de calitatea superioară a serviciilor nu ar fi suficient pentru compensarea costurilor suplimentare.

(162) *Categoria de costuri 4: servicii suplimentare de transport sau alte servicii legate de operare impuse de VRR sau de autoritatea locală competentă*

(163) Referitor la acest punct, Comisia conchide că, în ceea ce privește serviciile în afara orelor de vârf, Germania a dovedit că întreprinderile de transport nu ar asigura aceste servicii în propriul interes comercial.

Necompensarea costurilor în temeiul categoriei deschise de costuri în cazul BSM și RBG

(164) A doua rezervă referitoare la acest punct a vizat faptul că a treia subcategorie din categoria de costuri 4 a fost o categorie deschisă, care a permis întreprinderilor de transport să solicite compensații pentru orice alte cerințe legate de operare sau sistem (impuse de autoritatea locală competentă sau de VRR), care sunt justificate individual și conduc la un dezavantaj economic.

(165) Referitor la acest aspect, Comisia declară că Germania a informat Comisia cu privire la faptul RBG și BSM nu au beneficiat de plăți compensatorii în cadrul acestei subcategorii.

Parametri stabiliți anticipat într-o manieră obiectivă și transparentă

(166) Metoda de calcul al compensației de care poate beneficia o singură întreprindere de transport este descrisă în anexele 2 și 8 la Orientările privind finanțarea.

(167) Anexa 2 conține o descriere detaliată a celor patru categorii de costuri, precum și formulare de completat pentru a transmite VRR informațiile în baza cărora VRR calculează compensația pentru fiecare dintre cele patru categorii de costuri referitoare la fiecare dintre serviciile asigurate (autobuz, tramvai, transport feroviar). Aceasta include o descriere a informațiilor necesare pentru infrastructura pusă la dispoziție (categoria de costuri 1), pentru calcularea costurilor privind sarcinile de management și marketing (categoria de costuri 2), pentru calcularea costurilor pentru standarde suplimentare de calitate a vehiculelor (categoria de costuri 3), pentru calcularea serviciilor în afara orelor de vârf (categoria de costuri 4a) și pentru calcularea costurilor în vederea achitării obligațiilor sociale în baza acordurilor colective (categoria de costuri 4b).

(168) Costurile suportate de întreprinderile de transport pentru fiecare dintre măsurile posibile acceptate în baza celor patru categorii de costuri trebuie alocate. Anexa 2 stabilește categoriile de costuri aplicabile în conformitate cu standardele de contabilitate și conține formulare pentru ca întreprinderile de transport să raporteze costurile lor curente. Nu conține,totuși, parametri exacți exprimați în EUR. Dimpotrivă, accentuează faptul că parametrii trebuie stabiliți individual pentru fiecare rețea locală și pentru fiecare mod de operare.

(169) Pentru categoriile de costuri 1, 2 și 3, costurile trebuie calculate utilizând categorii contabile de costuri și costuri pentru material și energie, costuri pentru închiriere sau leasing, cheltuieli generale, depreciere și dobândă. Pentru categoria de costuri 4, prima subcategorie, VRR utilizează pentru calculul compensației un parametru care se bazează pe diferența între venitul marginal și costurile marginale pe kilometru și care este specific fiecărei rețele locale și fiecărui mod de operare. Pentru a doua subcategorie din categoria de costuri 4, obligațiile sociale impuse de acționar, parametrul conține o sumă stabilită prin compararea salariului mai mare cu dispozițiile unui anumit acord colectiv („TV-N, grupul V, pasul 2"). Această sumă este calculată pentru fiecare șofer (ajustată pentru serviciile subcontractate la întreprinderi externe și pentru șoferii angajați după 1 ianuarie 2006 sau după ce TV-N a devenit aplicabil pentru prima oară) și este specifică fiecărei rețele locale și fiecărui mod de operare, deoarece diferitele întreprinderi de transport public au negociat diferite acorduri colective și avantaje sociale suplimentare.

(170) Datele de bază au fost colectate în 2003 și sunt actualizate în funcție de un indice în conformitate cu anexa 9 la Orientările privind finanțarea (dispoziții referitoare la „evoluția nivelului prețurilor în timp"). Anexa 9 conține un număr de indici, fiecare aferent unui anumit tip de costuri, care sunt aleși pentru a reflecta îndeaproape creșterea medie a prețurilor pentru o categorie de costuri dată.

(171) Germania a transmis Comisiei notificările negative de finanțare emise de VRR, în conformitate cu punctul 7.4.2 din Orientările privind finanțarea, pentru RBG și BSM. Notificările de finanțare conțin pentru fiecare categorie de costuri următoarele informații: parametrul în EUR per unitate de cost; numărul de unități de cost; cuantumul plății compensatorii definite ca fiind produsul dintre parametrul per unitate de cost și numărul de unități de cost.

(172) În baza unei figuri, parametrii din 2007 pentru RBG pentru operarea „Stadtbahn” (metrou ușor) ([35]) erau următorii:

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

[Bedienungsgebiet = Rețea locală Baustein = Componentă Parameter in EUR je Leistungseinheit = Parametru în EUR per unitate de cost Leistungseinheit = Unitate de cost Ausgleichsbetrag in EUR = Valoarea compensației în EUR Summe = Sumă]

(173) „BS 1-4c” face referire la toate cele patru categorii de costuri. Pentru fiecare dintre cele patru categorii de costuri din fiecare sector de transport (în acest caz, Stadtbahn) operat de BSM și RBG, se stabilește un parametru exprimat în euro. Parametrul este înmulțit apoi cu unitatea presupusă a fi cheltuită. Suma rezultată este suma stabilită ca valoarea ex ante a compensației.

(174) În consecință, Comisia conchide că notificările de finanțare emise de VRR pentru RBG și BSM conțin un calcul al compensației bazat pe parametri stabiliți anticipat într-o manieră obiectivă și transparentă.

(175) Prin urmare, Comisia concluzionează îndeplinirea celui de al doilea criteriu Altmark.

9.2.3. INEXISTENȚA SUPRACOMPENSĂRII

(176) A treia condiție enumerată în hotărârea Altmark este că „valoarea compensației nu depășește necesarul pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor înregistrate prin executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil pentru executarea obligațiilor respective”.

([35]) Se supune obligației de păstrare a secretului profesional.

(177) Comisia consideră că, referitor la îndeplinirea acestui criteriu, este indicat să se verifice întâi dacă notificările de finanțare negative emise de VRR pentru RBG și BSM, luate fiecare în parte, permit excluderea unei supracompensări. Dacă nu este cazul, Comisia evaluează într-o a doua etapă dacă dovada Germaniei privind aplicarea concretă pentru perioada 2006-2009, în combinație cu acordurile existente dintre întreprinderi și municipalitățile care le dețin, este suficientă pentru a exclude o supracompensare pentru RBG și BSM.

Orientări privind finanțarea

(178) Comisia observă că secțiunile 5, 7 și 8 din Orientările privind finanțarea conțin o descriere detaliată a procedurii de acordare a compensației. Întreprinderile de transport trebuie să depună cererea lor de compensare până cel târziu la data de 31 octombrie a anului anterior celui pentru care solicită compensația. Punctul 5.4 din Orientările privind finanțarea stabilește cuantumul maxim al compensației de care poate beneficia o întreprindere de transport. În acest scop sunt definite trei plafoane diferite: cuantumul compensației; cuantumul finanțării și resursele financiare disponibile.

(179) Valoarea compensației se calculează în baza informațiilor definite în anexa 2 la Orientările privind finanțarea pentru fiecare dintre cele patru categorii de costuri. Conform informațiilor puse la dispoziție de întreprinderile de transport în conformitate cu anexa 2, VRR calculează parametri care trebuie să reflecte costurile pe care le-ar suporta o întreprindere medie, bine gestionată la îndeplinirea acelorași obligații și care sunt înregistrate în notificările de finanțare.

(180) Cuantumul finanțării este definit ca valoarea fondurilor disponibile pentru o anumită municipalitate. Acestea sunt majorate cu orice profit al întreprinderii de transport realizat din activități desfășurate în afara cadrului celor patru categorii de compensații.

(181) Resursele financiare disponibile sunt definite ca fiind diferența între cuantumul compensației și cuantumul finanțării.

(182) VRR adoptă o decizie preliminară cu privire la compensația de care poate beneficia o întreprindere de transport și acordă compensația în patru tranșe la data de 15 februarie, 15 mai, 15 august și 15 noiembrie. Plata din data de 15 februarie se bazează pe decizia pentru anul anterior; orice modificări sunt rectificate prin tranșa plătită la 15 mai (a se vedea punctul 7.3 din Orientările privind finanțarea).

(183) Pentru întreprinderi ca RBG și BSM, care primesc compensațiile prin intermediul unui acord de control și transfer de profit/pierderi sau prin intermediul unui acord cu societatea holding din care fac parte, se aplică norme speciale. În cazurile acestea, VRR va adopta o decizie de respingere a plății compensatorii. Această decizie menționează compensația de care poate beneficia întreprinderea. Ca alternativă, Orientările privind finanțarea prevăd ca astfel de întreprinderi să poată solicita o comunicare cu caracter obligatoriu, care să specifice compensația la care au dreptul (a se vedea punctul 7.2 din Orientările privind finanțarea).

(184) Pentru acest ultim caz, Orientările privind finanțarea prevăd, de asemenea, că, atunci când compensația constituie ajutor de stat, întreprinderea beneficiară, împreună cu municipalitatea care o deține, trebuie să ia în prealabil măsuri pentru a evita o supracompensare. Deoarece Germania nu consideră că prezenta măsură constituie ajutor de stat, până în momentul de față nu au fost puse în aplicare astfel de măsuri preventive.

(185) Întreprinderile de transport trebuie să raporteze anual costurile efective suportate la executarea obligațiilor de serviciu public. VRR verifică aceste rapoarte și, în cazul în care compensația calculată anticipat depășește costurile efective, dispune recuperarea sumelor excedentare.

(186) Comisia consideră că, în forma lor actuală, Orientările privind finanțarea, ca document în sine, nu sunt suficiente pentru a garanta absența supracompensării pentru RBG și BSM, din următoarele motive:

(a) Nu se ține seama de profiturile realizate din prestarea de servicii de transport profitabile în perioade de vârf: în forma lor actuală, Orientările privind finanțarea consideră drept obligații de serviciu public doar obligațiile impuse întreprinderilor cu privire la cele patru categorii de costuri pentru care Orientările privind finanțarea prevăd compensații. La calcularea compensației se ține cont și de veniturile realizate din serviciile acoperite de cele patru categorii de costuri, cu alte cuvinte, în special serviciile în afara perioadelor de vârf și către zone îndepărtate, dar acestea exclud profiturile realizate din servicii de transport profitabile asigurate în perioade de vârf.

(b) Nu există un mecanism de recuperare a supracompensării primite în baza acordurilor de control și transfer de profit/pierderi și a acordurilor încheiate cu acționarul: în forma lor actuală, Orientările privind finanțarea tratează întreprinderile de transport care primesc compensații de la VRR diferit față de întreprinderile de transport care beneficiază de compensații sub formă de acorduri de control și transfer de profit/pierderi și acorduri încheiate cu acționarul. În timp ce întreprinderile din prima categorie au la dispoziție numai cuantumul corespunzător compensației calculate conform Orientărilor privind finanțarea, cele din urmă beneficiază de acoperirea totală a cheltuielilor. Acestea au dreptul de a păstra orice sumă rezultată din diferența dintre pierderile lor efective și suma de care pot beneficia în baza Orientărilor privind finanțarea, deoarece nu există nicio procedură obligatorie din punct de vedere legal care să permită VRR să recupereze diferența.

Evaluarea societăților RBG și BSM

(187) În cazul de față, compensațiile pentru serviciul public pot fi plătite în mod direct prin contribuții încasate de la acționarii publici ai întreprinderilor în cauză, prin intermediul unui acord de control și transfer de profit/pierderi și/sau de către VRR. Comisia arată că, pentru a îndeplini al treilea criteriu Altmark, nu există nicio cerință potrivit căreia plățile trebuie efectuate de autoritatea organizatoare, cum ar fi VRR. Cu toate acestea, trebuie să se asigure că această compensație anuală nu depășește necesarul pentru acoperirea costurilor efective generate de obligația de serviciu public.

(188) Notificările de finanțare precizează că suma stabilită în cadrul acestora constituie suma maximă de plată sub rezerva unei verificări ex-post a costurilor efective generate. Cuantumul maxim al finanțării este definit ca valoarea fondurilor disponibile pentru o anumită municipalitate.

(189) Întreprinderile de transport trebuie să raporteze anual costurile efective suportate la executarea obligațiilor de serviciu public. Evaluarea ex-post reflectă costurile efective generate pentru fiecare dintre cele patru categorii de costuri în fiecare sector de transport. Suma costurilor ex-post este comparată apoi cu suma din calculele ex-ante. Calculul ex-post este prezentat într-o notificare de finanțare, structurată la fel ca notificările de finanțare ex-ante, pentru a facilita realizarea unei comparații. Potrivit Germaniei, aceste notificări de finanțare sunt realizate ex-ante și ex-post pentru RBG și BSM pentru fiecare dintre anii supuși evaluării. VRR verifică aceste rapoarte și, în cazul în care compensația calculată anterior depășește costurile efective, dispune recuperarea sumelor excedentare. Cu toate acestea, Orientările privind finanțarea nu prevăd norme detaliate cu privire la supracompensare sau la metoda de recuperare a unei sume excedentare.

(190) În consecință, pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2006 și 31 decembrie 2009, Comisia trebuie să verifice dacă BSM și RBG au beneficiat de supracompensări. Germania a oferit Comisiei informații cu privire la plățile efective realizate către BSM și RBG. În acest sens, a transmis Comisiei conturile anuale de profit și pierderi ale RBG și BSM. Veniturile și cheltuielile fiecărei societăți sunt verificate anual de către contabili publici autorizați, care certifică, de asemenea, bilanțurile anuale respective.

Plăți efectuate în baza Orientărilor privind finanțarea și a acordurilor de control și transfer de profit/pierderi

(191) În 2006, RBG a înregistrat pierderi în valoare de 65 de milioane EUR ([36]). Pierderile au fost acoperite prin procedura de asumare a pierderii de către *landul* Renania de Nord-Westfalia și de VRR până la valoarea de 64,1 milioane EUR. Prin urmare, cu 7 milioane EUR mai puțin decât ar fi trebuit să obțină RBG potrivit notificării de finanțare emise de VRR. În 2007, plățile compensatorii generale necesare efectuate către RBG de *landul* Renania de Nord-Westfalia și de VRR se ridicau la suma de 52,2 milioane EUR. Prin urmare, 17,5 milioane EUR mai puțin decât ar fi trebuit să obțină RBG potrivit notificării de finanțare emise de VRR. Profitul net al RBG pentru anul 2007 a fost zero. În 2008, pentru executarea obligațiilor de serviciu public, RBG a obținut de la *landul* Renania de Nord-Westfalia și de la VRR plăți compensatorii în valoare de 41,9 milioane EUR, care i-au acoperit pierderile, astfel încât profitul net al RBG a fost zero. Prin urmare, cu 14,1 milioane EUR mai puțin decât ar fi trebuit să obțină RBG potrivit notificării de finanțare emise de VRR. În 2009, pentru achitarea obligațiilor de serviciu public, RBG a obținut de la *landul* Renania de Nord-Westfalia și de la VRR plăți compensatorii în valoare de 45,3 milioane EUR, care i-au acoperit pierderile, astfel încât profitul net al RBG a fost zero. Prin urmare, cu 11,4 milioane EUR mai puțin decât ar fi trebuit să obțină RBG potrivit notificării de finanțare emise de VRR.

(192) În perioada 2006-2009, BSM a înregistrat anual următoarele pierderi în sectorul de transport public de călători: […] EUR (2006), […] EUR (2007), […] EUR ([37]) (2008) și […] EUR (2009). La compararea acestor pierderi cu sumele stabilite în cadrul notificărilor de finanțare, Comisia a remarcat că pierderile înregistrate de BSM în sectorul de transport public de călători au depășit sumele stabilite în cadrul notificărilor de finanțare. Pierderile totale, adică totalul cuantumurilor autorizate în cadrul notificărilor de finanțare și pierderile suplimentare, au fost acoperite prin procedura de absorbție a pierderilor prin intermediul acordului de control și transfer de profit/pierderi existent, încheiat cu Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, rezultând profit anual/pierdere anuală zero.

(193) Referitor la absorbția pierderilor suplimentare, Comisia arată că aceasta se bazează nu pe noul sistem financiar, ci doar pe acordul de control și transfer de profit/pierderi. Acest acord de control și transfer de profit/pierderi a fost încheiat înainte ca, în anul 1995, numeroase state membre să deschidă piața pentru transportul cu autobuzul. Deoarece această deschidere a pieței este rezultatul unei decizii spontane a statelor membre, acordul de control și transfer de profit/pierderi – dacă ar constitui ajutor ([38]) – a devenit ajutor existent în temeiul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul de procedură.

(194) Comisia subliniază faptul că piața pentru transportul public de pasageri a fost deschisă concurenței prin legea UE din 3 decembrie 2009, odată cu intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Potrivit articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, ca urmare a liberalizării activității printr-un act comunitar, toate ajutoarele existente pentru transportul public de călători au devenit, așadar, de la acea dată, ajutoare noi. Din motivele expuse anterior la considerentele 114-124, prezenta decizie acoperă doar perioada până la intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

(195) Având în vedere cele de mai sus, Comisia poate concluziona că, pentru perioada 2006-2009, BSM și RBG nu au obținut supracompensări bazate pe noul sistem de finanțare și că, prin urmare, al treilea criteriu Altmark a fost îndeplinit în ceea ce privește plățile bazate pe noul sistem de finanțare.

9.2.4. ÎNTREPRINDERE TIPICĂ, BINE GESTIONATĂ ȘI ECHIPATĂ CORESPUNZĂTOR CU MIJLOACE DE TRANSPORT

(196) În cele din urmă, hotărârea Altmark arată că „în cazul în care întreprinderea care trebuie să își achite obligațiile de serviciu public … nu este aleasă printr-o procedură de achiziții publice … nivelul compensației necesare a fost determinat în baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine gestionată și echipată în mod corespunzător cu mijloacele de transport care să îi permită respectarea cerințelor de serviciu public necesare, le-ar fi înregistrat pentru executarea respectivelor obligații, luând în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil pentru executarea respectivei obligații”.

(197) Nici RBG, nici BSM nu le-au fost încredințate obligațiile de serviciu public în cauză în cadrul unei proceduri deschise, transparente și nediscriminatorii de achiziții publice. În consecință, Comisia trebuie să examineze a doua alternativă prevăzută în cel de al patrulea criteriu Altmark, care prevede că nivelul compensației trebuie determinat în baza unei analize a costurilor unei întreprinderi tipice, bine gestionate și echipate corespunzător.

([36]) A se vedea *Beteiligungsbericht der Stadt Düsseldorf für das Jahr 2006* (pentru anii următori, a se vedea linkul corespunzător): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf

([37]) Acest cuantum acoperă pierderile înregistrate în sectorul de transport public de călători și în sectorul de transport feroviar de marfă. Comisia afirmă că, astfel cum s-a explicat în considerentele 114-124, domeniul de aplicare al procedurii a fost limitat la plățile compensatorii de care au beneficiat BSM și VRR în temeiul noului sistem de finanțare al VRR pentru servicii de transport public de călători. Prin urmare, compensația primită de BSM pentru transportul feroviar de marfă nu face parte din domeniul de aplicare al prezentei decizii.

([38]) A se vedea considerentul 215.

(198) Germania argumentează că parametrii în baza cărora se calculează compensația sunt stabiliți în baza costurilor medii ale tuturor întreprinderilor care se supun sistemului de finanțare al VRR.

(199) Pe parcursul procedurii oficiale de investigare, Germania a afirmat că VRR a stabilit costurile suportate de o întreprindere tipică, bine gestionată și echipată corespunzător cu mijloace de transport pentru executarea activităților vizate de cele patru categorii de costuri în baza unor date statistice elaborate de expertul său. Aceste date au fost ajustate ulterior de VRR, ținând cont de anumite caracteristici specifice (de exemplu, regionale). În încheierea analizei, VRR stabilește o marjă pentru prețurile medii ale pieței în diferitele categorii de costuri.

(200) În acest context, Comisia subliniază în primul rând că utilizarea datelor statistice are drept scop asigurarea faptului că acea compensație a fost stabilită prin raportarea la costurile unei întreprinderi tipice.

(201) În al doilea rând, toți operatorii care furnizează servicii de transport public dețin o autorizație și/sau un contract de servicii publice și trebuie să îndeplinească anumite cerințe impuse prin autorizații și/sau prin contracte de servicii publice (de exemplu, trebuie să fie echipați corespunzător cu mijloace de transport pentru a îndeplini cerințele de calitate necesare).

(202) Cu toate acestea, astfel cum s-a menționat în decizia de inițiere a procedurii, utilizarea costului statistic de transport nu poate duce *per se* la concluzia că operatorii care au acceptat să presteze servicii în baza acestor parametri trebuie considerați transportatori bine gestionați. Datele statistice care au servit ca bază pentru stabilirea acestui cuantum vizează doar costurile efective generate din serviciile de transport în diferitele regiuni (Germania și Austria) în 2003. Prin urmare, nu există nicio dovadă potrivit căreia o medie a acestor costuri reprezintă costurile unei întreprinderi eficiente. Comisia a ajuns la această concluzie și în deciziile sale finale în cazul C 3/08 Societăți de autobuze din Moravia de Sud ([39]) și în cazul C 16/07 Postbus AG ([40]). Motivele expuse la considerentele 85 și 86 ale celei de a doua decizii se aplică și pentru prezenta decizie.

(203) Mai mult decât atât, Comisia subliniază faptul că datele statistice au fost stabilite pentru anul 2003 și actualizate ulterior, în funcție de un indice, în conformitate cu anexa 9 la Orientările privind finanțarea și în funcție de creșterea/reducerea volumului și de schimbările la nivelul structurilor. Indicele folosește un indice statistic de prețuri, aplicând o metodologie bazată pe un coș de produse, utilizată de Asociația Germană a Întreprinderilor din Transporturi (Verband deutscher Verkehrsunternehmen) pentru sectorul de servicii publice de transport, utilizând date de la Biroul German de Statistică. Cu toate acestea, o astfel de procedură de actualizare nu poate reflecta în totalitate câștigurile de eficiență înregistrate între timp în acest sector.

(204) În cele din urmă, Comisia declară că tocmai existența categoriei de costuri 4b în Orientările privind finanțarea (care prevede compensarea costurilor suplimentare rezultate din aplicarea, impusă pe plan politic, a grilelor de salarizare care se află la un nivel mai ridicat decât grilele de salarizare care pot fi observate în mod normal pe piață) arată că întreprinderile de transport din cadrul VRR acordă salarii mai mari decât cele care pot fi observate în mod normal pe piață. Germania a confirmat faptul că RBG și BSM acordă astfel de salarii și că obțin plăți compensatorii în baza categoriei de costuri 4b.

(205) În încheiere, dovada prezentată Comisiei nu arată că nivelul compensației a fost calculat prin compararea costurilor înregistrate de RBG și BSM cu cele ale unei întreprinderi bine gestionate. Așadar, nivelul compensației nu a fost calculat prin raportarea la o întreprindere bine gestionată.

(206) În consecință, Comisia concluzionează că al patrulea criteriu Altmark nu a fost îndeplinit în ceea ce privește plățile efectuate către RBG și BSM drept compensație pentru achitarea obligațiilor de serviciu public.

9.2.5. CONCLUZIE

(207) Întrucât al patrulea criteriu Altmark nu a fost îndeplinit, Comisia consideră că sistemul de finanțare în cauză a oferit un avantaj economic societăților RBG și BSM.

9.3. *DENATURAREA CONCURENȚEI*

(208) Sistemul de finanțare poate duce la o denaturare a concurenței, deoarece finanțarea publică consolidează poziția operatorilor responsabili pentru obligația de serviciu public și le permite să utilizeze aceste avantaje pentru prelungirea perioadei de încredințare, în timp ce concurența nu a putut utiliza aceste avantaje în momentul solicitării încredințării. Faptul că societățile pot fi calificate drept societăți proprii nu împiedică un posibil efect asupra concurenței, dat fiind că aceste societăți acționează pe o piață împreună cu alte societăți publice și private.

([39]) Decizia din 26 noiembrie 2008 (JO L 97, 16.4.2009, p. 14).
([40]) Decizia din 26 noiembrie 2008 (JO L 306, 20.11.2009, p. 26).

(209) În plus, operatorii care beneficiază de finanțare ar putea utiliza aceste avantaje pentru a concura cu alte societăți pe alte piețe.

9.4. *EFECTUL ASUPRA SCHIMBURILOR COMERCIALE DINTRE STATELE MEMBRE*

(210) Potrivit jurisprudenței constante, se consideră că schimburile comerciale dintre statele membre sunt afectate atunci când o măsură constituind un avantaj consolidează poziția unei întreprinderi față de alte întreprinderi concurente în domeniul schimburilor comerciale intracomunitare ([41]). În consecință, această consolidare a poziției întreprinderii beneficiare față de alte întreprinderi concurente în domeniul schimburilor comerciale intracomunitare, nu doar că va denatura (va amenința să denatureze) concurența, ci, de asemenea, va afecta schimburile comerciale între statele membre ([42]).

(211) Prin urmare, este necesar să se evalueze dacă finanțarea acordată întreprinderilor de transport RBG și BSM de către VRR constituie un avantaj economic care consolidează poziția acestor întreprinderi comparativ cu alte întreprinderi concurente în domeniul schimburilor comerciale intracomunitare.

(212) La începutul analizei, Comisia amintește că piața pe care își desfășoară activitatea aceste întreprinderi pentru a furniza servicii publice de transport local în Germania este o piață deschisă concurenței altor întreprinderi stabilite în alte state membre ([43]).

(213) De asemenea, Curtea de Justiție a declarat în hotărârea Altmark:

„77. În acest sens, trebuie observat că nu este imposibil ca o subvenție publică acordată unei întreprinderi care furnizează doar servicii locale sau regionale de transport și care nu furnizează servicii de transport în afara țării de proveniență, indiferent de natura acestora, să aibă totuși un efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.

78. Dacă un stat membru acordă o subvenție publică unei întreprinderi, furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderea în cauză poate fi menținută sau intensificată din acest motiv, rezultatul fiind că întreprinderile cu sediul în alt stat au mai puțin șanse de a-și oferi serviciile de transport pe piața din respectivul stat membru …” ([44]).

([41]) Cauza 730/79, Philip Morris/Comisia, Rec., 1980, p. 2671, punctul 11; cauza T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Comisia, Rec., 1998, p. II-717, punctul 50.
([42]) Cauza 730/79, Philip Morris/Comisia, Rec., 1980, p. 2671, punctul 12.
([43]) Cauza C-280/00, Altmark, citată mai sus, punctul 79.
([44]) Cauza C-280/00, citată mai sus, punctele 77-78.

(214) În plus, Comisia afirmă că finanțarea publică acordată întreprinderilor de transport RBG și BSM de către VRR, constituind un avantaj economic pentru acestea, consolidează situația financiară a acestora. Această situație financiară consolidată le permite să mențină furnizarea serviciilor de transport. O altă consecință este faptul că șansele altor întreprinderi din Germania, precum și din alte state membre de a furniza propriile servicii de transport pe piața deservită de aceste două întreprinderi (regiunea Düsseldorf) sunt diminuate, deși, din punct de vedere legal, aceasta le este permisă.

(215) În consecință, Comisia concluzionează că finanțarea compensației de serviciu public pentru RBG și BSM consolidează poziția acestora față de alte întreprinderi concurente în domeniul schimburilor comerciale intracomunitare și că aceasta afectează, prin urmare, schimburile comerciale dintre statele membre.

9.5. *CONCLUZIE*

(216) Din motivele expuse mai sus, Comisia concluzionează că finanțarea acordată societăților RBG și BSM de către VRR pentru achitarea obligațiilor de serviciu public constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

10. **COMPATIBILITATEA AJUTORULUI CU PIAȚA INTERNĂ**

(217) Articolul 93 din TFUE vizează condițiile de compatibilitate a ajutorului acordat în domeniul coordonării transportului și al obligației de serviciu public în transport.

(218) Comisia afirmă că, drept consecință a faptului că articolul 93 constituie *lex specialis* cu privire la articolul 106 alineatul (2), articolul 106 alineatul (2) nu poate fi, prin urmare, aplicat în cazul întreprinderilor de transport public în cauză ([45]).

(219) Potrivit hotărârii Altmark ([46]), articolul 93 din TFUE nu a putut fi aplicat direct, ci doar în baza unor regulamente ale Consiliului, în special Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 sau Regulamentul (CEE) nr. 1107/70.

(220) La 3 decembrie 2009 a intrat în vigoare Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. De asemenea, acest regulament a abrogat Regulamentele (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70.

([45]) A se vedea considerentul 17 din Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din TFUE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 312, 29.11.2005, p. 67).
([46]) Cauza C-280/00, citată mai sus, punctul 107. A se vedea și cauza T-157/01, Danske Busvognmænd/Comisia, Rec., 2004, p. II-917, punctul 100.

(221) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se aplică pentru compensarea obligațiilor de serviciu public privind serviciile publice de transport feroviar, pe alte tipuri de șine și rutier de călători. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze compatibilitatea cu piața internă a măsurilor din cazul de față în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, regulamentul în vigoare la data adoptării deciziei Comisiei.

(222) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 stabilește condițiile în care autoritățile competente pot compensa obligațiile de serviciu public pentru transportul de călători executate în baza unor contracte de servicii publice. În cazul de față, obligațiile de serviciu public au fost impuse prin așa-numitul act triplu de încredințare (cu alte cuvinte, prin intermediul unor autorizații, al Planurilor de transport public local și al notificării respective de finanțare emise de VRR în baza Orientărilor VRR privind finanțarea).

(223) În plus, Comisia notează că partea interesată nu a contestat aplicabilitatea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în prezentul caz. Comisia arată, de asemenea, că Germania este de părere că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 trebuie aplicat, în principiu, doar pentru plățile efectuate începând cu data de 3 decembrie 2009.

(224) În urma analizării argumentelor prezentate de Germania, Comisia a ajuns, însă, la concluzia că acestea nu pun la îndoială aplicarea *ratione temporis* a normelor privind ajutoarele de stat, pe care Comisia trebuie să își bazeze argumentația privind legea aplicabilă la data adoptării deciziei. Comisia consideră că acele contracte de servicii publice trebuie analizate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 din următoarele motive:

(225) În primul rând, Comisia subliniază faptul că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede procedurile referitoare la intrarea în vigoare și la aplicarea sa *ratione temporis*. Potrivit articolului 12, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009. În temeiul articolului 10 alineatul (1), Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 a fost abrogat la aceeași dată. Astfel, Comisia nu își mai poate întemeia evaluarea pe Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, deoarece nu mai era în vigoare la momentul când aceasta a adoptat decizia; în schimb, trebuie să își bazeze evaluarea pe Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(226) În al doilea rând, Comisia subliniază că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu indică faptul că nu se aplică acelor contracte de servicii publice încheiate anterior intrării sale în vigoare. Astfel, articolul 8 alineatul (3) din Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 prezintă măsuri tranzitorii pentru contractele atribuite anterior intrării în vigoare a regulamentului. În realitate, această dispoziție reprezintă o excepție de la aplicarea articolului 8 alineatul (2) din regulament, care vizează aplicarea dispozițiilor articolului 5 cu privire la atribuirea contractelor. Trebuie remarcat că aceste măsuri tranzitorii excepționale pentru atribuirea contractelor nu ar fi fost necesare dacă acele contracte de servicii publice atribuite anterior intrării în vigoare a regulamentului nu ar fi intrat sub incidența acestuia. Dimpotrivă, articolul 8 confirmă astfel că celelalte dispoziții ale regulamentului se aplică pentru aceste contracte.

(227) În al treilea rând, Comisia subliniază că observația sa privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal ([47]) nu este aplicabilă în prezentul caz. În cadrul observației se menționează expres că aceasta nu aduce atingere interpretării regulamentelor Consiliului și ale Comisiei în domeniul ajutorului de stat. De asemenea, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 stabilește în mod specific normele pentru aplicarea temporară a acestuia.

(228) În al patrulea rând, Comisia subliniază faptul că principiul aplicării imediate a noilor norme asupra viitoarelor efecte ale unei situații generate în cadrul vechii norme a fost confirmat de Curtea de Justiție. Curtea a reținut și faptul că principiul așteptărilor legitime nu poate fi extins până la a împiedica în general aplicarea unei noi norme pentru efectele viitoare ale unor situații generate în cadrul normei anterioare ([48]).

(229) În al cincilea rând, Curtea a reținut faptul că normele fundamentale de drept comunitar trebuie interpretate ca aplicându-se situațiilor existente anterior intrării lor în vigoare numai în măsura în care, din condițiile, obiectivele sau din schema lor generală se poate deduce în mod clar că un astfel de efect trebuie acordat acestora ([49]). După cum se precizează la considerentul 228, această ultimă condiție este îndeplinită în mod clar în cazul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

(230) În al șaselea rând, Comisia subliniază faptul că, în cadrul aceleași hotărâri, Curtea a tras concluzia că, atunci când legislația în vigoare la data notificării unei scheme de ajutoare propusă a unui stat membru se modifică înainte de luarea unei decizii de către Comisie, aceasta din urmă trebuie să își întemeieze decizia pe noile norme ([50]). În plus, Curtea a afirmat că notificarea unui stat membru cu privire la o schemă de ajutoare propusă nu generează o situație juridică stabilită definitiv sau o așteptare legitimă care să necesite hotărârea Comisiei cu privire la compatibilitatea ajutorului cu piața internă prin aplicarea normelor în vigoare la data notificării. Prin urmare, situația în care, prin acordarea unui ajutor, se permite unui stat membru care nu a respectat obligația de notificare să creeze o situație juridică stabilită definitiv ar fi contradictorie.

([47]) JO C 119, 22.5.2002, p. 22.
([48]) A se vedea hotărârea în cauza C-334/07 P, Comisia/Freistaat Sachsen, Rep., 2008, p. I-9465, punctul 43.
([49]) Cauza C-334/07 P, citată mai sus, punctul 44.
([50]) Cauza C-334/07 P, citată mai sus, punctul 53.

(231) În consecință, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 este aplicabil în cazul de față ([51]).

10.1. *COMPATIBILITATEA AJUTORULUI CU PIAȚA INTERNĂ ÎN TEMEIUL REGULAMENTULUI (CE) NR. 1370/2007*

(232) Potrivit articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 „compensația de serviciu public pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători … achitată în conformitate cu prezentul regulament este compatibilă cu piața comună". În cele ce urmează, Comisia va analiza dacă Orientările privind finanțarea și compensațiile acordate în baza acestora societăților RBG și BSM îndeplinesc cerințele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(233) Potrivit articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, „în cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice".

(234) În cazul de față, obligațiile de serviciu public au fost impuse de așa-numitul act triplu de încredințare (cu alte cuvinte, prin intermediul autorizațiilor, al Planurilor de transport public local și al notificării respective de finanțare emise de VRR în baza Orientărilor VRR privind finanțarea). Prin urmare, Comisia concluzionează că dispozițiile articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 sunt respectate.

(235) Articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 stabilește următorul conținut obligatoriu al contractelor de servicii publice:

(236) Articolul 4 alineatul (1) litera (a) – Obligație de serviciu public clar definită: astfel cum s-a arătat în secțiunea 8.2.1, RBG și BSM li s-a încredințat o obligație de serviciu public clar definită.

(237) Articolul 4 alineatul (1) litera (b) – Parametrii în baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil într-un mod obiectiv și transparent, care să prevină supracompensarea: astfel cum s-a arătat în secțiunea 9.2.2, parametrii compensației sunt stabiliți înainte de achitarea obligației de serviciu public în cadrul notificării negative de finanțare, într-un mod obiectiv și transparent, specificând cuantumul maxim pentru fiecare dintre categoriile de costuri privind fiecare zonă de transport.

(238) Articolul 4 alineatul (1) litera (c) și articolul 4 alineatul (2) – Măsuri cu privire la alocarea costurilor și veniturilor: în baza parametrilor la care se face referire mai sus, există măsuri clare cu privire la alocarea costurilor și veniturilor legate de cele patru categorii de costuri pentru care se acordă compensația. Pentru fiecare dintre cele patru categorii diferite de obligații de serviciu public, costurile și veniturile sunt alocate separat, în conturi separate, utilizând principii standard de contabilitate aplicabile în temeiul legislației germane, cu o analiză anuală realizată de contabili publici autorizați și de VRR.

(239) Articolul 4 alineatul (3) – Durata contractelor de servicii publice este limitată la 10 ani pentru serviciile de transport cu autobuzul și cu autocarul și la 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine: inițial, obligațiile de serviciu public au fost impuse de așa-numitul act triplu de încredințare (cu alte cuvinte, prin intermediul autorizațiilor, al Planurilor de transport public local și al notificării respective de finanțare emise de VRR în temeiul Orientărilor VRR privind finanțarea). După intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, acestea au fost rezumate într-un singur contract de servicii publice pentru fiecare dintre întreprinderi, având o durată limitată de 10 ani. Pentru contractele de servicii publice deja încheiate la momentul intrării în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, se aplică dispoziții provizorii. Potrivit articolului 8 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, contractele de servicii publice încheiate după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire, rămân valabile până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4. În cazul de față, contractul a fost încheiat în perioada menționată în articolul 8 alineatul (3) litera (d), în lipsa unei proceduri de atribuire. Prin urmare, se aplică termenul limitat prezentat în articolul 4. Durata contractului este limitată acum la 10 ani; așadar, acesta îndeplinește cerințele articolului 4 alineatul (3).

(240) Articolul 4 alineatul (5) – Cerința de respectare a anumitor standarde sociale: acordurile colective aplicabile sunt indicate în documentele respective, întrucât RBG și BSM sunt obligate să aplice acordul colectiv încheiat de Asociația municipală a angajatorilor din Renania de Nord-Westfalia.

(241) Articolul 4 alineatul (6) – Cerința de respectare a anumitor standarde de calitate: dispozițiile privind standardele de calitate sunt indicate în actele de încredințare respective.

([51]) Aceasta corespunde și practicii decizionale consacrate a Comisiei (a se vedea Decizia C 41/2008, Danske Statsbaner, decizia finală din 24 februarie 2010, punctele 303-313) și a Autorității de Supraveghere a AELS (cf. Decizia 254/10/COL, AS Oslo Sporveier și AS Sporveisbussene, decizia din 21 iunie 2010, p. 17 și 18).

(242) În lumina considerentelor stabilite la considerentul 54 și următoarele, Comisia consideră că actul triplu de încredințare include toate dispozițiile obligatorii prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(243) Articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 cuprinde dispoziții privind atribuirea de contracte de servicii publice, însă, potrivit dispozițiilor provizorii din articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, atribuirea de contracte de servicii publice feroviare și rutiere respectă cerințele articolului 5 numai începând cu 3 decembrie 2019. Astfel, dispozițiile articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu sunt aplicabile în cazul de față.

(244) Comisia dorește să amintească Germaniei că, în această perioadă provizorie, statele membre trebuie să ia măsuri pentru a respecta articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

(245) Potrivit articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, orice compensație respectă dispozițiile prevăzute la articolul 4 și în anexa la regulament.

(246) În primul rând, Comisia amintește că, astfel cum s-a explicat mai sus, toate dispozițiile prevăzute la articolul 4 au fost îndeplinite în prezentul caz.

(247) Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că această compensație nu poate depăși o sumă care corespunde unui cuantum alcătuit din următorii factori: costurile suportate în legătură cu obligația de serviciu public minus venitul din vânzarea biletelor, minus orice efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației de serviciu public, plus un profit rezonabil. În plus, anexa solicită ca venitul și costurile să fie calculate în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare. Mai mult, din motive de transparență, trebuie să existe o separare a conturilor.

(248) În cazul de față, Comisia afirmă că această compensație de serviciu public este calculată în conformitate cu cerințele din anexă, astfel cum este descris mai sus în secțiunea 9.2.3, și că plățile compensatorii nu au generat o supracompensare. După calcularea sumelor încasate din tarife, a veniturilor, a altor efecte financiare pozitive și a costurilor legate de obligația de serviciu public, s-a constatat că BSM și RBG au înregistrat în fiecare an un deficit în ceea ce privește achitarea obligației de serviciu public. Deficitul a fost acoperit în fiecare an în perioada 2006-2009 de plăți compensatorii care au condus la un profit net de zero.

(249) De asemenea, Comisia arată că, în acest caz, întreprinderile în cauză nu au realizat un profit rezonabil. Costurile și veniturile atribuite obligației de serviciu public sunt, de asemenea, auditate astfel încât să respecte normele contabile și fiscale în vigoare. Din motive de transparență, întreprinderile în cauză dețin conturi separate pentru activitățile care intră sub incidența obligației de serviciu public și pentru cele care se află în afara obligației de serviciu public.

(250) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că această compensație de serviciu public împiedică orice supracompensare și este în conformitate cu cerințele articolelor 4 și 6 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și ale anexei la regulament.

(251) În consecință, Comisia este de părere că principiile generale de evaluare a compatibilității pentru ajutor sunt respectate în prezentul caz. În plus, Comisia afirmă că o evaluare a compensației de serviciu public în favoarea societăților RBG și BSM în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1107/70 ar conduce la aceeași concluzie.

(252) Prin urmare, Comisia conchide că ajutorul acordat în favoarea societăților RBG și BSM este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 93 din TFUE și al articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

11. **CONCLUZIE**

(253) Comisia consideră că ajutorul este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și al articolului 93 din TFUE. Comisia subliniază că această decizie vizează compatibilitatea măsurilor, sub forma unui ajutor de stat, cu piața internă și că această evaluare nu aduce prejudicii analizei Comisiei referitoare la aplicarea în cazul de față a legislației comunitare privind contractele și concesiunile publice.

(254) Comisia subliniază că, potrivit jurisprudenței constante a Curții de Justiție, poate evalua compatibilitatea ajutorului de stat cu piața internă independent de orice încălcare a unei altei dispoziții a legislației comunitare, cu condiția ca această încălcare să nu fie atât de strâns legată de obiectul ajutorului încât să fie imposibilă evaluarea separată a acestora.

(255) În prezentul caz, Comisia declară că orice încălcare a dispozițiilor privind contractele și concesiunile publice, cum ar fi acordarea autorizațiilor în cauză societăților BSM și RBG, nu ar avea neapărat un efect de denaturare a concurenței, care să amplifice ulterior denaturarea concurenței rezultate din ajutorul de stat. Prin urmare, această decizie se limitează la analizarea ajutorului de stat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat acordat de Germania în favoarea Rheinbahn AG și Bahnen der Stadt Monheim în perioada 2006-2009 în temeiul Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și al articolului 93 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 23 februarie 2011.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte