II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 23 februari 2011

om det statliga stöd C 58/06 (f.d. NN 98/05) som Tyskland har genomfört till förmån för Bahnen der Stadt Monheim (BSM) och Rheinische Bahngesellschaft (RBG) i Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

[delgivet med nr K(2011) 632]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2011/501/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 [1],

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med dessa bestämmelser ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [2] och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 21 december 2006 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att behandla ”det gamla finansieringssystemet” för Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (nedan kallat *VRR*) som befintligt stöd samt att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende VRR:s ”nya finansieringssystem” [3], som ligger till grund för den ersättning som Rheinische Bahngesellschaft AG (nedan kallat *RBG*) och Bahnen der Stadt Monheim GmbH (nedan kallat *BSM*) har fått för allmännyttiga tjänster. Samtidigt uppmanade kommissionen Tyskland att inkomma med synpunkter. På Tysklands begäran ägde ett möte rum den 1 februari 2007. Tyskland inkom med sina synpunkter den 18 april 2007 och den 4 maj 2007.

(2) Kommissionens beslut om att inleda det formella granskningsförfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* av den 31 mars 2007 [4]. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter om åtgärderna i fråga inom en månad från dagen för offentliggörandet.

(3) Kommissionen har mottagit synpunkter från en berörd part. Genom en skrivelse av den 29 maj 2007 översände kommissionen dessa synpunkter till Tyskland. Tyskland fick möjlighet att inkomma med synpunkter på denna skrivelse inom en månad. Kommissionen fick in Tysklands synpunkter genom en skrivelse av den 29 juni 2007.

(4) På Tysklands begäran ägde ännu ett möte rum den 31 januari 2008. Efter detta möte inkom Tyskland med kompletterande uppgifter i enlighet med kommissionens begäran den 5 maj 2008 och 3 juli 2008.

(5) Genom skrivelser av den 2 oktober 2007, den 30 januari 2008 och den 4 april 2008 redogjorde den berörda parten närmare för sina ursprungliga förklaringar.

([1]) Med verkan från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget ersatts av artikel 107 respektive 108 i EUF-fördraget. Innehållet i bestämmelserna är dock i sak oförändrat. I detta beslut bör hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i förekommande fall förstås som hänvisningar till artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget.

([2]) EUT C 74, 31.3.2007, s. 18.

([3]) Se avsnitt 4.2.

([4]) Se fotnot 2.

(6) Genom en skrivelse av den 10 juli 2008 begärde kommissionen ytterligare klargöranden från Tyskland om den information som lämnats. Tyskland fick också möjlighet att svara på den berörda partens kompletterande klargöranden inom en månad. Tyskland inkom med svar daterade den 5 augusti 2008 och den 30 september 2008.

(7) Genom en skrivelse av den 16 december 2009 uppmanade kommissionen Tyskland och den berörda parten att senast den 10 januari 2010 inkomma med synpunkter om de aktuella åtgärdernas förenlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 ([5]). Tyskland och den berörda parten begärde förlängd tidsfrist. Kommissionen förlängde tidsfristen för båda parter till och med den 12 januari 2010. Genom en skrivelse av den 12 januari 2010 fick kommissionen Tysklands synpunkter. Den berörda parten inkom inte med några synpunkter inom tidsfristen. Genom en skrivelse av den 13 januari 2010 underrättade den berörda parten kommissionen om att den inte längre var intresserad av att delta i förfarandet.

(8) Genom en skrivelse av den 12 januari 2010 underrättade Tyskland också kommissionen om att de handlingar genom vilka tjänsterna tilldelats RBG och BMS samt VRR:s nya finansieringssystem hade ändrats för att vara i överensstämmelse med förordning (EG) nr 1370/2007.

2. **BERÖRDA PARTER**

(9) VRR har inrättats av flera städer och kommuner i Rhein-Ruhr-området för att uppfylla städernas och kommunernas uppgift i fråga om att planera och organisera kollektivtrafiken inom sitt område samt betala ut ersättningar för tillhandahållande av kollektivtrafik. VRR består av två juridiskt åtskilda offentligrättsliga organ, Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (nedan kallat *ZV VRR*) ([6]) och Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (nedan kallat *VRR AöR*) ([7]).

(10) ZV VRR har rätt att ta ut avgifter från alla tillhörande städer och kommuner i syfte att finansiera ersättningen för allmännyttiga tjänster. Rättslig grund för dessa avgifter är 19 och 20 §§ i Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (särskild stadga för den interkommunala sammanslutningen för Rhein-Ruhrs trafikförbund) av den 21 juni 2006 i dess lydelse enligt den 10 december 2008 (nedan kallad *ZV VRR:s stadga*) ([8]).

(11) Företagen RBG ([9]) och BSM ([10]), som till följd av åtgärderna förmodas vara stödmottagare, är verksamma inom Düsseldorfområdets kollektivtrafik (bussar, spårvagnar och tåg). Deras trafiksträckor ingår i VRR:s kollektivtrafiknät.

(12) RBG och BSM trafikerar kollektivtrafiksträckorna med stöd av tillstånd som har utfärdats av Bezirksregierung Düsseldorf (regionstyrelsen för Düsseldorf) i enlighet med Personenbeförderungsgesetz (persontransportlagen, nedan kallad *PBefG*), särskilt 13 § PBefG. Med detta tillstånd får sökanden ensamrätt att trafikera den aktuella sträckan. I gengäld måste det företag som har fått tillståndet bedriva den kollektivtrafik som föreskrivs i tillståndet, i vilket framför allt turtäthet, trafikerade kilometer och andra kvalitetsparametrar anges.

3. **DETALJERAD BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN**

3.1 *TITEL, BUDGET OCH VARAKTIGHET*

(13) Titel: Finansiellt stöd till BSM och RBG.

(14) Årsbudgeten uppgår till mellan […] (*) och […] miljoner euro för BSM och mellan […] och […] miljoner euro för RBG. Budgeten för ersättningar i enlighet med finansieringsdirektivet och överenskommelsen om kontroll och vinstuttag baseras på offentliga medel. Finansieringsdirektivet och överenskommelsen om kontroll och vinstuttag gäller utan tidsfrist.

([5]) EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

([6]) ZV VRR har inrättats av de berörda städerna och storkommunerna i enlighet med bestämmelserna i Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit von Nordrhein-Westfalen (Nordrhein-Westfalens lag om kommunalt samarbete).

([7]) VRR AöR grundades av ZV VRR i september 2004. Sedan juni 2007 är VRR AöR ett gemensamt offentligrättsligt organ för städernas gemensamma ansvar för uppgifter som rör kollektivtrafiken inte enbart inom ZV VRR:s område, utan även inom Nahverkehr-Zweckverband Niederrheins angränsande områden. Eftersom ZV VRR har delegerat administration och arbetsuppgifter, inklusive finansiering av den allmänna trafikplikten, till VRR AöR, görs det ingen åtskillnad mellan ZV VRR och VRR AöR i nedanstående text, utan de benämns här gemensamt VRR.

([8]) Den senaste versionen av ZV VRR:s stadga kan laddas ned från följande webbplats: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

([9]) RBG, som sedan den 29 april 2005 är omdöpt till Rheinbahn AG, ägs av staden Düsseldorf (5 procent) och Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH (95 procent), som i sin tur ägs helt av staden Düsseldorf och som fram till och med den 18 juni 2007 hette Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH. Enligt uppgifter på stadens Düsseldorfs webbplats (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf) har Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH också ett innehav på 25,05 procent i Stadtwerke Düsseldorf AG, 100 procent av aktierna i Bädergesellschaft Düsseldorf mbH samt ett innehav på 50 procent i Flughafen Düsseldorf GmbH (samtliga uppgifter gäller per den 31 december 2006).

([10]) BSM ägs helt av Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, som i sin tur är helägt av staden Monheim. Utöver BSM innehar Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH 49,9 procent av aktierna i MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH, 99 procent av aktierna i Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH och 100 procent av aktierna i Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH.

(*) Företagshemlighet.

3.2 *STÖDMOTTAGARE OCH SYFTE*

(15) Stödmottagare för ersättningarna i fråga är de båda företagen RBG och BSM.

(16) Syfte med åtgärden är att erbjuda befolkningen ett adekvat utbud av kollektivtrafik. Enligt 4 § i ZV VRR:s stadga har samarbetet mellan delstaten Nordrhein-Westfalen, VRR och transportföretagen till syfte att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Detta ska ske genom en samordnad planering och utformning av utbudet, enhetliga och användarvänliga priser, samordnad passagerarinformation där hänsyn tas till funktionshindrades behov samt genom enhetliga kvalitetsstandarder.

4. SKÄL TILL ATT FÖRFARANDET INLEDDES

4.1 *FÖREMÅL FÖR FÖRFARANDET*

(17) Beslutet om att inleda förfarandet avser endast de ersättningar till RBG och BSM som grundar sig på ”det nya finansieringssystem” som inrättades genom VRR:s beslut av den 28 juni 2005 och som avser den allmänna trafikplikten i samband med buss- och spårvagnstjänster. Detta slutliga beslut gäller därför endast dessa ersättningar till RBG och BSM.

4.2 *”DET NYA FINANSIERINGSSYSTEMET”*

(18) I sitt slutliga beslut om att inleda det formella granskningsförfarandet fastställde kommissionen följande båda paket med finansieringsåtgärder för RBG och BSM:

— VRR:s finansiering av transportföretag i Rhein-Ruhr-området, som RBG och BSM.

— Korssubventioneringen av RBG och BSM genom holdingbolagen för staden Düsseldorf respektive Monheim.

(19) Rättslig grund för de båda åtgärdspaketen är direktivet om finansieringen av ÖSPV i Rhein-Ruhrs trafikförbund (nedan kallat *finansieringsdirektivet*), som antogs den 28 juni 2005, med bilagor ([11]).

(20) Rättslig grund för det andra paketet med finansieringsåtgärder är dessutom de bilaterala avtalen mellan RBG respektive BSM och holdingbolagen för staden Düsseldorf respektive Monheim.

4.2.1 VRR:S FINANSIERING AV RBG OCH BSM

(21) VRR betalar ut ersättning till företagen som tillhandahåller kollektivtrafik för att täcka en del av deras kostnader. Genom ett beslut av den 28 juni 2005 ersattes det finansieringssystem som hade gällt sedan 1990 (”det gamla finansieringssystemet”) med ett nytt, till stor del ändrat system (”det nya finansieringssystemet”).

(22) Det nya finansieringssystemet ändrades senast den 10 september 2009 med avseende på ikraftträdandet av förordning (EG) nr 1370/2007 den 3 december 2009.

(23) Genom reformen av den 28 juni 2005 skulle VRR-finansieringssystemet anpassas till domen i Altmarkmålet ([12]). I avsnitt 5.4.3–5.4.5 i finansieringsdirektivet beskrivs hur domen i Altmarkmålet, särskilt det fjärde kriteriet, ska genomföras. Enligt avsnitt 5.4.3 ska subventionsnivån fastställas på grundval av en analys av kostnaderna för ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det. På grundval av denna analys fastställer VRR enligt avsnitt 5.4.4 varje år parametrar för att beräkna ersättningarna för var och en av de fyra kategorier som beskrivs här nedan. I bilaga 9 till finansieringsdirektivet fastställs en metod för uppdatering (respektive indexreglering) av dessa parametrar. Enligt avsnitt 5.4.5 ska ersättningarna för de enskilda företagen begränsas till de styrkta kostnader som uppstår för respektive företag när de fullgör den allmänna trafikplikten, och parametrarna för att beräkna ersättningen ska genomgå en sakkunnig prövning enligt rotationsprincipen.

(24) Det nya finansieringssystemet beskrivs ingående i finansieringsdirektivet med bilagor.

(25) Enligt avsnitt 2.1 i finansieringsdirektivet finansierar VRR fullgörandet av den allmänna trafikplikten inom sitt område. I avsnitten 2.2.1–2.2.4 fastställs fyra olika kostnadskategorier, som kan finansieras av VRR. Kategorierna beskrivs närmare i bilaga 1 till finansieringsdirektivet. De fyra kategorierna är som följer (de förkortningar som används följer kostnadskategoriernas numrering i finansieringsdirektivet):

([11]) Den senaste versionen av finansieringsdirektivet kan laddas ned från VRR:s webbplats: http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf

([12]) Domstolens dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg, REG 2003, s. I-7747 (nedan kallad *Altmarkdomen*).

(26) a) Tillhandahållande och underhåll av infrastruktur (nedan kallat *kostnadskategori 1*): Denna kategori omfattar kostnaderna för att anlägga och underhålla fasta installationer och tillhörande säkerhets- och navigationssystem. Begreppet ”infrastruktur” omfattar spårvägslinjer, separata busskörfält, P&R-anläggningar, busshållplatser, järnvägsstationer, garage och verkstäder samt säkerhets- och navigationssystem. Denna kategori omfattar även kostnader för den personal som krävs för att utföra dessa uppgifter.

(27) b) Lednings- och försäljningsuppgifter som är relaterade till förbund respektive organisationsmyndighet (nedan kallat *kostnadskategori 2*): Denna kategori omfattar samtliga merkostnader som uppstår för transportföretagen till följd av deras medlemskap i VRR. Dessa merkostnader uppstår till följd av centraliserad planering och samordning, marknadsföring och ekonomisk förvaltning, distribution samt kontroll av de tjänster som detta ger upphov till.

(28) c) Fordonskvalitetsstandard som är relaterad till förbund respektive organisationsmyndighet (nedan kallat *kostnadskategori 3*): Denna kategori omfattar samtliga merkostnader som uppstår till följd av fordonskvalitetsstandarden. Transportföretag kan begära ersättning för merkostnader i samband med inköp av luftkonditionerade fordon, videoövervakning, låggolvsteknik, gasdrift, handikapplift eller miljövänligare motor.

(29) d) Utökade trafiktjänster eller andra tjänster inom verksamhetsområdet som är relaterade till förbund respektive organisationsmyndighet. Denna kategori delas in i tre underkategorier:

I. Merkostnader som är en direkt följd av den skyldighet som har ålagts av organisationsmyndigheten eller av VRR att tillhandahålla olönsamma tjänster under lågtrafikperioder (nedan kallat *kostnadskategori 4a*),

II. Socialpolitiska åtaganden som hänger samman med aktieägarens riktlinjer inom verksamhetsområdet ([13]) (nedan kallat *kostnadskategori 4b*).

III. Riktlinjer inom verksamhetsområdet respektive systemrelaterade riktlinjer – riktlinjer från organisationsmyndighet respektive förbund i enlighet med enskild dokumentation, vilka leder till en ekonomisk nackdel (nedan kallat *kostnadskategori 4c*).

([13]) Detta avser åtagandet att tillämpa det kollektivavtal som har förhandlats fram med Nordrhein-Westfalens kommunala arbetsgivarförbund (se punkt 52).

(30) Enligt finansieringsdirektivet kan offentliga transportföretag begära ersättning för tillhandahållande av kollektivtrafik. Begäran måste omfatta de underlag som anges i avsnitt 5, 7 och 8 i finansieringsdirektivet, till exempel en kostnadsberäkning för fullgörandet av den allmänna trafikplikten samt uppgift om eventuella finansieringsmedel från annat håll. Transportföretag måste lämna sin begäran om ersättning senast den 31 oktober året innan den allmänna trafikplikten ska börja fullgöras.

(31) På grundval av de uppgifter som transportföretagen har lämnat i enlighet med avsnitt 5.4.2 och bilaga 2 i finansieringsdirektivet beräknar VRR ersättningarna, som ska avspegla vad det skulle kosta ett genomsnittligt och välskött företag att fullgöra denna trafikplikt. VRR utfärdar därefter ett finansieringsbeslut. I detta bindande beslut bekräftas tilldelningen, och ersättningarna fastställs för var och en av de fyra kostnadskategorierna. I slutet av varje år måste det offentliga transportföretaget skriftligen styrka sina inkomster och kostnader för fullgörandet av den allmänna trafikplikten. Detta kontrolleras av VRR. I anslutning till detta fattas ett andra bindande förvaltningsbeslut där företagets exakta ersättningsbelopp fastställs.

4.2.2 FINANSIERING AV RBG OCH BSM GENOM KORSSUBVENTIONERING

(32) I ZV VRR:s stadga föreskrivs det att städer och kommuner som är ägare till ett transportföretag har möjlighet att betala ut en ersättning direkt till detta företag och dra av motsvarande belopp från sin avgift till ZV VRR.

(33) Enligt 19 § i ZV VRR:s stadga finns det fem olika sådana former av direkta betalningar:

— Frivilliga direkta eller indirekta betalningar från staden eller kommunen, inklusive avkastning från stadens eller kommunens värdepappersinvestering i transportföretaget.

— Frivilliga betalningar från tredje part.

— Korssubventionering i form av inkomstfördelningsavtal när transportföretaget ingår i ett holdingbolag och dess förluster täcks genom vinster från andra företag, till exempel allmännyttiga företag.

— Vinstutdelning från företag som transportföretagen har andelar eller aktier i.

— Differensen mellan transportföretagets avgift och de totala förlusterna.

(34) De belopp som har betalats enligt 19 § i ZV VRR:s stadga ska beaktas vid beräkningen av den ersättning som VRR betalar till transportföretaget. Enligt avsnitt 8 i finansieringsdirektivet ska ett företags begäran om finansiering från VRR avslås, om den (kommunala) aktieägaren har utnyttjat ett eller flera av alternativen i 19 § i ZV VRR:s stadga. Detta belopp dras av från de betalningar som transportföretaget har rätt till enligt finansieringsdirektivet.

(35) Såväl staden Düsseldorf som staden Monheim har utnyttjat möjligheterna enligt 19 § i ZV VRR:s stadga och ingått avtal med RBG respektive BSM. Dessa beskrivs närmare i följande skäl.

(36) Den påstådda korssubventioneringen av RBG genom Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH: Enligt den information som den ursprungliga klaganden har lämnat in är det uppenbart att Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH med stöd av överenskommelser om kontroll och vinstuttag överför vinsterna från sina lönsamma holdingbolag – Stadtwerke Düsseldorf AG och Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH – till dotterbolagen RBG och Bädergesellschaft Düsseldorf som uppvisar underskott.

(37) Den påstådda korssubventioneringen av RBG genom staden Düsseldorf: Med stöd av uppgifter som den ursprungliga klaganden har lämnat in hänvisade kommissionen även till de direktsubventioner som RBG har fått av staden Düsseldorf. Dessa subventioner härrör uppenbart från den avkastning som staden Düsseldorf får för sin aktieandel på 1,1 procent i RWE AG.

(38) Düsseldorfs årliga betalningar till RBG: I sitt svar på beslutet om att inleda ett förfarande klargjorde Tyskland att det inte vid någon tidpunkt förelåg en överenskommelse om kontroll och vinstuttag mellan Stadtwerke Düsseldorf AG och Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH (sedan den 18 juni 2007: Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, nedan kallat *holdingbolaget*). Det gjordes emellertid årliga betalningar från holdingbolaget till RBG för fullgörandet av den allmänna trafikplikten. Dessa betalningar beaktas vid beräkningen av den ersättning som VRR betalar till transportföretaget. Vidare klargjorde Tyskland att avkastningen på RWE-aktierna hade betalats ut till staden och inte till RBG.

(39) Korssubventioneringen av BSM: Med stöd av uppgifter som den ursprungliga klaganden har lämnat in ska vinsterna från det sistnämnda företaget finansiera BSM:s årliga förluster enligt en överenskommelse mellan Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH och Elektrizitätswerken der Stadt Monheim GmbH. BSM är ett helägt dotterbolag till Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH ([14]).

(40) I sitt svar på beslutet om att inleda ett förfarande klargjorde Tyskland att BSM och Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH den 27 oktober 1987 hade ingått en överenskommelse om kontroll och vinstuttag, som trädde i kraft den 1 januari 1988. Enligt 4 § första stycket i denna överenskommelse utbetalas samtliga BSM:s vinster till Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, som i sin tur balanserar samtliga BSM:s förluster.

4.3 *KOMMISSIONENS TVIVEL GÄLLANDE DE ERSÄTTNINGAR SOM HAR BETALATS UT TILL RBG OCH BSM MED STÖD AV "DET NYA FINANSIERINGSSYSTEMET"*

4.3.1 FÖREKOMST AV STÖD

(41) Vad gäller förekomsten av stöd konstaterade kommissionen när det formella granskningsförfarandet inleddes att de två aktuella åtgärderna omfattar statliga medel och kan tillskrivas staten.

(42) I beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet förklarade kommissionen att Tyskland ansåg att ingen selektiv ekonomisk fördel beviljas till följd av de aktuella finansieringsåtgärderna, eftersom samtliga fyra Altmarkkriterier är uppfyllda och finansieringsåtgärderna inte kan snedvrida konkurrensen eller påverka handeln mellan medlemsstaterna. På grundval av de uppgifter som Tyskland lämnat i samband med den preliminära granskningen tvivlade kommissionen på följande:

(43) När det gäller det första Altmarkkriteriet drog kommissionen den preliminära slutsatsen att de företag som är verksamma inom VRR har ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster genom tillstånden att trafikera buss- och spårvagnslinjer som de hade tilldelats av den ansvariga regionala myndigheten.

([14]) Tyskland uppgav följande uppgifter om Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH:s innehav (helägt av staden Monheim):
— 100 % Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM)
— 100 % Allwetterbad der Stadt Monheim GmbH
— 100 % Stadtentwicklungs GmbH
— 50,1 % MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gas GmbH
— 36 % Wasser GmbH.

(44) Vad gäller det andra Altmarkkriteriet tvivlade kommissionen på om samtliga fyra kostnadskategorier faktiskt utgör en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster samt om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster är klart definierad. Det var också oklart om inte åtminstone en del av de berörda företagens kostnader för de aktuella åtgärderna låg i deras eget kommersiella intresse och därför endast borde täckas av inkomster från biljettförsäljningen. Kommissionen konstaterade också att Tyskland inte hade lämnat någon detaljerad information om parametrar och metod för att beräkna ersättningarna.

(45) I beslutet om att inleda ett förfarande kunde kommissionen inte utesluta att ersättningen överstiger vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (tredje Altmarkkriteriet).

(46) Eftersom tillstånden för transportföretagen i VRR hade tilldelats direkt utan något offentligt upphandlingsförfarande, tvivlade kommissionen på om det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt. Kommissionen hade inte tillräcklig information för att kunna bedöma om den ersättning som beräknas på grundval av genomsnittskostnaderna för alla företag som finansieras genom VRR motsvarar kostnaderna för ett välskött företag som tillhandahåller transportmedel.

(47) I beslutet om att inleda ett förfarande ansåg kommissionen att finansieringen av de aktuella åtgärderna påverkar den mellanstatliga handeln och snedvrider konkurrensen eller skulle kunna riskera att göra det.

4.3.2 STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN

(48) Eftersom kommissionen inte kunde utesluta förekomsten av statligt stöd, har den prövat om stödet är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 93 i EUF-fördraget.

(49) Enligt Altmarkdomen skulle artikel 93 i EUF-fördraget inte tillämpas direkt, utan endast genom de tre rådsförordningar som har antagits på grundval av denna artikel ([15]). Man utgick därför från att rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar ([16]) och rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar ([17]) utgör den rättsliga ramen för att bedöma den allmänna trafikpliktens förenlighet med den inre marknaden.

([15]) Mål C-280/00, Altmark, se ovan, punkterna 101 och 105–107.
([16]) EUT L 156, 28.6.1969, s. 1.
([17]) EUT L 130, 15.6.1970, s. 1.

(50) I beslutet om att inleda ett förfarande utgick kommissionen från att Tyskland hade undantagit de aktuella trafiktjänsterna från tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 1191/69 och att därför endast förordning (EEG) nr 1107/70 var tillämplig rättslig ram.

(51) När det gäller stödets förenlighet med artikel 3.2 i förordning (EEG) nr 1107/70 tvivlade kommissionen på om de skyldigheter som BSM och RBG får ersättning för utgjorde allmän trafikplikt och om de belopp som betalats motsvarar kostnaderna för dessa skyldigheter.

5. KOMMENTARER FRÅN TYSKLAND ([18])

5.1 *FÖRFARANDETS OMFATTNING*

(52) Tyskland lämnade till att börja med bakgrundsinformation om genomförandet av det nya finansieringssystemet. Tyskland klargjorde framför allt att det gamla finansieringssystemet gällde fram till slutet av 2005 (den 31 december 2005). Det nya finansieringssystemet, som beslutades den 28 juni 2005, trädde i kraft den 1 januari 2006.

(53) Tyskland framhåller att det klagomål som inkom från staden Langenfeld i början av det pågående förfarandet inleddes genom en skrivelse av den 27 januari 1999 och förlängdes den 21 januari 2004. Enligt Tyskland borde därför kommissionens förfarande endast avse det gamla finansieringssystemet som gällde fram till slutet av 2005. Tyskland ifrågasätter kommissionens beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande för det nya finansieringssystemet. Detta förklaras med att kommissionen, i avsaknad av ett klagomål som särskilt avser det nya finansieringssystem som gäller sedan 2006, inte har genomfört någon tillräckligt detaljerad preliminär bedömning och att Tyskland därför inte har fått möjlighet att klarlägga eventuella återstående frågor.

5.2 *DET NYA FINANSIERINGSSYSTEMET SOM GÄLLER SEDAN 2006*

(54) Enligt Tyskland är det nya finansieringssystemet utformat så att de fyra Altmarkkriterierna säkert ska efterlevas. I detta syfte beaktas samtliga penningflöden – direktbetalningar och korssubventioneringar – när man beräknar den ersättning som VRR betalar till transportföretag för fullgörandet av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

([18]) Tyskland har inkommit med synpunkter från VRR, RBG och BSM och har ingående hänvisat till dem i sina kommentarer.

5.3 *DEFINITION AV SKYLDIGHETEN ATT TILLHANDAHÅLLA ALLMÄNNYTTIGA TJÄNSTER (FÖRSTA ALTMARK-KRITERIET)*

(55) När det gäller kommissionens tvivel om definitionen av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och beslutet om tilldelning (skäl 61 i beslutet om att inleda ett förfarande) samt om kostnadskategorierna 1, 2, 3 och 4 (skälen 62–71 i beslutet om att inleda ett förfarande) har Tyskland avgett ett yttrande.

5.3.1 BESLUTET OM TILLDELNING

(56) Beträffande frågan om transportföretagen inom VRR faktiskt måste fullgöra klart definierade skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster preciserar Tyskland att de tillstånd som har tilldelats enligt Personbeförderungsgesetz (PBefG, lagen om persontransporter) ([19]) för att trafikera buss- och spårvagnslinjer inte utgör den enda rättsliga grunden för detta. Dessa skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster beskrivs dessutom mer ingående i lokaltrafikplanen ([20]) samt under en övergångsperiod efter det att ”det nya finansieringssystemet” har trätt i kraft ([21]) i de berörda stads- och distriktsstyrelsernas beslut samt i motsvarande finansieringsbeslut från VRR på grundval av VRR:s finansieringsdirektiv. Tilldelningen av skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster sker därmed genom ett tredubbelt beslut om tilldelning (dvs. genom tillstånden, lokaltrafikplanerna och motsvarande finansieringsbeslut från VRR på grundval av VRR:s finansieringsdirektiv).

(57) När det gäller RBG godkände Düsseldorfs stadsstyrelse VRR:s nya finansieringssystem genom ett beslut av den 15 december 2005. Enligt detta beslut bygger staden Düsseldorfs lokaltrafikplan också på finansieringsdirektivet som utgör en del av det nya finansieringssystemet. Düsseldorfs stadsstyrelse fattade beslut om lokaltrafikplanen för 2002–2007 den 20 mars 2003. RBG berörs också av lokaltrafikplanerna i angränsande städer och kommuner (Rhein-Kreis Neuss, staden Neuss, kommunen Mettmann). Samtliga dessa lokaltrafikplaner innehåller bestämmelser om det nät som ska tillhandahållas av RBG (tjänster och infrastruktur). Inom ramen för PBefG har RBG tillstånd för de buss- och spårvagnslinjer (över och under jord) som drivs av företaget.

(58) När det gäller BSM godkände Monheims stadsstyrelse och Mettmanns distriktsstyrelse VRR:s nya finansieringssystem genom beslut av den 10 november 2005 respektive den 19 december 2005. Enligt det sistnämnda beslutet måste lokaltrafikplanen för kommunen Mettmann ([22]) anpassas till det nya finansieringssystemet. I 2004 års lokaltrafikplan för kommunen Mettmann finns det bestämmelser om det nät som ska tillhandahållas av BSM (tjänster och infrastruktur). Med stöd av PBefG har BSM tillstånd för de busslinjer som drivs av företaget.

5.3.2 KOSTNADSKATEGORI 1: TILLHANDAHÅLLANDE OCH UNDERHÅLL AV INFRASTRUKTUR

(59) Tyskland förklarar att företaget måste vara utrustat med fordon för att tillhandahålla allmänna trafiktjänster. I Tyskland liksom i alla andra medlemsstater är det i regel staten som tillhandahåller den infrastruktur som används för att tillhandahålla kollektivtrafik. Enligt Tyskland innebär därför inte tillhandahållandet av infrastruktur att de berörda operatörerna får någon ekonomisk fördel. Tyskland framhåller vidare att VRR endast finansierar underhåll men inte anläggning av infrastruktur. Dessutom finansierar VRR inte samtliga underhållskostnader, utan endast de fasta kostnaderna (de variabla kostnaderna för infrastrukturanvändningen betalas inte). Tyskland presenterar en analys av den ökade belastning som uppstår till följd av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, där hänsyn tas till flera olika kriterier, särskilt användningen av infrastrukturkapacitet. Inkomster som uppstår till följd av infrastrukturanvändningen (till exempel reklam) har dragits av när extrakostnaderna har beräknats.

(60) Enligt PBefG och dess genomförandebestämmelser ([23]) är RBG och BSM skyldiga att hålla en viss kvalitetsnivå på den infrastruktur som krävs för att tillhandahålla de trafiktjänster som de har tillstånd för (framför allt när det gäller hållplatsernas utrustning). För båda företagen gäller utöver dessa bestämmelser även krav som fastställs i direktivet om hållplatsutrustning i VRR 08/1991 samt de aktuella lokaltrafikplanerna. För RBG:s del gäller det exempelvis ett dynamiskt passagerarinformationssystem på

([19]) Ett tillstånd som har utfärdats enligt Personenbeförderungsgesetz medför en skyldighet att tillhandahålla den aktuella trafiken, transportera passagerare enligt gällande avgiftsbestämmelser samt följa den godkända tidtabellen.

([20]) I lokaltrafikplanen fastställs det vilka lokaltrafiklinjer som ska trafikeras under den aktuella perioden. Den omfattar trafikeringsfrekvens för trafiktjänster, de viktigaste uppgifterna om körsträcka, lägsta kvalitetsnivå för trafiktjänster och trafikinfrastruktur (till exempel utvecklingskvalitet, förbindelsestandard, trafikeringsstandard inklusive passagerarinformation, service, säkerhet och renhet) samt ett åtgärdskoncept (till exempel investeringar i/underhåll av infrastruktur och fordon). Lokaltrafikplanen utgör därför en nödvändig utgångspunkt för att fastställa framtida utbudsstandard och kvalitetsparametrar. Varje inskränkning av tjänsteutbudet eller linjeindragning som operatören gör måste godkännas formellt av den regionala myndigheten.

([21]) Enligt Tysklands bedömning tar det minst ett år innan lokaltrafikplanen har godkänts på grund av det nödvändiga samrådet och därför krävdes det ett övergångsinstrument.

([22]) Lokaltrafikplanen för storkommunen Mettmann gäller även Monheims stadszon, som saknar en egen lokaltrafikplan.

([23]) Framför allt förordningen om drift av motorföretag i persontrafik (nedan kallad *BOKraft*) och förordningen om anläggning och drift av spårvägar (nedan kallad *BOStrab*).

192 hållplatser och ett datorstött driftövervakningssystem. De ytterligare kraven på BSM avser säkerhet, hållplatsinformation, komfort och renhet.

5.3.3 KOSTNADSKATEGORI 2: LEDNINGS- OCH FÖRSÄLJNINGSUPPGIFTER SOM ÄR RELATERADE TILL FÖRBUND RESPEKTIVE ORGANISATIONSMYNDIGHET

(61) Tyskland ger ytterligare förklarande information om denna kostnadskategori, som framför allt omfattar kostnader till följd av lednings- och försäljningsrelaterade uppgifter (till exempel stöd av abonnemang, tillhandahållande av Park & Ride-platser för pendlare och marknadsföring av detta, stöd till organisatörer av stora evenemang, callcenters), samt förklarande information om inkomstfördelning och andra samordningsuppgifter. I denna kostnadskategori drar man av de inkomster som ska tillgodoräknas för att göra det möjligt att beräkna merkostnaderna som uppstår till följd av den ökade belastning som myndigheterna har fastställt.

(62) För denna kategori gäller inga rättsliga krav. RBG och BSM måste utföra dessa uppgifter inom ramen för ett samarbetsavtal och ett inkomstfördelningsavtal, som de har ingått med VRR och som är en förutsättning för att de ska delta i VRR:s finansieringssystem. Riktlinjerna för samarbetsavtalet innehåller detaljer om dessa uppgifter. Enligt lokaltrafikplanen för kommunen Mettmann måste såväl RBG som BSM utföra ytterligare uppgifter inom denna kategori. VRR:s aktuella finansieringsbeslut utgör den sista nivån i beslutet om tilldelning.

5.3.4 KOSTNADSKATEGORI 3: FORDONSKVALITETSSTANDARD SOM ÄR RELATERAD TILL FÖRBUND RESPEKTIVE ORGANISATIONSMYNDIGHET

(63) Enligt Tysklands klargöranden beror merkostnaderna som är kopplade till fordonskvalitetsstandarden på krav som har fastställts av VRR och/eller organisationsmyndigheten. Det rör sig till exempel om miljövänligare fordon än vad som är lagstadgat, användning av luftkonditionerade fordon eller fordon med låggolvsteknik. Dessa krav kan fastställas för hela VRR-området eller på lokal nivå av de berörda städerna eller kommunerna. När den ökade belastningen ska beräknas för företag inom kollektivtrafiken tillämpas samma principer som i de tidigare kategorierna.

(64) Enligt staden Düsseldorfs lokaltrafikplan måste RBG investera i låggolvsfordon och särskilt miljövänliga fordon. Düsseldorfs stadsstyrelse har dessutom ålagt RBG att montera partikelfilter i sina fordon med dieselmotor. Enligt lokaltrafikplanen för kommunen Mettmann måste BSM investera i låggolvsfordon.

5.3.5 KOSTNADSKATEGORI 4: UTÖKADE TRAFIKTJÄNSTER ELLER ANDRA TJÄNSTER INOM VERKSAMHETSOMRÅDET SOM ÄR RELATERADE TILL FÖRBUND RESPEKTIVE ORGANISATIONSMYNDIGHET

(65) Tyskland klargör att denna kategori omfattar tre klart definierade underkategorier:

(66) i) Kostnadskategori 4a: Merkostnader för olönsamma turer under lågtrafikperioder – enligt riktlinjer från organisationsmyndighet respektive förbund: Som Tyskland anger är de tjänster som tillhandahålls under lågtrafikperioderna i enlighet med organisationsmyndighetens riktlinjer [24] olönsamma. Men med hänsyn till trafiktjänsternas tillgänglighet har myndigheterna (VRR eller respektive stad och kommun) föreskrivit att dessa tjänster ska vara obligatoriska. RBG:s skyldighet att tillhandahålla trafiktjänster under lågtrafikperioder finns inskriven i lokaltrafikplanerna för staden Düsseldorf, Rhein-Kreis Neuss och Mettmanns kommun. Inom ramen för de utfärdade tillstånden och lokaltrafikplanen för kommunen Mettmann är BSM skyldig att tillhandahålla trafiktjänster under lågtrafikperioder. VRR:s aktuella finansieringsbeslut utgör den sista nivån i beslutet om tilldelning.

(67) ii) Kostnadskategori 4b: Socialpolitiska åtaganden inom verksamhetsområdet – aktieägarens riktlinjer: När det gäller denna kategori förklarar Tyskland att RBG och BSM är skyldiga att tillämpa det kollektivavtal som har förhandlats fram med Nordrhein-Westfalens kommunala arbetsgivarförbund, vilket leder till högre genomsnittliga kollektivlöner. Enligt kollektivavtalen, som normalt inte ingås av privata företag i denna bransch, är kommunala företag också skyldiga att erbjuda eller bidra till en tjänstepension. På grund av sitt medlemskap i den (allmänna) tilläggspensionsfonden måste RBG betala avgifter till denna kassa för sina anställda. På grund av ett särskilt kollektivavtal är även BSM skyldigt att erbjuda en tjänstepension. Dessa kostnader beräknas som differensen mellan referenslönetabellen (lönetabell TV-N, grupp V nivå 2 som ingår i kollektivavtalet och som normalt tillämpas av privata företag) och den faktiska lönen inklusive de faktiska extrakostnaderna för tjänstepensionen.

[24] Ekonomiskt ofördelaktiga lågtrafikperioder (perioder utanför topptrafik) är som följer:

Dag	Kollektivtrafik i stadszonerna	Kollektivtrafik utanför stadszonerna
Måndag–fredag	0:00–6:00 och 19:00–0:00	0:00–6:00 och 18:00–0:00
Lördag	0:00–6:00 och 16:00–0:00	hela dagen
Söndag	hela dagen	hela dagen

(68) iii) Kostnadskategori 4c: Övriga riktlinjer inom verksamhetsområdet respektive systemrelaterade riktlinjer – riktlinjer från organisationsmyndighet respektive förbund i enlighet med enskild dokumentation vilka leder till en ekonomisk nackdel: Tyskland förklarar att detta rör sig om en öppen kategori, där man med stöd av olika styrkande handlingar kan bevilja en ersättning för ekonomiska nackdelar som uppstår till följd av driftsmässiga krav eller riktlinjer för kollektivtrafiken (till exempel särskilda miljöskyddskrav och tillhandahållande av extratjänster vid stora offentliga evenemang). Tyskland klargör att det inte förekommer några sådana riktlinjer för RBG och BSM.

5.4 *PARAMETRAR SOM LIGGER TILL GRUND FÖR BERÄKNINGEN AV ERSÄTTNINGEN (ANDRA ALTMARKKRITERIET)*

(69) I början av sina kommentarer beskrev Tyskland förfarandet för att fastställa parametrar för ersättningsberäkning och inkom med motsvarande upplysningar.

(70) När det gäller parametrarna för ersättningsberäkning skiljer Tyskland mellan olika kostnadskategorier.

(71) Vad gäller *tillhandahållande och underhåll av infrastruktur (kostnadskategori 1)* förklarar Tyskland att VRR beräknar ersättningen enligt en parameter som baseras på ett visst belopp per spår- eller vägkilometer.

(72) För *lednings- och försäljningsuppgifter som är relaterade till förbund respektive organisationsmyndighet (kostnadskategori 2)* baseras VRR:s ersättningsberäkning på ett visst intäktsbelopp av de kassatekniska intäkterna beroende på trafikeringsområde och verksamhetsslag, enligt den information som Tyskland har lämnat.

(73) När det gäller *fordonskvalitetsstandard som är relaterad till förbund respektive organisationsmyndighet (kostnadskategori 3)* förklarar Tyskland att parametern för ersättningsberäkning utgörs av ett visst belopp för ett standardfordons lägsta kvalitet, beroende på trafikeringsområde och verksamhetsslag.

(74) Vad gäller *utökade trafiktjänster eller andra tjänster som är relaterade till förbund respektive organisationsmyndighet inom verksamhetsområdet (kostnadskategori 4)* skiljer Tyskland mellan tre olika underkategorier.

(75) För den första underkategorin ”Merkostnader för olönsamma turer under lågtrafikperioder – enligt organisationsmyndighetens respektive förbundets riktlinjer” (kostnadskategori 4a) beräknar VRR ersättningen enligt en parameter som baseras på differensen mellan marginalintäkter och marginalkostnader per kilometer. Denna anpassas efter trafikeringsområde och verksamhetsslag.

(76) Inom den andra underkategorin utgörs parametern av ett belopp som räknas fram genom att man jämför de högre lönerna med bestämmelserna i ett visst kollektivavtal (”TV-N, grupp V, nivå 2”) (kostnadskategori 4b), som innehåller nästan samma lönetabeller. Utifrån denna parameter fastställs sedan beloppet per förare beroende på trafikeringsområde och verksamhetsslag.

(77) Förutsatt att det finns ordentlig dokumentation görs det, enligt den information som Tyskland har lämnat, slutligen alltid en separat beräkning av övriga krav i samband med driften eller i samband med det system som har ålagts av den behöriga myndigheten eller VRR, vilka är individuellt motiverade och leder till en ekonomisk nackdel (kostnadskategori 4c).

5.5 *INGEN ÖVERKOMPENSATION (TREDJE ALTMARKKRITERIET)*

(78) Tyskland förklarar att samtliga transportföretag inom VRR årligen måste lägga fram dokumentation för hur medlen har använts i syfte att styrka att det inte sker någon överkompensation när det gäller skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

(79) Av denna dokumentation måste det framgå vilka som är de faktiska kostnaderna för att fullgöra skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (utgifter minus inkomster), vilka därefter kontrolleras av en revisor samt av VRR så att de är korrekta och fullständiga. Om VRR med stöd av denna dokumentation skulle fastställa att det har skett en överkompensation, skulle förbundet enligt Tyskland kräva tillbaka de överutbetalda medlen.

(80) Vad gäller återkrav är det viktigt att skilja mellan VRR:s ersättningsbetalningar i enlighet med ett förvaltningsbeslut samt de direkta ersättningsbetalningarna till transportföretaget i enlighet med 19 § i ZV VRR:s stadga.

(81) I det första fallet betecknas förvaltningsbeslutet som ett positivt finansieringsbeslut enligt finansieringsdirektivet. Enligt avsnitt 7.4.1 i finansieringsdirektivet beslutar VRR själv om återförande av överutbetalda medel.

(82) I det andra fallet utfärdar VRR först ett finansieringsbeslut om avslag enligt avsnitt 7.4.2 i finansieringsdirektivet eller ett bindande meddelande om det tillåtna ersättningsbeloppet. Enligt avsnitt 8.3 i finansieringsdirektivet ska VRR i så fall informera den stad eller kommun som äger aktier i transportföretaget om att den är skyldig att återkräva de överutbetalda medlen.

5.6 *ETT GENOMSNITTLIGT OCH VÄLSKÖTT FÖRETAG SOM ÄR UTRUSTAT MED LÄMPLIGA TRANSPORTMEDEL (FJÄRDE ALTMARKKRITERIET)*

(83) Tyskland klargör att, till skillnad från vad kommissionen angav i sina synpunkter i beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet, all tillgänglig information från offentliga och privata transportföretag i eller utanför VRR-området beaktas när man ska fastställa parametrarna för ersättningsberäkning av tillhandahållande av kollektivtrafik. VRR har fastställt de kostnader (som alltså utgör bördata), som uppstår till följd av ett genomsnittligt och välskött företags verksamhet i samband med fullgörandet av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster inom de tre första kategorierna med hjälp av sin egen expert/revisor, Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH (nedan kallad *IVT*). Med stöd av en jämförande analys presenterar IVT jämförelsedata för ett stort antal transportföretag i Tyskland och Österrike. VRR har justerat dessa bördata med hänsyn till vissa (till exempel regionala) särdrag. Bördata för den fjärde kategorin har fastställts med hänsyn till vissa regionala marknadsdata.

(84) Slutligen fastställer VRR en marginal för de olika kostnadskategoriernas genomsnittliga marknadspriser. Dessa bördata fastställdes för år 2003 och uppdateras enligt ett index i överensstämmelse med bilaga 9 till finansieringsdirektivet (bestämmelser om ”kostnadsutvecklingen”) samt enligt volymökningar/-minskningar och strukturändringar.

(85) Tyskland påpekar särskilt att landet anser att bara för att ett företag fullgör skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (genom att till exempel betala ut högre löner till sina anställda på grund av socialpolitiska beslut) innebär det inte i sig att företaget inte är välskött.

5.7 *SNEDVRIDNING AV KONKURRENSEN ELLER PÅVERKAN PÅ HANDELN MELLAN MEDLEMSSTATERNA*

(86) Enligt Tyskland påverkar den offentliga finansieringen av underhållskostnaderna för infrastrukturen inte handeln mellan medlemsstaterna, eftersom denna infrastruktur endast utnyttjas av dem som tar emot denna finansiering. Att underhållskostnaderna finansieras leder inte heller till påverkan av någon särskild marknad som är öppen för konkurrens, dvs. den aktuella regionala trafikmarknaden, eftersom VRR:s finansieringssystem förhindrar att medel som har öronmärkts för infrastrukturunderhållskostnader (på marknader som är stängda för konkurrens) används av transportföretag på en marknad som är öppen för konkurrens. Dessutom måste de offentliga transportföretagen föra skilda räkenskaper för de olika kostnadskategorierna.

5.8 *STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN*

(87) Eftersom Tyskland anser att det inte föreligger något statligt stöd till förmån för RBG eller BSM, tar landet endast ställning till det förmodade stödets förenlighet när det gäller den fjärde kategorins andra underkategori, dvs. socialpolitiska åtaganden inom verksamhetsområdet enligt aktieägarens riktlinjer ([25]). Tyskland påpekar att ersättningen för högre lönekostnader i varje fall är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

5.9 *STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN MED STÖD AV FÖRORDNING (EG) NR 1370/2007*

(88) När förordning (EG) nr 1370/2007 trädde i kraft den 3 december 2009 uppmanade kommissionen Tyskland att ta ställning till om ”det nya finansieringssystemet” var förenligt med den inre marknaden med stöd av förordning (EG) nr 1370/2007.

(89) Tyskland anser principiellt sett att kommissionen borde bedöma om ”det nya finansieringssystemet” är förenligt med den inre marknaden med stöd av förordning (EG) nr 1370/2007 först från och med den 3 december 2009.

(90) Vidare påpekar Tyskland att ”det nya finansieringssystemet” – om det nu skulle utgöra ett stöd – även är förenligt med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007.

(91) Tyskland informerade vidare kommissionen om följande justeringar av ”det nya finansieringssystemet”, varigenom kraven i förordning nr 1370/2007 ska uppfyllas:

([25]) Tyskland tar vidare ställning till om stödet till yrkesutbildning, som landet anser faller under den fjärde kategorins tredje underkategori, är förenligt med artikel 107.3 c i EUF-fördraget. Eftersom RBG och BSM inte har ålagts några skyldigheter inom denna kategori, beskrivs dessa synpunkter inte närmare.

(92) a) Åläggande av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster: Skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, som har ålagts RBG (genom den berörda myndighetens beslut av den 25 juni 2009) och BSM (genom den berörda myndighetens beslut av den 26 november 2009) har sammanfattats i ett enda avtal om allmän trafik med en löptid på tio år.

(93) b) Tillämpning av bilagan till förordning (EG) nr 1370/2007: Den finansiella nettoeffekten beräknas i överensstämmelse med bestämmelserna i bilagan till förordning (EG) nr 1370/2007.

6. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(94) Kommissionen har endast fått in synpunkter från en berörd part, som har begärt att dessa skulle behandlas konfidentiellt. Den ursprungliga klaganden, staden Langenfeld, har inte inkommit med några synpunkter.

(95) Den berörda parten ifrågasätter kommissionens konstaterande om att ”det gamla finansieringssystemet” utgör ett befintligt stöd.

(96) När det gäller korssubventioneringen förklarar den berörda parten att det rör sig om en praxis som normalt brukar benämnas ”kommunövergripande förbund” och som är gemensam för en rad olika kommunala holdingbolag i Tyskland, men som enligt den berörda parten har ifrågasatts genom en dom från Bundesfinanzhof ([26]). När en sådan korssubventionering sker genom en överenskommelse om kontroll och vinstuttag anser den berörda parten att den automatiska betalningen gör att man inte kan utesluta att det sker en överkompensation. Den berörda parten ifrågasätter att VRR tar någon faktisk hänsyn till korssubventioneringen vid den praktiska tillämpningen av sitt finansieringssystem och anpassar sina finansieringsbelopp i motsvarande omfattning.

(97) Vad gäller VRR:s finansiering anger den berörda parten att VRR:s nya finansieringssystem i praktiken inte anpassas till finansieringsdirektivet i motsvarande omfattning och skälen till detta beskrivs nedan.

(98) Enligt den berörda parten fastställs skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster tillsammans med transportföretagen under slutna former. Ett tredubbelt beslut om tilldelning måste uppfylla kravet om klarhet på samma sätt som ett enda beslut om tilldelning. Enligt den berörda parten kan tillstånden som utfärdas enligt PBefG i regel inte anses utgöra åläggande av en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, eftersom de beviljas på initiativ av de berörda transportföretagen, som därmed också fastställer villkoren för tillhandahållandet av sina tjänster. Dessutom kan ett transportföretag på egen hand begära att tillståndet ska anpassas längre fram. Vidare anser den berörda parten att lokaltrafikplanerna inte utgör något lämpligt beslut om tilldelning. Genom dessa planer åläggs nämligen inte någon skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, utan det är endast mycket allmänna politiska mål som fastställs.

(99) När det gäller *tillhandahållande och underhåll av infrastruktur* anger den berörda parten att skyldigheterna inte har definierats ordentligt och att det enda som anges är en ram med åtgärder som är allmänt finansieringsbara. Vidare förklarar den berörda parten att transportföretagen normalt genomför en huvuddel av investeringarna i denna kategori i sitt eget ekonomiska intresse.

(100) Vad gäller *lednings- och försäljningsuppgifter som är relaterade till förbund respektive organisationsmyndighet* hävdar den berörda parten att de lednings- och försäljningsuppgifter som är kopplade till deltagandet i ett trafikförbund utgör en aspekt av de allmänna ekonomiska ramvillkoren för denna sektor. Det finns praktiskt taget inte något transportföretag som bedriver verksamhet utanför ett trafikförbund. Den berörda parten anser därför att fullgörandet av de förbundsrelaterade lednings- och försäljningsuppgifterna utgör en nödvändig förutsättning för att tillståndet ska utfärdas och att de berörda myndigheterna annars inte skulle ha utfärdat det. Deltagandet i ett trafikförbund medför vissa ekonomiska fördelar, till exempel stordriftsvinster.

(101) När det gäller *fordonskvalitetsstandard som är relaterad till förbund respektive organisationsmyndighet* påpekar den berörda parten att det i VRR:s nya finansieringssystem inte har definierats ordentligt vilken fordonstyp som transportföretagen enbart skulle köpa i eget ekonomiskt intresse.

(102) I fråga om *merkostnader för olönsamma turer under lågtrafikperioder – enligt organisationsmyndighetens respektive förbundets riktlinjer* förklarar den berörda parten att med god planering skulle sådana tjänster kunna resultera i marginalkostnader, eftersom den berörda parten anser att transportföretaget måste planera sitt fordons- och personalbehov utifrån behovet under rusningstid.

(103) När det gäller *socialpolitiska åtaganden inom verksamhetsområdet enligt aktieägarens riktlinjer* påpekar den berörda parten att uppkomsten av högre personalkostnader inte kan anses motsvara en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster eller en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom det inte har något samband med tillhandahållandet av trafiktjänster.

([26]) Bundesfinanzhofs dom av den 14 juli 2004 – I R 9/03 –, BFHE 207, s. 142.

(104) När det gäller övriga riktlinjer inom verksamhetsområdet respektive systemrelaterade riktlinjer – riktlinjer från organisationsmyndighet respektive förbund i enlighet med enskild dokumentation vilka leder till en ekonomisk nackdel, hävdar den berörda parten att de inte skulle kunna anses vara en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och att detta inte rör sig om riktlinjer för transportföretagen.

(105) Vad gäller det andra Altmarkkriteriet framhåller den berörda parten att det inte finns något gemensamt system för att fastställa parametrar för skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster när det gäller den fjärde kategorins andra och tredje underkategori i VRR:s nya finansieringssystem. Enligt uppgifter från den berörda parten kan konkurrenter inte kontrollera att parametrarna är korrekt fastställda för någon av kategorierna eftersom de inte offentliggörs. VRR:s budget för 2006 röstades dessutom inte igenom förrän i februari/mars 2006. Detta tyder på att parametrarna för 2006 inte har fastställts på förhand.

(106) När det gäller det tredje Altmarkkriteriet anger den berörda parten att skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster inte kan anses vara helt skild från transportföretagens näringsverksamhet. Dessutom måste en överkompensation bedömas separat för varje kategori. Enligt den berörda parten säkerställer inte det nya finansieringssystemet att aktuella inkomster eller övriga ekonomiska fördelar som hänger samman med skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster beaktas i de olika kategorierna. Eftersom korssubventioneringen sker automatiskt anses det vara omöjligt att förhindra överkompensation med VRR:s finansieringssystem.

(107) När det gäller det fjärde Altmarkkriteriet anger den berörda parten att han med stöd av de uppgifter som lagts fram inte kan bedöma om den benchmarkingmetod som tillämpas av VRR är lämplig. Hur många olika företags uppgifter som åberopas är därför inte avgörande för om dessa jämförelsedata avspeglar kostnaderna för ett genomsnittligt och välskött företag. Det som är viktigt här är snarare ett korrekt urval av företag samt en korrekt viktning av data från olika typer av företag.

(108) Vad gäller påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna ställer sig den berörda parten bakom kommissionens preliminära bedömning att åtgärderna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(109) Enligt den berörda parten är förordning (EEG) nr 1191/69 tillämplig i det aktuella fallet. Tyskland har inte utnyttjat möjligheten att utesluta de aktuella tjänsterna från förordningens tillämpningsområde. Argumentationen i det avvikande avgörande som BVerwG fällde anses vara felaktig. Enligt den berörda parten motsvarar de aktuella åtgärderna inte bestämmelserna i förordning (EEG) nr 1191/69 och är därför inte förenliga med den inre marknaden.

(110) Rent generellt påpekar den berörda parten att VRR saknar de resurser som krävs för att kontrollera att bestämmelserna i det nya finansieringssystemet följs. VRR anses därför inte kunna säkerställa att det fjärde Altmarkkriteriet uppfylls.

(111) Framför allt i sina senare synpunkter går den berörda parten slutligen ingående in på hur VRR finansierar sina de städer och kommuner som ingår i förbundet genom avgifter.

7. TYSKLANDS KOMMENTARER TILL DEN BERÖRDA PARTENS SYNPUNKTER

(112) Tyskland ansåg sig först ha lämnat alla nödvändiga uppgifter till kommissionen och menade därför att det inte var nödvändigt att kommentera den berörda partens påståenden. Senare kommenterade emellertid Tyskland vissa av den berörda partens påståenden.

(113) Tyskland klargör att VRR:s budget saknar betydelse för den egentliga tilldelningen av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster samt fastställandet av parametrar. För närvarande finns det ingen skyldighet att offentliggöra uppgifter som rör fastställandet av parametrar för att beräkna ersättningen.

(114) Tyskland motsätter sig den berörda partens påstående att tjänster kan tillhandahållas till marginalkostnader under lågtrafikperioder. Tyskland förnekar också att deltagandet i ett trafikförbund utgör en allmän förutsättning för att tillhandahålla kollektivtrafik.

(115) Tyskland understryker att inkomster som uppstår inom de olika kategorierna i samband med fullgörandet av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster faktiskt också hänförs på ett korrekt sätt till de enskilda kategorierna och att VRR alltid skulle kontrollera eventuella övervinster.

(116) Tyskland klargör att överföringen av skyldigheten att tillämpa en högre fordonskvalitetsstandard görs på grundval av kollektivtrafikplaner, beslut från behöriga stads- eller kommunstyrelser och VRR:s finansieringsdirektiv.

(117) Vad gäller korssubventioneringen understryker Tyskland att vinst- och förlustöverföring endast görs automatiskt i bokföringen, men att det inte gäller för själva betalningen.

8. FÖRFARANDETS OCH DET SLUTLIGA BESLUTETS OMFATTNING

(118) I det aktuella fallet har Tyskland hävdat att kommissionen inte har rätt att utfärda ett beslut enligt artikel 6.1 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ([27]) (nu artikel 108 i EUF-fördraget), eftersom staden Langenfelds klagomål ursprungligen avsåg det gamla finansieringssystemet, som det aktuella formella granskningsförfarandet inte omfattar.

(119) Kommissionen påpekar att den har agerat i enlighet med artikel 10.1 i förordning (EG) nr 659/1999, där det fastställs att kommissionen ska undersöka upplysningar om olagligt statligt stöd, oavsett källan för detta. Vidare har den gjort en preliminär bedömning i överensstämmelse med sina skyldigheter enligt artikel 6.1 i förordning (EG) nr 659/1999.

(120) I det aktuella fallet finns det inget som hindrar kommissionen från att utfärda ett beslut om att avsluta det formella granskningsförfarandet när det gäller det nya finansieringssystemet. Kommissionen framhåller också att den aktuella bedömningen inte avser det gamla finansieringssystemet.

(121) Vad gäller finansieringen för att fullgöra den allmänna trafikplikten utgick kommissionen i sitt beslut om att inleda ett förfarande från att ”det nya finansieringssystemet” trädde i kraft den 28 juni 2005, dvs. samma dag som genomförandebeslutet togs.

(122) Men som Tyskland klargjorde under det formella granskningsförfarandet trädde det nya finansieringssystemet inte i kraft när beslutet togs den 28 juni 2005, utan först den 1 januari 2006.

(123) Kommissionen kan därmed dra slutsatsen att det gamla finansieringssystemet var i kraft fram till och med den 31 december 2005. Som kommissionen konstaterade redan i sitt beslut av den 20 december 2006 utgör det gamla finansieringssystemet ett befintligt stöd. Kommissionen begränsar därför sin bedömning till perioden efter den 1 januari 2006.

(124) Tyskland har underrättat kommissionen om att det nya finansieringssystemet ändrades i september 2009 med avseende på ikraftträdandet av förordning (EG) nr 1370/2007. Det som har ändrats är framför allt besluten om tilldelning och ersättningsbestämmelserna i finansieringsdirektivet.

(125) Kommission anser att den inte kan bilda sig någon definitiv uppfattning om förekomsten av statligt stöd och det ändrade nya finansieringssystemets eventuella förenlighet med förordning (EG) nr 1370/2007 utan att dessförinnan ge Tyskland möjlighet att inkomma med synpunkter på kommissionens eventuella betänkligheter när det gäller ändringarna.

(126) I detta slutliga beslut inskränker sig därför kommissionen till den ersättning som har betalats till RBG och BSM med stöd av det nya finansieringssystemet och inkomstfördelningsavtalen för åren 2006–2009, utan att ta ställning till finansieringsdirektivet som ändrades 2009 med avseende på förordning (EG) nr 1370/2007 eller tilldelningsbeslutet som ändrades 2009 med avseende på förordning (EG) nr 1370/2007. Kommissionen förbehåller sig rätten att bedöma finansieringsdirektivet som ändrades 2009 med avseende på förordning (EG) nr 1370/2007 eller tilldelningsbeslutet som ändrades 2009 med avseende på förordning (EG) nr 1370/2007, om det uppstår tvivel om att de är förenliga med EU:s stödbestämmelser.

9. FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD

(127) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

9.1 *STATLIGA MEDEL OCH STÖD SOM KAN TILLSKRIVAS STATEN*

(128) Vid bedömningen av om statliga medel har använts och möjligheten vem de ska tillskrivas ska man skilja mellan å ena sidan VRR:s ersättningar till transportföretagen med stöd av finansieringsdirektivet och å andra sidan de direkta betalningarna till transportföretagen med stöd av 19 § i ZV VRR:s stadga.

([27]) EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

Betalningar med stöd av finansieringsdirektivet

(129) När det gäller VRR:s ersättningar till transportföretag med stöd av finansieringsdirektivet konstaterar kommissionen att VRR är ett offentligrättsligt organ som finansieras genom finansieringsbelopp som betalas av de städer och kommuner som ingår i VRR. Kommissionen drar därför slutsatsen att dessa belopp betalas med statliga medel. VRR hör till den regionala förvaltningen. Dess finansieringsbeslut ska därför också tillskrivas staten.

Betalningar med stöd av överenskommelsen om kontroll och vinstuttag

(130) När det gäller de direkta betalningarna till transportföretagen med stöd av 19 § i ZV VRR:s stadga jämförd med inkomstfördelningsavtalen konstaterar kommissionen att samtliga fem alternativ som föreskrivs i detta regelverk ska tillskrivas offentliga företag eller organ.

(131) Kommissionen konstaterar att de betalningar till RBG och BSM som görs via inkomstfördelnings- respektive aktieägaravtal också kommer från offentliga företag. Staden Düsseldorf innehar 100 procent av aktierna i Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH och staden Monheim innehar 100 procent av aktierna i Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. De är därför båda offentliga företag oberoende av sin ställning som organ eller annan rättsstatus i den mening som avses i artikel 2 b i kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet ([28]).

(132) Kommissionen drar därför slutsatsen att betalningarna från Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH respektive Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH till RBG respektive BSM finansieras genom statliga medel.

(133) Domstolen har emellertid också slagit fast att även om staten kan kontrollera ett offentligägt företag och utöva ett dominerande inflytande över dess transaktioner ska det nämligen inte automatiskt antas att denna kontroll faktiskt utövas i ett konkret fall. Ett offentligägt företag kan handla mer eller mindre självständigt beroende på i vilken utsträckning staten medger detta. Endast det faktum att ett offentligägt företag kontrolleras av staten är under sådana omständigheter inte tillräckligt för att anse att de åtgärder som företaget vidtagit, till exempel sådana stödåtgärder som här är aktuella, ska tillskrivas staten. Det är vidare nödvändigt att undersöka om de offentliga myndigheterna ska anses ha varit delaktiga på ett eller annat sätt i dessa åtgärder. Vad gäller detta har domstolen påpekat att det kan härledas ur omständigheterna i det enskilda fallet och det sammanhang i vilket åtgärden vidtagits att en stödåtgärd som vidtagits av ett offentligägt företag kan tillskrivas staten ([29]).

(134) Sådana omständigheter kan till exempel vara huruvida företaget införlivats med den offentliga förvaltningen, vilken verksamhet företaget bedriver och om denna utövas på marknaden under normala konkurrensvillkor i förhållande till privata företag, frågan om företagets organisationsform (om det är offentligrättsligt eller om det omfattas av den allmänna bolagsrätten), hur starkt inflytande myndigheterna har över företagets förvaltning och alla omständigheter som i det enskilda fallet pekar mot att de offentliga myndigheterna är delaktiga eller att det är osannolikt att de inte är delaktiga i en åtgärd. Åtgärdens omfattning, dess innehåll och villkoren för dess genomförande ska även beaktas ([30]).

(135) När det gäller tillhandahållande av allmänna trafiktjänster konstaterar kommissionen för det första att denna verksamhet generellt sett är av grundläggande betydelse för politikområden som trafikpolitik, regional ekonomisk utveckling eller stads- och samhällsplanering. Myndigheterna är i regel delaktiga när beslut fattas om ersättningar för den allmänna trafikplikten.

(136) Vad gäller den statliga tillsynen av den verksamhet som bedrivs av Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH och Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH konstaterar kommissionen för det andra att enligt den senaste tillgängliga informationen är sju av de tio styrelseledamöterna för Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH också ledamöter i Düsseldorfs stadsstyrelse ([31]) och samtliga sju styrelseledamöter i Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH är ledamöter i Monheims stadsstyrelse ([32]). I båda fallen finns borgmästaren med bland styrelseledamöterna.

([28]) EUT L 318, 17.11.2006, s. 17.

([29]) Domstolens dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen, REG 2002, s. I-4397, punkterna 52 och 57 (nedan kallad *Stardust-Marine-domen*).

([30]) Stardust-Marine-domen, punkterna 55 och 56.

([31]) *Landeshauptstadt Düsseldorf, Beteiligungsbericht 2006*, avsnittet "Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH" (kan laddas ner från http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf), s. 22.

([32]) *Bericht über die Beteiligungen der Stadt Monheim am Rhein an Unternehmen und Einrichtungen in der Rechtsform des privaten Rechts* (rapport om aktieinnehav enligt 117 § GO NW) 2007 (kan laddas ner från: http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf), s. 1.

(137) Kommissionen konstaterar för det tredje att betalningar som görs med stöd av en överenskommelse om kontroll och vinstuttag måste godkännas av styrelsen för Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Kapitalöverföringar från Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH måste också godkännas av dess styrelse.

(138) Kommissionen drar därför slutsatsen att besluten av staden Düsseldorfs nuvarande holdingbolag och staden Monheim om att genomföra betalningar till RBG och BSM också ska tillskrivas staten.

(139) Kommissionen drar därför slutsatsen att åtgärderna finansieras genom statliga medel och ska tillskrivas Tyskland.

9.2 *SELEKTIV EKONOMISK FÖRDEL*

(140) Därefter ska det fastställas om RBG och BSM har beviljats en selektiv ekonomisk fördel till följd av åtgärderna.

(141) Av Altmarkdomen följer ”att en statlig åtgärd inte omfattas av artikel 92.1 i EG-fördraget [nu artikel 107.1 i EUF-fördraget]i den mån som åtgärden skall anses utgöra ersättning som motsvarar ett vederlag för tjänster som det mottagande företaget har tillhandahållit för att fullgöra skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster, när åtgärden i själva verket inte innebär att dessa företag gynnas ekonomiskt och således inte har som verkan att dessa företag får en mer fördelaktig konkurrensställning än konkurrerande företag. För att det i ett konkret fall skall kunna anses att en sådan ersättning inte utgör statligt stöd, måste emellertid ett visst antal villkor vara uppfyllda ([33]).”

(142) Här anger Tyskland att finansieringen av RBG och BSM genom de aktuella åtgärderna – såväl finansieringen genom korssubventionering respektive korssubventioneringen genom de offentliga aktieägarna i de aktuella företagen som VRR:s direktfinansiering – uppfyller de fyra kriterierna i Altmarkdomen och därför inte kan anses vara stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

([33]) Mål C-280/00, Altmarkdomen, punkterna 87 och 88.

9.2.1 DET MOTTAGANDE FÖRETAGET HAR FAKTISKT ÅLAGTS SKYLDIGHETEN ATT TILLHANDAHÅLLA ALLMÄNNYTTIGA TJÄNSTER

(143) Enligt den angivna domen ska det för det första fastställas om ”det mottagande företaget faktiskt har ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster” och om dessa skyldigheter är ”klart definierade”.

(144) I det aktuella fallet har RBG och BSM ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster genom ett så kallat tredubbelt beslut om tilldelning. Vid detta beslut rör det sig om följande:

— Tillstånden från regionstyrelsen för Düsseldorf.

— Kollektivtrafikplanerna för staden Düsseldorf, staden Neuss, Rheinkreis Neuss och kommunen Mettmann.

— De aktuella finansieringsbesluten om godkännande och avslag i fråga om tillåten ersättningsnivå, som VRR utfärdar med stöd av avsnitt 7.2 i finansieringsdirektivet.

(145) Tyskland har inkommit med kopior av dessa handlingar till kommissionen.

(146) Som svar på den berörda partens kommentarer konstaterar kommissionen att det inte är absolut nödvändigt att den allmänna trafikplikten överförs genom en enda handling för att det första Altmarkkriteriet ska vara uppfyllt, men att det skulle öka insynen.

(147) I beslutet om att inleda ett förfarande ansåg kommissionen att skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i det aktuella fallet omfattar tillhandahållande av kollektivtrafik med buss, spårvagn och tåg med stöd av RBG och BSM enligt de tillstånd som har utfärdats enligt 8 och 13 §§ PBefG (se skäl 61 i beslutet om att inleda ett förfarande).

(148) Kommissionen fastslår vidare att RBG:s och BSM:s allmänna trafikplikt för persontrafik framgår av de utfärdade tillstånden samt av skyldigheten att följa kollektivtrafikplanerna när det gäller frekvenser, rutter och övriga krav. I det finansieringsbeslut som VRR har utfärdats med stöd av finansieringsdirektivet beskrivs dessa villkor mer ingående.

(149) Kommissionen drar därför slutsatsen att den allmänna trafikplikten i det här fallet omfattar all kollektivtrafik med buss, spårvagn och tåg som tillhandahålls med stöd av de tillstånd som har utfärdats till RBG och BSM enligt 8 och 13 §§ i PBefG.

(150) Detta innebär att den allmänna trafikplikten inte är begränsad till de fyra kostnadskategorier som transportföretagen kan kräva ersättning för, utan även omfattar tillhandahållandet av trafiktjänster under topptrafik. Definitionen av de fyra kostnadskategorier som transportföretagen kan kräva ersättning blir relevant först när man ska pröva förenligheten med det andra Altmarkkriteriet.

(151) Kommissionen drar därför slutsatsen att den allmänna trafikplikt som RBG och BSM ska fullgöra – dvs. alla trafiktjänster som anges i tillstånden och kollektivtrafikplanerna – har fastställts klart och otvetydigt i det tredubbla beslutet om tilldelning.

9.2.2 DE KRITERIER PÅ GRUNDVAL AV VILKA ERSÄTTNINGEN BERÄKNAS ÄR FASTSTÄLLDA I FÖRVÄG PÅ ETT OBJEKTIVT OCH ÖPPET SÄTT

(152) För det andra måste kommissionen fastställa om ”de kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas [var] fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt”.

(153) Kommissionen påpekar att den exakta ersättningen inte måste ha fastställts på förhand för att det andra Altmarkkriteriet ska vara uppfyllt, så länge som metod och relevanta parametrar för att förhandsberäkna detta belopp har fastställts på ett sådant sätt att det inte lämnar något utrymme för skönsmässiga avvikelser längre fram.

(154) I beslutet om att inleda ett förfarande hade kommissionen framfört tvivel när det gäller frågan om alla fyra kostnadskategorier där det enligt finansieringsdirektivet är möjligt med ersättningar faktiskt avser en allmän trafikplikt, om denna är klart definierad och om inte företagen borde stå för åtminstone en del av de kostnader som faller under dessa kostnadskategorier i sitt eget ekonomiska intresse (se skälen 61–75 i beslutet om att inleda ett förfarande). När det gäller denna punkt har Tyskland och den berörda parten inkommit med ytterligare upplysningar.

(155) Kommissionen fastslår inledningsvis att tvärtemot vad som sägs i finansieringsdirektivet utgör de fyra kostnadskategorierna inte i sig någon skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (se även ovanstående avsnitt om fullgörandet av det första Altmarkkriteriet) ([34]), utan fastställer kostnadskategorier som företagen kan begära ersättning för. De täcker emellertid inte alla kostnadskategorier för ett transportföretag. De omfattar till exempel varken fordonsunderhåll (utan endast ytterligare kvalitetskrav) eller konkurrensmässiga löner som betalas ut på lönsamma sträckor under topptrafikperioder. Denna punkt behandlas även i avsnittet om bedömningen av det tredje och fjärde Altmarkkriteriet.

(156) Kommissionen ska också undersöka alla punkter som den har framfört tvivel om och pröva dem utifrån de synpunkter som har lämnats. Kommissionens tvivel gällde följande punkter:

— Motsvarar kostnadskategorierna de kostnader som uppstår för att fullgöra den allmänna trafikplikten?

— Är det möjligt att inkludera en öppen kostnadskategori, så som man har gjort i finansieringsdirektivet?

— Är de kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt?

Kostnadskategorierna motsvarar kostnaderna för att fullgöra den allmänna trafikplikten

(157) *Kostnadskategori 1: Tillhandahållande och underhåll av infrastruktur*

(158) Utifrån de kompletterande upplysningar som Tyskland har lämnat kan kommissionen dra slutsatsen att ersättningen som har betalats för denna kostnadskategori är begränsad till den infrastruktur som är nödvändig för att tillhandahålla kollektivtrafik med buss, spårvagn och tåg enligt de tillstånd som har utfärdats till RBG och BSM enligt 8 och 13 §§ PBefG. När det gäller den exakta definitionen av infrastruktur fastslår kommissionen att det klart och tydligt fastställs vilken infrastruktur som ska tillhandahålls av transportföretagen i det tredubbla beslutet om tilldelning.

([34]) I sina beslut om att inleda ett förfarande gick kommissionen därför in på en del av bedömningen av det andra Altmarkriteriet i det avsnitt som handlar om det första Altmarkkriteriet.

(159) Kommissionen framförde inga tvivel i fråga om *kostnadskategori 2*.

(160) *Kostnadskategori 3: Fordonskvalitetsstandard som är relaterad till förbund respektive organisationsmyndighet*

(161) När det gäller denna punkt konstaterar kommissionen att Tyskland har styrkt att transportföretagen inte skulle köpa några fordon med den kvalitetsstandard som krävs, eftersom en högre servicekvalitet inte skulle generera en tillräcklig inkomstökning för att täcka merkostnaderna.

(162) *Kostnadskategori 4: Utökade trafiktjänster eller andra tjänster inom verksamhetsområdet som är relaterad till förbund respektive organisationsmyndighet*

(163) När det gäller denna punkt fastställer kommissionen att Tyskland inte skulle tillhandahålla tjänster under lågtrafikperioder i sitt eget ekonomiska intresse.

Ingen kompensation för kostnader inom ramen för den öppna kostnadskategorin

(164) Det andra tvivlet beträffande denna punkt gällde det faktum att den tredje underkategorin i kostnadskategori 4 var en öppen kostnadskategori, där transportföretagen kan begära ersättning för övriga riktlinjer inom verksamhetsområdet respektive systemrelaterade riktlinjer (riktlinjer från organisationsmyndighet respektive förbund), som styrks individuellt och leder till en ekonomisk nackdel.

(165) Här fastslår kommissionen att Tyskland har meddelat att RBG och BSM inte har fått någon ersättning inom denna underkategori.

Kriterier som är fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt

(166) I bilaga 2 och 8 i finansieringsdirektivet fastställs metoden för att beräkna den ersättning som de enskilda transportföretagen har rätt till.

(167) Bilaga 2 innehåller en detaljerad beskrivning av de fyra olika kostnadskategorierna samt frågeformulär för att till VRR översända de upplysningar som ligger till grund för förbundets ersättning för var och en av de fyra kostnadskategorierna och för vart och ett av de verksamhetsslag som använts (buss, spårvagn, tåg). Detta omfattar en beskrivning av de upplysningar som krävs för att beräkna kostnaderna för den tillhandahållna infrastrukturen (*kostnadskategori 1*), för lednings- och försäljningsuppgifter (*kostnadskategori 2*), för högre fordonskvalitetsstandard (*kostnadskategori 3*), för turer under lågtrafikperioder (*kostnadskategori 4a*) samt för socialpolitiska åtaganden inom ramen för kollektivavtal (*kostnadskategori 4b*).

(168) De kostnader som uppstår för transportföretagen till följd av var och en av de möjliga åtgärderna och som faller under någon av de fyra kostnadskategorierna måste redovisas. Bilaga 2 innehåller en definition av de tillämpliga kostnadskategorierna enligt redovisningsprinciperna samt frågeformulär som transportföretagen måste använda när de anger sina löpande kostnader. I bilaga 2 anges emellertid inga exakta kriterier i euro. Det framhålls till och med att parametrarna för varje trafikeringsområde och verksamhetsslag måste fastställas separat.

(169) Kostnaderna som hänför sig till kostnadskategori 1, 2 och 3 måste beräknas på grundval av kostnadskategorierna för redovisning samt med beaktande av material- och energikostnader, hyres- eller leasingkostnader, overheadkostnader samt avskrivningar och räntor. För den första underkategorin i kostnadskategori 4 använder VRR en parameter för ersättningsberäkning som baseras på differensen mellan marginalinkomster och marginalkostnader per nyttofordonskilometer och som följer verksamhetsslag och trafikeringsområde. För den andra underkategorin inom kostnadskategori 4 – socialpolitiska åtaganden inom verksamhetsområdet (enligt aktieägarens riktlinjer) – är parametern en kostnadssats som fastställs genom att de högre lönerna jämförs med bestämmelserna i ett visst kollektivavtal (”TV-N, grupp V, nivå 2”). Detta belopp fastställs per förare (rensat från externa företag och förare som har anställts efter den 1 januari 2006 respektive från och med det att TV-N tillämpades för första gången) och delas upp beroende på trafikeringsområde och verksamhetsslag, eftersom de olika transportföretagen har förhandlat fram olika kollektivavtal och ytterligare sociala förmåner.

(170) Utgångsdata härrör från 2003 och har uppdaterats enligt ett index i enlighet med bilaga 9 till finansieringsdirektivet (bestämmelser om ”kostnadsutvecklingen”). Bilaga 9 innehåller en rad olika index som vart och ett avser ett visst kostnadsslag och väljs så att de avspeglar den genomsnittliga prisutvecklingen för ett visst kostnadsslag så exakt som möjligt.

(171) Till kommissionen har Tyskland överlämnat de finansieringsbeslut om avslag som VRR har lämnat till RBG och BSM enligt avsnitt 7.4.2 i finansieringsdirektivet. Finansieringsbesluten innehåller följande information för varje kostnadskategori: Parametrar i euro per prestationsenhet, antal prestationsenheter, ersättningsbelopp som definieras som en produkt av parametrar per prestationsenhet och antal prestationsenheter.

(172) För att förtydliga det hela anges här parametrarna för RBG för drift av snabbspårvägen 2007 ([35]):

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

[Bedienungsgebiet = upptagningsområde, Baustein = komponent, Parameter in EUR je Leistungseinheit = kostnad per prestationsenhet i euro, Leistungseinheit = prestationsenhet, Ausgleichbeitrag in EUR = storleken på kompensationen i euro, Summe = totalt]

(173) Förkortningarna BS 1–4c avser de olika kostnadskategorierna. För var och en av de fyra kostnadskategorierna fastställs en parameter i euro för varje verksamhetsslag som BSM och RBG använder sig av, (i det här exemplet snabbspårvägen). Denna parameter multipliceras därefter med det förväntade antalet prestationsenheter. Det resulterande beloppet fastställs som det preliminära ersättningsbeloppet.

(174) Kommissionen drar därför slutsatsen att den metod som används för ersättningsberäkning i de finansieringsbeslut som VRR har lämnat till RBG och BSM baseras på parametrar som har fastställts på ett objektivt och öppet sätt.

(175) Kommissionen konstaterar därmed att det andra Altmarkkriteriet är uppfyllt.

9.2.3 INGEN ÖVERKOMPENSATION

(176) Det tredje villkoret som fastställs i Altmarkdomen är att ersättningen inte får överstiga ”vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter”.

(177) När det gäller uppfyllandet av detta kriterium anser kommissionen att det först måste undersökas om enbart de finansieringsbeslut om avslag som VRR har utfärdat till RBG och BSM innebär att en överkompensation kan uteslutas. I annat fall undersöker kommissionen som andra steg om Tyskland har visat att den konkreta tillämpningen under åren 2006–2009 tillsammans med de befintliga avtalen om överenskommelserna mellan företagen och kommunerna som de ägs av räcker för att utesluta en överkompensation till RBG och BSM.

Finansieringsdirektivet

(178) Kommissionen konstaterar att förfarandet för att bevilja ersättningen beskrivs ingående i avsnitt 5, 7 och 8 i finansieringsdirektivet. Transportföretag måste lämna sin begäran om ersättning senast den 31 oktober året innan den allmänna trafikplikten börjar fullgöras. I avsnitt 5.4 i finansieringsdirektivet fastställs den maximala ersättningsnivå som ett företag har rätt till. I detta syfte fastställs tre olika maxgränser: för ersättningsbeloppet, finansieringsbeloppet och de tillgängliga finansmedlen.

(179) Ersättningen beräknas på grundval av anvisningarna i bilaga 2 för de fyra olika kostnadskategorierna. På grundval av de uppgifter som transportföretagen har lämnat i enlighet med bilaga 2 beräknar VRR parametrar som ska avspegla vad det skulle kosta ett genomsnittligt och välskött företag att fullgöra denna trafikplikt och dessa anges i finansieringsbesluten.

(180) Som finansieringsbelopp gäller de finansieringsmedel som står till en viss kommuns förfogande. Detta belopp höjs i förekommande fall med allt överskott som ett transportföretag har uppnått genom den verksamhet som inte faller under de fyra kostnadskategorierna.

(181) De tillgängliga finansieringsmedlen definieras som differensen mellan ersättningsbelopp och finansieringsbelopp.

(182) VRR fattar ett preliminärt beslut om vilken ersättning som ett transportföretag har rätt till och betalar ut ersättningen i fyra delbelopp den 15 februari, 15 maj, 15 augusti och 15 november. Utbetalningen den 15 februari görs på grundval av beslutet för föregående år. Ändringar beaktas i delbeloppet för den 15 maj (se avsnitt 7.3 i finansieringsbeslutet).

([35]) Företagshemlighet.

(183) För företag som RBG och BSM, som får sin ersättning genom en överenskommelse om kontroll och vinstuttag respektive genom ett avtal med deras holdingbolag, gäller särskilda regler. I dessa fall utfärdar VRR ett beslut om avslag. I beslutet anges det vilken ersättning som företaget har rätt till. Som alternativ till detta fastställs i finansieringsdirektivet att sådana företag kan begära ett bindande meddelande om det tillåtna ersättningsbeloppet (se punkt 7.2 i finansieringsdirektivet).

(184) I det sistnämnda fallet anges det även i finansieringsdirektivet att om det är relevant med stöd måste det stödmottagande företaget tillsammans med den kommun som är ägare på förhand anta bestämmelser för att undvika överkompensation. Eftersom Tyskland anser att den aktuella åtgärden inte utgör något statligt stöd, har några sådana åtgärder hittills inte vidtagits.

(185) Varje år måste transportföretagen ange de faktiska kostnader som har uppstått till följd av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. VRR kontrollerar dessa uppgifter och återkräver överskottet om den förhandsberäknade ersättningen överstiger de faktiska kostnaderna.

(186) Kommissionen anser att finansieringsdirektivets nuvarande lydelse gör att enbart detta inte är tillräckligt för att utesluta en överkompensation till RBG och BSM. Skälen till detta är som följer:

a) Det tas ingen hänsyn till intäkter från lönsamma trafiktjänster under topptrafikperioder: Enligt finansieringsdirektivets nuvarande lydelse ska den allmänna trafikplikten endast anses omfatta de skyldigheter som har ålagts företagen inom ramen för de fyra kostnadskategorier för vilka ersättning ska beviljas enligt finansieringsdirektivet. När ersättningen beräknas beaktas intäkterna från tjänster som faller under de fyra kostnadskategorierna, dvs. framför allt tjänster som utförs under lågtrafikperioder och i avlägsna områden. Intäkter från lönsamma trafiktjänster under topptrafikperioder ingår däremot inte här.

b) Ingen återkravsmekanism för överkompensation som har tilldelats enligt överenskommelser om kontroll och vinstuttag: Enligt finansdirektivets nuvarande lydelse gäller olika behandling för företag som får ersättning från VRR respektive företag som får en ersättning i form av överenskommelser om kontroll och vinstuttag. Medan den första gruppen endast har tillgång till den ersättning som har beräknats enligt finansieringsdirektivet, får den sistnämnda gruppen företag sina kostnader helt täckta. De har rätt att behålla mellanskillnaden mellan sina faktiska förluster och det belopp som de har rätt till enligt finansieringsdirektivet, eftersom det inte finns något rättsligt bindande förfarande som skulle ge VRR rätt att återkräva denna mellanskillnad.

Bedömning av RBG och BSM

(187) I det aktuella fallet kan ersättningen för den allmänna trafikplikten betalas direkt genom avgifter från de berörda företagens offentliga aktieägare, via en överenskommelse om kontroll och vinstuttag och/eller också av VRR. Kommissionen konstaterar att det tredje Altmarkkriteriet inte innehåller några krav på att betalningen ska göras av organisationsmyndigheten – i det här fallet VRR. Det måste emellertid säkerställas att den årliga ersättningen inte överstiger det som krävs för att täcka alla kostnader med en faktisk koppling till den allmänna trafikplikten.

(188) I finansieringsbesluten slås det fast att det angivna beloppet utgör det maxbelopp som kommer att utbetalas med förbehåll för den efterhandskontroll som görs av de faktiska kostnaderna. Som maximalt finansieringsbelopp gäller de finansieringsmedel som står till en viss kommuns förfogande.

(189) Varje år måste transportföretagen ange de faktiska kostnader som har uppstått till följd av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Efterhandskontrollen avspeglar de faktiska kostnader som har uppstått inom varje verksamhetsslag inom var och en av de fyra kategorierna. Summan av de kostnader som har beräknats i efterhand jämförs därefter med summan av de preliminärt angivna kostnaderna. Efterhandsberäkningen anges i finansieringsbesluten, som är uppställda på samma sätt som de preliminära finansieringsbesluten för att möjliggöra en jämförelse. Enligt den information som Tyskland har lämnat utfärdas både de preliminära och de retrospektiva finansieringsbesluten för RBG och BSM för varje kontrollår. VRR kontrollerar dessa uppgifter och beslutar att återkräva överskottet om den förhandsberäknade ersättningen överstiger de faktiska kostnaderna. I finansieringsdirektivet finns det emellertid inga detaljerade bestämmelser om överkompensation eller återkravsförfarande för överutbetalda medel.

(190) Kommissionen måste därför undersöka om BSM och RBG har fått en överkompensation för perioden 1 januari 2006–31 december 2009. Tyskland har lämnat uppgifter till kommissionen om de faktiska betalningarna till BSM och RBG. Utöver detta har Tyskland överlämnat RBG:s och BSM:s årliga resultaträkningar till kommissionen. Inkomster och kostnader för vart och ett av dessa företag kontrolleras årligen av revisorer, som också har bekräftat de aktuella årsboksluten.

Betalningar enligt finansieringsdirektivet samt överenskommelsen om kontroll och vinstuttag

(191) År 2006 hade RBG förluster motsvarande 65 miljoner euro ([36]). Delstaten Nordrhein-Westfalen och VRR gick in och täckte dessa förluster med 64,1 miljoner euro. Detta belopp är 7 miljoner euro lägre än vad RBG skulle ha haft rätt till enligt VRR:s finansieringsbeslut. År 2007 uppgick delstaten Nordrhein-Westfalens och VRR:s nödvändiga ersättningar till RBG till sammanlagt 52,2 miljoner euro. Detta belopp är 17,5 miljoner euro lägre än vad RBG skulle ha haft rätt till enligt VRR:s finansieringsbeslut. År 2007 fick RBG ett nollresultat. År 2008 fick RBG ersättningar på 41,9 miljoner euro för fullgörandet av den allmänna trafikplikten. Detta täckte RBG:s förluster och ledde till att RBG fick ett nollresultat. Detta belopp är 14,1 miljoner euro lägre än vad RBG skulle ha haft rätt till enligt VRR:s finansieringsbeslut. År 2009 fick RBG ersättningar på 45,3 miljoner euro för fullgörandet av den allmänna trafikplikten. Detta täckte RBG:s förluster och ledde till att RBG fick ett nollresultat. Detta belopp är 11,4 miljoner euro lägre än vad RBG skulle ha haft rätt till enligt VRR:s finansieringsbeslut.

(192) Under åren 2006–2009 uppgick BSM:s förluster för kollektivtrafiken till följande belopp […] euro (2006), […] euro (2007), […]euro ([37]) (2008) och […] euro (2009). Vid en jämförelse av dessa förluster med de belopp som har fastställts i finansieringsbesluten konstaterar kommissionen att BSM:s förluster inom kollektivtrafiken överstiger de belopp som har fastställts i finanseringsbesluten. De totala förlusterna – dvs. summan av de belopp som har beviljats genom finansieringsbesluten och de ytterligare förlusterna – har täckts genom överenskommelsen om kontroll och vinstuttag med Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, så att BSM:s årsöverskott/årsunderskott uppgick till noll.

(193) Kommissionen konstaterar att övertagandet av de ytterligare förlusterna inte görs på grundval av det nya finansieringssystemet, utan enbart på överenskommelsen om kontroll och vinstuttag. Denna överenskommelse ingicks innan marknaden för busstrafiktjänster öppnades i vissa av medlemsstaterna 1995. Eftersom öppnandet av marknaderna var medlemsstaternas eget beslut utgör överenskommelsen om kontroll och vinstuttag – om den nu skulle utgöra ett stöd ([38]) – ett befintligt stöd enligt artikel 1 b v i procedurförordningen.

(194) Kommissionen konstaterar att marknaden för kollektivtrafiken öppnades i och med att förordning (EG) nr 1370/2007 trädde i kraft den 3 december 2009 genom unionsrättsliga bestämmelser. Enligt artikel 1 b v i förordning (EG) nr 659/1999 ska alla befintliga åtgärder för kollektivtrafiktjänster som blir stöd sedan en verksamhet har liberaliserats genom unionslagstiftning betraktas som nya stöd. Av de skäl som anges i skälen 114–124 täcker detta beslut endast perioden fram till dess att förordning (EG) nr 1370/2007 har trätt i kraft.

(195) I enlighet med detta kan kommissionen fastställa att under perioden mellan 2006 och 2009 har BSM och RBG inte fått någon överkompensation på grundval av det nya finansieringssystemet samt att det tredje Altmarkkriteriet därmed har uppfyllts när det gäller betalningar på grundval av det nya finansieringssystemet.

9.2.4 ETT GENOMSNITTLIGT OCH VÄLSKÖTT FÖRETAG SOM ÄR UTRUSTAT MED LÄMPLIGA TRANSPORTMEDEL

(196) I Altmarkdomen fastställs slutligen följande: ”skall, när det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna i ett konkret fall inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande […] storleken av den nödvändiga ersättningen ha fastställts på grundval av en analys av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag, som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det, skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten”.

(197) Varken RBG eller BSM ålades den aktuella trafikplikten inom ramen för ett öppet, transparent och icke-diskriminerande upphandlingsförfarande. När det gäller det fjärde villkoret som anges i Altmarkdomen måste kommissionen därför göra en bedömning av det andra alternativet som anges där, nämligen att beräkna ersättningsnivån på grundval av en analys av kostnaderna för ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med lämpliga transportmedel.

([36]) Se 2006 års rapport om aktieinnehav för staden Düsseldorf (se motsvarande länk för följande år): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf

([37]) Detta belopp omfattar förlusterna inom kollektivtrafik och godstågstrafik. Kommissionen konstaterar att detta förfarande endast gällde ersättningar som BSM och RBG har fått med stöd av VRR:s nya finansieringssystem för kollektivtrafik, vilket också anges i punkterna 114–124. Ersättningar som BSM har fått för godstågstrafik omfattas därför inte av detta beslut.

([38]) Se skäl 215.

(198) Tyskland påpekar att de parametrar som tillämpas när ersättningen ska beräknas fastställs på grundval av genomsnittskostnaderna för samtliga företag som ingår i VRR:s finansieringssystem.

(199) Under det formella granskningsförfarandet meddelade Tyskland att VRR har använt sig av statistiska uppgifter från sin expert för att fastställa de kostnader som skulle uppstå för ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med lämpliga transportmedel i samband med fullgörandet av den allmänna trafikplikten och dess fyra olika kostnadskategorier. VRR har justerat dessa data med hänsyn till vissa (till exempel regionala) särdrag. På grundval av analysen fastställer VRR en marginal för de olika kostnadskategoriernas genomsnittliga marknadspriser.

(200) I detta sammanhang konstaterar kommissionen för det första att användningen av statistiska uppgifter ska säkerställa att ersättningsbeloppet fastställs på grundval av kostnaderna för ett genomsnittligt företag.

(201) För det andra har samtliga operatörer som tillhandahåller allmänna trafiktjänster antingen ett tillstånd eller också ett avtal om allmän trafik och måste uppfylla vissa krav som har fastställts genom dessa tillstånd respektive avtal (de måste till exempel vara utrustade med lämpliga transportmedel för att kunna uppfylla de kvalitetskrav som ställs).

(202) Men som nämndes i beslutet om att inleda förfarandet leder emellertid inte det faktum att man baserade urvalet på de statistiska transportkostnaderna i sig till att man kan dra slutsatsen att de transportföretag som var villiga att tillhandahålla tjänsterna enligt dessa parametrar också var att betrakta som välskötta företag. De statistiska uppgifter som låg till grund för beloppet rörde endast de faktiska kostnaderna för trafiktjänster i de olika regionerna (Tyskland och Österrike) år 2003. Det finns därför inget som styrker att genomsnittet av dessa kostnader är representativa för kostnaderna för ett välskött företag. Samma slutsats drog kommissionen även i de slutliga besluten i ärendena C 3/08 – Southern Moravia Bus Companies ([39]) C-16/07 – Postbus AG ([40]). De skäl som anges i skälen 85 och 86 i det sistnämnda beslutet gäller även för detta beslut.

(203) Vidare konstaterar kommissionen att de statistiska uppgifterna har beräknats för år 2003 och därefter uppdaterats varje år utifrån ett index enligt bilaga 9 i finansieringsdirektivet samt enligt volymökningar/volymminskningar och strukturförändringar. Kostnadsutvecklingen för det statistiska prisindexet beräknas till stor del enligt samma metoder som används för Verband Deutscher Verkehrsunternehmens varukorg för kollektivtrafik samt på grundval av uppgifter från Tysklands statistiska centralbyrå. Ett sådant uppdateringsförfarande kan emellertid inte ge någon fullständig bild av de effektivitetsvinster som har uppnåtts inom branschen under tiden.

(204) Slutligen konstaterar kommissionen att det faktum att finansieringsdirektivet innehåller en kostnadskategori 4b (ersättning för merkostnader till följd av en politiskt motiverad lönesättning för de anställda som överstiger kostnaderna för den ersättningsmodell som gäller enligt marknadspraxis) visar att transportföretagen inom VRR betalar löner som överstiger de marknadsmässiga lönerna. Tyskland har bekräftat att RBG och BSM betalar sådana löner och ersättningar inom ramen för kostnadskategori 4b.

(205) Sammantaget framgår det inte av den dokumentation som kommissionen har fått att ersättningsnivån har beräknats genom att kostnaderna för RBG och BSM jämfördes med kostnaderna för ett välskött företag. Ersättningsnivån har därför inte beräknats med hänsyn till ett välskött företag.

(206) Kommissionen drar därför slutsatsen att det fjärde Altmarkkriteriet inte är uppfyllt för betalningar som har gjorts till RBG och BSM som ersättning för fullgörandet av den allmänna trafikplikten.

9.2.5 SLUTSATS

(207) Eftersom det fjärde Altmarkkriteriet inte är uppfyllt anser kommissionen att finansieringssystemet i det aktuella fallet har lett till en ekonomisk fördel för RBG och BSM.

9.3 *SNEDVRIDNING AV KONKURRENSEN*

(208) Finansieringssystemet skulle kunna leda till en snedvridning av konkurrensen eftersom den offentliga finansieringen stärker positionen för de företag som har ålagts den allmänna trafikplikten och gör det möjligt för dem att utnyttja dessa fördelar till att förlänga detta åläggande, medan konkurrenter inte kan utnyttja dessa fördelar om de är intresserade av detta åläggande. Att företagen kan vara att kategorisera som interna företag förhindrar inte en eventuell påverkan på konkurrensen eftersom dessa företag är verksamma på en och samma marknad som andra offentliga och privata företag.

([39]) Beslut av den 26 november 2008 (EUT L 97, 16.4.2009, s. 14).
([40]) Beslut av den 26 november 2008 (EUT L 306, 20.11.2009, s. 26).

(209) De företag som får finansieringsmedel skulle också kunna utnyttja dessa fördelar i konkurrensen med andra företag på andra marknader.

9.4 *PÅVERKAN PÅ HANDELN MELLAN MEDLEMSSTATERNA*

(210) Enligt fast rättspraxis ska handeln mellan medlemsstaterna anses vara påverkad när en åtgärd som innebär en fördel stärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i handeln inom unionen ([41]). Att det stödmottagande företagets ställning stärks på ett sådant sätt i konkurrensen med andra företag inom handeln i unionen snedvrider därför inte bara konkurrensen (eller hotar att göra det), utan påverkar även handeln mellan medlemsstaterna ([42]).

(211) Det ska därför bedömas om de finansieringsmedel som VRR har beviljat transportföretagen RBG och BSM utgör en ekonomisk fördel, som stärker deras ställning jämfört med deras konkurrenter i handeln inom unione.

(212) Kommissionen påpekar att marknaden för kollektivtrafiken i Tyskland, där dessa företag är verksamma, är öppen för konkurrens från företag från andra medlemsstater ([43]).

(213) I sin Altmarkdom fastslog domstolen även följande:

> ”77. I detta avseende skall det inledningsvis konstateras att det inte alls kan uteslutas att ett offentligt stöd som beviljas ett företag som endast tillhandahåller lokala eller regionala trafiktjänster och som inte tillhandahåller några trafiktjänster utanför sin ursprungsstat ändå kan påverka handeln mellan medlemsstaterna.
>
> 78. När en medlemsstat beviljar offentligt stöd till ett företag, kan nämligen detta företags tillhandahållande av trafiktjänster komma att upprätthållas eller ökas, med följden att möjligheterna för företag som är etablerade i andra medlemsstater att tillhandahålla sina trafiktjänster på marknaden i denna stat minskas…” ([44]).

(214) Vidare konstaterar kommissionen att VRR:s offentliga finansiering av transportföretagen RBG och BSM som utgör en ekonomisk fördel förbättrar deras ekonomiska situation. Tack vare denna stärkta ekonomiska situation är det möjligt för dem att fortsätta att tillhandahålla trafiktjänsterna. Den leder också till att chanserna till att andra företag från Tyskland och andra medlemsstater erbjuder sina trafiktjänster på den marknad där dessa båda transportföretag är verksamma (Düsseldorfområdet) minskar, även om det är möjligt rättsligt sett.

(215) Kommissionen drar därför slutsatsen att finansieringen av RBG och BSM som ersättning för fullgörandet av den allmänna trafikplikten stärker deras ställning i förhållande till deras konkurrenter i handeln inom unionen och därmed påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

9.5 *SLUTSATS*

(216) Kommissionen drar därför slutsatsen att de finansieringsmedel som har beviljats RBG och BSM för fullgörandet av den allmänna trafikplikten utgör ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

10. **STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN**

(217) I artikel 93 i EUF-fördraget fastställs villkoren när det gäller förenligheten för stöd som beviljas i samband med samordning av trafik eller övertagande av allmän trafikplikt inom trafikområdet.

(218) Kommissionen konstaterar att artikel 106.2 inte kan tillämpas på företag inom allmän trafik i det aktuella fallet, eftersom artikel 93 är lex specialis i förhållande till artikel 106.2 ([45]).

(219) Enligt Altmarkdomen ([46]) kunde artikel 93 i EUF-fördraget inte tillämpas direkt, utan endast med stöd av rådets förordningar, särskilt med stöd av förordning (EEG) nr 1191/69 eller förordning (EEG) nr 1107/70.

(220) Den 3 december 2009 trädde förordning (EG) nr 1370/2007 i kraft. Genom denna förordning upphävdes rådets båda förordningar (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

([41]) Dom av den 17 september 1980 i mål 730/79, Philip Morris mot kommissionen, REG 1980, s. 2671, punkt 11, domstolens dom av den 30 april 1998 i mål T-214/95, Het Vlaams Gewest mot kommissionen, REG 1998, s. II-717, punkt 50.
([42]) Mål 730/79, Philip Morris mot kommissionen, punkt 12.
([43]) Mål C-280/00, Altmarkdomen, punkt 79.
([44]) Mål C-280/00, Altmarkdomen, punkterna 77–78.
([45]) Punkt 17 i kommissionens beslut 2005/842/EG av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 106.2 i EUF-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, EUT L 312, 29.11.2005, s. 67.
([46]) Mål C-280/00, Altmarkdomen, punkt 107. Se även förstainstansrättens dom av den 16 mars 2004 i mål T-157/01, Danske Busvognmænd mot kommissionen, REG 2004, s. II-917, punkt 100.

(221) Förordning (EG) nr 1370/2007 är tillämplig på ersättningar för den allmänna trafikplikten som avser kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt, och på väg. Kommissionen måste därför bedöma de aktuella åtgärdernas förenlighet med den inre marknaden med stöd av förordning (EG) nr 1370/2007, som var den gällande rättsakten vid tidpunkten för kommissionens beslut.

(222) I förordning (EG) nr 1370/2007 fastställs det under vilka villkor som den ansvariga myndigheten får betala ut ersättning för allmän trafikplikt i form av kollektivtrafik som tillhandahålls genom avtal om allmän trafik. I det aktuella fallet ålades skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster genom ett så kallat tredubbelt beslut om tilldelning (dvs. genom tillstånden, lokaltrafikplanerna och motsvarande finansieringsbeslut från VRR på grundval av VRR:s finansieringsdirektiv).

(223) Vidare konstaterar kommissionen att den berörda parten inte har rest några invändningar mot att förordning (EG) nr 1370/2007 ska tillämpas i det aktuella fallet. Kommissionen slår också fast att Tyskland anser att förordning (EG) nr 1370/2007 av princip enbart ska tillämpas på ersättning som har beviljats sedan den 3 december 2009.

(224) Men efter att ha bedömt de argument som Tyskland har lagt fram drar kommissionen dock slutsatsen att dessa inte påverkar tillämpningen av reglerna om statligt stöd i tiden, och kommissionen måste därför grunda sin argumentation på de bestämmelser som gällde vid tidpunkten för beslutet. Kommissionen anser att avtalen om allmän trafik ska bedömas med stöd av förordning (EG) nr 1370/2007 av följande skäl:

(225) Kommission konstaterar för det första att förordning (EG) nr 1370/2007 endast fastställer villkoren för ikraftträdandet och föreskriver hur de ska tillämpas i tiden. Enligt artikel 12 i förordning (EG) nr 1370/2007 trädde denna förordning i kraft den 3 december 2009. Enligt artikel 10.1 upphävs förordning (EEG) nr 1191/69 samma datum. Därmed kan kommissionen inte längre grunda sin bedömning på förordning (EEG) nr 1191/69, som inte längre gällde vid den tidpunkt när beslutet utfärdades, utan måste utgå från förordning (EG) nr 1370/2007.

(226) För det andra konstaterar kommissionen att förordning (EG) nr 1370/2007 inte innehåller några indikationer om att den inte skulle vara tillämplig på avtal om offentlig trafik som har tilldelats innan den trädde i kraft. Artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1370/2007 innehåller därför övergångsbestämmelser för avtal som har tilldelats innan förordningen trädde i kraft. Denna bestämmelse utgör i grund och botten ett undantag till tillämpningen av artikel 8.2 i förordningen, som gäller tillämpningen av bestämmelserna om upphandlingsförfarandet i artikel 5. Det kan därmed konstateras att undantagsbestämmelserna för upphandlingsförfarandet inte skulle ha varit nödvändiga under övergångsperioden, om de avtal om allmän trafik som hade tilldelats innan förordningen trädde i kraft inte omfattades av deras tillämpningsområde. Artikel 8 bekräftar däremot att de övriga bestämmelserna i förordningen gäller för dessa avtal.

(227) För det tredje påpekar kommissionen att kommissionens tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt ([47]) inte är tillämpligt i det aktuella fallet. I detta tillkännagivande fastställs det uttryckligen att det inte påverkar tolkningen av rådets och kommissionens förordningar på området för statligt stöd. Förordning (EG) nr 1370/2007 innehåller emellertid regler om den tidsmässiga tillämpningen.

(228) För det fjärde understryker kommissionen att domstolen också har bekräftat principen om att en ny bestämmelse i princip tillämpas omedelbart på framtida verkningar av en situation som har uppkommit under en äldre bestämmelses giltighetstid. Domstolen har dessutom fastställt att principen om skydd för berättigade förväntningar inte får utsträckas så långt att den allmänt hindrar att en ny bestämmelse tillämpas på framtida verkningar av situationer som har uppkommit under en äldre bestämmelses giltighetstid ([48]).

(229) För det femte har domstolen slagit fast att de materiella gemenskapsbestämmelserna ska tolkas så, att de endast avser situationer som har uppstått innan de har trätt i kraft såvida det av bestämmelsernas lydelse, syfte eller systematik klart framgår att de ska tillerkännas sådan verkan ([49]). Som anges under skäl 228 är det villkor otvetydigt uppfyllt när det gäller förordning (EG) nr 1370/2007.

(230) För det sjätte konstaterar kommissionen också att domstolen i samma dom även har slagit fast att när de bestämmelser som gällde då en medlemsstat anmälde ett planerat stöd har ändrats innan kommissionen fattar sitt beslut, måste kommissionen, för att uppfylla sin skyldighet att avgöra ärendet utifrån dessa nya regler ([50]). Domstolen har vidare förklarat att en medlemsstats anmälan av ett planerat stöd följaktligen inte innebär att en rättslig situation slutgiltigt har fastställts och att ett skydd för berättigade förväntningar har upprättats som innebär att kommissionen ska ta ställning till stödets förenlighet med den inre marknaden utifrån de bestämmelser som gäller vid tiden för denna anmälan. Det vore följaktligen motsägelsefullt att fastställa en slutgiltig rättslig situation för en medlemsstat som däremot inte har fullgjort anmälningsskyldigheten genom att tilldela olagliga stöd.

([47]) EGT C 119, 22.5.2002, s. 22.
([48]) Se dom av den 11 december 2008 i mål C-334/07 P, kommissionen mot Freistaat Sachsen, REG 2008, s. I-9465, punkt 43.
([49]) C-334/07 P, kommissionen mot Freistaat Sachsen, punkt 44.
([50]) C-334/07 P, kommissionen mot Freistaat Sachsen, punkt 53.

(231) Förordning (EG) nr 1370/2007 är följaktligen tillämplig i det aktuella fallet ([51]).

10.1 *STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN MED STÖD AV FÖRORDNING (EG) NR 1370/2007*

(232) Enligt artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1370/2007 ska ”ersättning för allmän trafik som utbetalas i enlighet med denna förordning för drift av kollektivtrafik […] vara förenlig med den gemensamma marknaden”. Vidare undersöker kommissionen om finansieringsdirektivet och de ersättningar som har utbetalats till RBG och BSM med stöd av detta uppfyller bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007.

(233) Enligt artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1370/2007 gäller följande: ”När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag som den själv valt ensamrätt och/eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.”

(234) I det aktuella fallet ålades skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster genom ett så kallat tredubbelt beslut om tilldelning (dvs. genom tillstånden, lokaltrafikplanerna och motsvarande finansieringsbeslut från VRR på grundval av VRR:s finansieringsdirektiv). Kommissionen drar därför slutsatsen att artikel 3 i förordning (EG) nr 1370/2007 har uppfyllts.

(235) I artikel 4 i förordning (EG) nr 1370/2007 fastställs följande obligatoriska innehåll i avtal om allmän trafik:

(236) Artikel 4.1 a – Klart fastställd allmän trafikplikt: Som anges i avsnitt 8.2.1 har RBG och BSM ålagts en klart fastställd allmän trafikplikt.

(237) Artikel 4.1 b – De parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen ska fastställas i förväg på ett objektivt och öppet sätt för att därigenom förhindra alltför höga ersättningar: Som anges i avsnitt 9.2.2 fastställs ersättningsparametrarna i finansieringsbeslutet om avslag på ett objektivt och öppet sätt med uppgift om maxbeloppet för varje kostnadskategori och varje verksamhetsslag innan den allmänna trafikplikten uppfylls.

(238) Artikel 4.1 c och 4.2 Genomförandebestämmelser om hur kostnader och inkomster ska fördelas: På grundval av ovannämnda parametrar föreligger klara genomförandebestämmelser om hur kostnader och inkomster ska fördelas, som hänför sig till de fyra kostnadskategorierna som ersättningen gäller. För var och en av de olika kategorierna av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster redovisas kostnader och intäkter på separata konton. Här tillämpas gällande revisionsprinciper enligt tysk lagstiftning och en årlig kontroll utförs av en neutral revisor samt av VRR.

(239) Artikel 4.3 – Begränsning av löptiden för avtalen om allmän trafik till högst 10 år för busstransporter och 15 år för persontransporter på järnväg eller annat spårburet transportsätt: Ursprungligen ålades skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster genom ett så kallat tredubbelt beslut om tilldelning (dvs. genom tillstånden, lokaltrafikplanerna och motsvarande finansieringsbeslut från VRR på grundval av VRR:s finansieringsdirektiv). Efter det att förordning (EG) nr 1370/2007 hade trätt i kraft sammanfattades den allmänna trafikplikt som hade ålagts transportföretagen i ett enda dokument med en löptid på tio år. För avtal om allmän trafik, som förelåg redan innan förordning (EG) nr 1370/2007 trädde i kraft, gäller övergångsbestämmelser. Enligt artikel 8.3 d i förordning (EG) nr 1370/2007 får avtal om allmän trafik som, på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande, har trätt i kraft efter den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, förutsatt att löptiden är begränsad och motsvarar de löptider som anges i artikel 4. I det aktuella fallet tilldelades avtalet under den period som anges i artikel 8.3 d, utan att något anbudsförfarande genomfördes. Därför gäller den begränsade löptiden enligt artikel 4. Avtalets löptid är nu begränsad till tio år och uppfyller därmed bestämmelserna i artikel 4.3.

(240) Artikel 4.5 – Krav på att vissa sociala normer ska följas: Tillämpliga kollektivavtal anges i de olika dokumenten, eftersom RBG och BSM är skyldiga att tillämpa det kollektivavtal som har förhandlats fram med Nordrhein-Westfalens kommunala arbetsgivarförbund.

(241) Artikel 4.6 – Krav på att vissa kvalitetsnormer ska följas: Bestämmelser om kvalitetsnormer anges i de respektive tilldelningsakterna.

([51]) Detta motsvarar fast beslutspraxis för kommissionen (se beslut C -41/2008, Danske Statsbaner, slutligt beslut av den 24 februari 2010, punkterna 303–313) och Eftas övervakningsmyndighet (se beslut 254/10/COL, AS Oslo Sporveier och AS Sporveisbussene, beslut av den 21 juni 2010, s. 17 och 18).

(242) Med stöd av redogörelserna i skäl 54 ff. anser kommissionen att det tredubbla beslutet om tilldelning innehåller alla obligatoriska bestämmelser enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1370/2007.

(243) I artikel 5 i förordning (EG) nr 1370/2007 fastställs bestämmelserna för tilldelning av avtal om allmän trafik. Men enligt övergångsbestämmelserna i artikel 8.2 i förordning (EG) nr 1370/2007 ska avtal om allmän trafik på järnväg och väg tilldelas i enlighet med artikel 5 först från och med den 3 december 2019. Bestämmelserna i artikel 5 i förordning (EG) nr 1370/2007 är därför inte tillämpliga i det aktuella fallet.

(244) Kommissionen framhöll återigen för Tyskland att medlemsstaterna under denna övergångsperiod måste vidta åtgärder för att stegvis tillämpa artikel 5 i förordning (EG) nr 1370/2007.

(245) Enligt artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1370/2007 måste all ersättning vara förenlig med bestämmelserna i artikel 4 och bilagan till förordningen.

(246) Kommissionen påpekar att, såsom har angetts ovan, är alla bestämmelser i artikel 4 uppfyllda i det aktuella fallet.

(247) I bilagan till förordning (EG) nr 1370/2007 fastställs att ersättningen inte får överstiga ett belopp som motsvarar summan av följande faktorer: Kostnader som uppstått i samband med en eller flera förpliktelser som gäller allmän trafik, minus taxeintäkter, minus alla positiva ekonomiska effekter som uppstår inom det nät som används inom den berörda allmänna trafikplikten, plus en skälig vinst. I bilagan fastställs också att kostnader och inkomster ska beräknas enligt gällande revisions- och skattebestämmelser. Med tanke på insynen måste det föras separata räkenskaper.

(248) I det aktuella fallet konstaterar kommissionen att ersättningen för den allmänna trafikplikten har genomförts i enlighet med bestämmelserna i bilagan samt att ersättningarna inte har lett till någon överkompensation, vilket förklaras närmare i avsnitt 9.2.3. Efter en beräkning av intäkter från användaravgifter, inkomster, andra positiva ekonomiska effekter och kostnader som har uppstått i samband med den allmänna trafikplikten visade det sig att BSM och RBG varje år går med förlust på grund av fullgörandet av den allmänna trafikplikten. Under åren 2006–2009 täcktes emellertid dessa förluster av ersättningarna, vilket resulterade i ett nollresultat.

(249) Kommissionen konstaterar vidare att företagen inte har fått någon skälig vinst i det aktuella fallet. Dessutom kontrolleras kostnader och inkomster som hänför sig till den allmänna trafikplikten, så att de följer gällande revisions- och skattebestämmelser. För att öka insynen förs det separata räkenskaper för de berörda företagens tjänster som omfattas av den allmänna trafikplikten och andra tjänster.

250) Mot bakgrund av det ovanstående drar kommissionen slutsatsen att ersättningen för den allmänna trafikplikten förhindrar en överkompensation och överensstämmer med bestämmelserna i artiklarna 4 och 6 i förordning (EG) nr 1370/2007 med bilaga.

(251) Kommissionen anser därför att de allmänna principerna för bedömningen av om ett stöd är förenligt med den inre marknaden har följts i det aktuella fallet. Vidare konstaterar kommissionen att om man bedömde den ersättning som tilldelats RBG och BSM för den allmänna trafikplikten enligt förordning (EG) nr 1107/70 skulle slutsatserna bli desamma.

(252) Kommissionen drar därmed slutsatsen att stödet till förmån för RBG och BSM är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 93 i EUF-fördraget och artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1370/2007.

11. **SLUTSATS**

(253) Kommissionen kommer därmed till slutsatsen att stödet är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1370/2007 samt artikel 93 i EUF-fördraget. Kommissionen framhåller att detta beslut gäller om åtgärderna är förenliga med den inre marknaden som statligt stöd och att denna bedömning inte föregriper kommissionens prövning i fråga om tillämpningen av unionsrätten om offentlig upphandling och koncessioner i detta fall.

(254) Kommissionen påpekar att den enligt domstolens fasta rättspraxis får bedöma om ett statligt stöd är förenligt med den inre marknaden oberoende av eventuella överträdelser av en annan unionsbestämmelse, förutsatt att denna bestämmelse inte är så oskiljaktigt förenad med stödets syfte att det inte är möjligt att göra en separat bedömning.

(255) I det aktuella fallet konstaterar kommissionen att en eventuell överträdelse av bestämmelserna för offentlig upphandling och koncessioner, som det aktuella utfärdandet av tillstånd till BSM och RBG, inte nödvändigtvis skulle ha fått snedvridande effekter som ytterligare skulle förstärka den snedvridning av konkurrensen som stödet ger upphov till. Detta beslut är därför begränsat till en bedömning av det statliga stödet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Tyskland har genomfört till förmån för Rheinbahn AG och Bahnen der Stadt Monheim under åren 2006–2009 med stöd av direktivet om finansiering av ÖSPV i Verkehrsverbund Rhein-Ruhr är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1370/2007 och artikel 93 i EUF-fördraget.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 23 februari 2011.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande