

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. února 2011

o státní podpoře C 58/06 (ex NN 98/05) Německa pro podniky Bahnen der Stadt Monheim (BSM) a Rheinische Bahngesellschaft (RBM) v rámci dopravního svazu Verkehrsverbund Rhein Ruhr

(oznámeno pod číslem K(2011) 632)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2011/501/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 této smlouvy ⁽¹⁾

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽²⁾ a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 21. prosince 2006 sdělila Komise Německu rozhodnutí pokládat „starý systém financování“ dopravního svazu Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (dále jen „svaz VRR“) za existující podporu. Součástí rozhodnutí bylo zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU ohledně „nového systému financování“ ⁽³⁾ VRFR, na jehož základě je podniku Rheinische Bahngesellschaft AG (dále jen „podnik RBG“) a podniku Bahnen der Stadt Monheim

GmbH (dále jen „podnik BSM“) vyplácena kompenzace za plnění závazků veřejné služby. Komise Německo současně vyzvala k podání připomínek. Na žádost Německa se dne 1. února 2007 konala schůzka. Své připomínky Německo předložilo dne 18. dubna 2007 a 4. května 2007.

(2) Rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo dne 31. března 2007 zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie ⁽⁴⁾. Komise v něm vyzvala zúčastněné strany, aby ve lhůtě jednoho měsíce od zveřejnění podaly k předmětným opatřením své připomínky.

(3) Připomínky Komise obdržela od jediné zúčastněné strany a dopisem ze dne 29. května 2007 je postoupila Německu. Příležitosti vyjádřit se k těmto připomínkám ve lhůtě jednoho měsíce využilo Německo dopisem ze dne 29. června 2007.

(4) Na žádost Německa se dne 31. ledna 2008 konala další schůzka, v návaznosti na niž Německo dne 5. května 2008 a 3. července 2008 v souladu s žádostí Komise předložilo další údaje.

(5) Dopisy ze dne 2. října 2007, 30. ledna 2008 a 4. dubna 2008 poskytla zúčastněná strana bližší vysvětlení ke své původní argumentaci.

⁽¹⁾ S účinností od 1. prosince 2009 byly články 87 a 88 Smlouvy o ES nahrazeny články 107 a 108 Smlouvy o fungování EU. Oba soubory ustanovení jsou v podstatě totožné. Pro účely tohoto rozhodnutí je v případě potřeby nutno odkazy na články 107 a 108 Smlouvy o fungování EU považovat za odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES.

⁽²⁾ Úř. věst. C 74, 31.3.2007, s. 18.

⁽³⁾ Viz oddíl 4.2.

⁽⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 2.

- (6) Dopisem ze dne 10. července 2008 požádala Komise Německo o další vysvětlení k předloženým informacím; Německo dále dostalo příležitost reagovat ve lhůtě jednoho měsíce na další vysvětlení, jež podala zúčastněná strana. Své odpovědi předložilo Německo dopisem ze dne 5. srpna 2008 a 30. září 2008.
- (7) Dopisem ze dne 16. prosince 2009 vyzvala Komise Německo a zúčastněnou stranu, aby jí do 10. ledna 2010 předložily stanoviska ke slučitelnosti předmětných opatření s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70⁽⁵⁾. Uvedenou lhůtu Komise na žádost Německa a zúčastněné strany prodloužila do 12. ledna 2010. Německo své stanovisko předložilo dopisem ze dne 12. ledna 2010. Zúčastněná strana nepředložila ve lhůtě stanovisko žádné a dopisem ze dne 13. ledna 2010 Komisi sdělila, že již nemá o účast v řízení zájem.
- (8) Dopisem ze dne 12. ledna 2010 Německo Komisi dále sdělilo, že byly jak akty, jimiž bylo podnikům RBG a BMS svěřeno provozování služeb v rámci závazků veřejné služby, tak nový systém financování svazu VRR změněny, tak aby bylo dosaženo jejich souladu s nařízením (ES) č. 1370/2007.

2. ÚČASTNÍCI ŘÍZENÍ

- (9) Svaz VRR zřídilo několik měst a okresů v oblasti Porýní a Porúří, aby splnilo svou povinnost v oblasti plánování a organizace místní hromadné dopravy na svém území s tím, že za poskytování veřejných dopravních služeb vyplácelo kompenzace. Svaz VRR tvoří dva právně oddělené veřejnoprávní subjekty, a to účelové sdružení Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (dále jen „účelové sdružení ZV VRR“) (6) a veřejnoprávní dopravní svaz Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (dále jen „dopravní svaz VRR AöR“) (7).
- (10) Za účelem financování kompenzací, jež jsou vypláceny jako protiplnění za závazky veřejné služby, je účelové sdružení ZV VRR oprávněno vybírat od členských měst

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽⁶⁾ Účelové sdružení svaz ZV VRR zřídila příslušná města a okresy v souladu se zákonem o společné činnosti na komunální úrovni (Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit) Severního Porýní-Vestfálska.

⁽⁷⁾ Dopravní svaz VRR AöR založilo v září 2004 účelové sdružení ZV VRR. Od června 2007 je dopravní svaz VRR AöR společnou veřejnoprávní institucí, jež je pověřena společným výkonem funkcí těchto měst v oblasti místní veřejné hromadné dopravy, a to nikoli jen na území spadajícího pod účelové sdružení ZV VRR, ale i na sousedících územích dolnorýnského účelového sdružení Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein. Jelikož účelové sdružení ZV VRR pověřilo svou správou a plněním svých funkcí včetně financování závazků veřejné služby dopravní svaz VRR AöR, není dále v textu mezi účelovým sdružením ZV VRR a dopravním svazem VRR AöR rozlišováno, nýbrž jsou oba tyto subjekty dále společně označovány jako „svaz VRR“.

a okresů poplatky vypočtené na poměrném základě. Právní základ výběru těchto poměrných poplatků tvoří ustanovení § 19 a 20 stanov účelového sdružení Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ze dne 21. června 2006 ve znění z 10. prosince 2008 (Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr vom 21. Juni 2006 in der Fassung vom 10. Dezember 2008, dále jen „stanovy účelového sdružení ZV VRR“) (8).

- (11) Podniky RBG⁽⁹⁾ a BSM⁽¹⁰⁾, jež jsou předmětnými opatřeními pravděpodobně zvýhodněny, působí v oblasti místní veřejné (autobusové, tramvajové a železniční) dopravy ve spádové oblasti Düsseldorfu. Jejich trasy patří do veřejné dopravní sítě svazu VRR.
- (12) Podniky RBG a BSM obsluhují tratě místní hromadné dopravy na základě povolení, které vydala düsseldorfská krajská vláda v souladu se zákonem o přepravě osob (Personenbeförderungsgesetz, „PBefG“), zejména v souladu s ustanovením § 13 uvedeného zákona. Toto povolení zakládá výlučné právo žadatele obsluhovat danou trasu. Jako protiplnění musí podnik, jemuž je toto povolení vydáno, poskytovat dopravní služby místní hromadné dopravy v souladu s podmínkami, jež povolení stanoví; jedná se zejména o četnost obsluhy, počet obsluhovaných kilometrů a další kvalitativní parametry.

3. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

3.1 NÁZEV, VYČLENĚNÉ PROSTŘEDKY A DOBA TRVÁNÍ

- (13) Název: Finanzielle Unterstützung für die BSM und die RBG (Finanční podpora pro podniky BSM a RBG).
- (14) Na předmětné opatření jsou v případě podniku BSM vyčleněny prostředky ve výši mezi [...] mil. EUR a [...] mil. EUR ročně a v případě podniku RBG mezi [...] mil. EUR a [...] mil. EUR ročně. Prostředky vyčleněné na vyplacení kompenzací v souladu s finanční směrnicí a se smlouvou o ovládnutí a odvodu zisku pocházejí z veřejných zdrojů. Účinnost této finanční směrnice a smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku je stanovena na dobu neurčitou.

⁽⁸⁾ Aktuální znění stanov účelového sdružení ZV VRR je k dispozici na internetové stránce http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/satzung_zv.pdf.

⁽⁹⁾ Podnik RBG, jenž dne 29. dubna 2005 změnil svou obchodní firmu na „Rheinbahn AG“, je ve vlastnictví města Düsseldorf (5 %) a podniku Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH (95 %). 100 % vlastníkem podniku Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, jenž do 18. června 2007 působil pod obchodní firmou Düsseldorf Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH, je město Düsseldorf. Podle údajů na internetových stránkách města Düsseldorf (http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/anlagen/orga.pdf) drží podnik Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH v podniku Stadtwerke Düsseldorf AG podíl ve výši 25,05 %, v podniku Bädergesellschaft Düsseldorf mbH podíl ve výši 100 % a v podniku Flughafen Düsseldorf GmbH podíl ve výši 50 % (číselné údaje ke dni 31. prosinci 2006).

⁽¹⁰⁾ Podnik BSM je ve 100 % vlastnictví podniku Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH, jehož 100 % vlastníkem je město Monheim. Kromě podílů v podniku BSM drží podnik Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH podíl ve výši 49,9 % v podniku MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gasversorgungs GmbH, dále podíl ve výši 99 % v podniku Allwetterbad der Stadt Monheim am Rhein GmbH a podíl ve výši 100 % v podniku Stadtentwicklungsgesellschaft Monheim am Rhein mbH.

3.2 PŘÍJEMCI A CÍL

- (15) Příjemci předmětných kompenzací jsou oba uvedené podniky, RBG a BSM.

- (16) Cílem opatření je zajistit v zájmu obyvatelstva obslužnost místní hromadnou dopravou v přiměřeném rozsahu. Podle § 4 stanov účelového sdružení ZV VRR spočívá cíl spolupráce mezi spolkovou zemí Severní Porýní-Vestfálsko, svazem VRR a dopravními podniky v tom, zvýšit atraktivitu místní hromadné dopravy; tomuto cíli má sloužit koordinované plánování a koncepce nabídky služeb, jednotné a cenově příznivé tarify, koordinované poskytování informací cestujícím s přihlédnutím k potřebám osob s postižením, jakož i jednotné kvalitativní standardy.

4. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

4.1 PŘEDMĚT ŘÍZENÍ

- (17) Rozhodnutí o zahájení řízení se týká pouze těch kompenzací vyplacených podnikům RBG a BSM, jež byly poskytnuty v rámci „nového systému financování“ zřízeného rozhodnutím svazu VRR ze dne 28. června 2005 a jsou vázány na plnění závazků veřejné služby v oblasti služeb autobusové a tramvajové dopravy. Toto závěrečné rozhodnutí se tudíž týká pouze uvedených kompenzací vyplacených podnikům RBG a BSM.

4.2 NOVÝ SYSTÉM FINANCOVÁNÍ

- (18) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatovala existenci dvou souborů opatření k financování podniků RBG a BSM:

— financování dopravních podniků v Porýní a Porúří, např. podniků RBG a BSM, ze strany svazu VRR a

— křížové subvencování podniků RBG a BSM ze strany městských holdingových společností měst Düsseldorf a Monheim.

- (19) Právní základ obou souborů opatření tvoří směrnice o financování místní veřejné silniční osobní dopravy v dopravním svazu Porýní a Porúří ze dne 28. června 2005 (Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, dále jen „finanční směrnice“) a její přílohy⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Aktuální znění finanční směrnice je k dispozici na internetové stránce svazu VRR <http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf>.

- (20) V případě druhého souboru opatření tvoří právní základ navíc dvoustranné smlouvy, jednak mezi podnikem RBG a holdingovou společností města Düsseldorf, jednak mezi podnikem BSM a městem Monheim.

4.2.1 FINANCOVÁNÍ PODNIKŮ RBG A BSM ZE STRANY SVAZU VRR

- (21) Svaz VRR vyplácí podnikům, jež na jeho území poskytují veřejné dopravní služby, částečnou náhradu jejich nákladů. Systém financování platný od roku 1990 (dále jen „starý systém financování“) byl rozhodnutím ze dne 28. června 2005 nahrazen novým, výrazně pozměněným systémem (dále jen „nový systém financování“).

- (22) Tento nový systém financování byl naposledy pozměněn dne 10. září 2009 v souvislosti s tím, že dne 3. prosince 2009 mělo vstoupit v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007.

- (23) Reforma schválená dne 28. června 2005 měla za cíl uvést v soulad systém financování svazu VRR s rozsudkem ve věci *Altmark*⁽¹²⁾. V odstavcích 5.4.3 až 5.4.5 finanční směrnice je popsán způsob, jakým je třeba rozsudek ve věci *Altmark*, zejména čtvrté kritérium, naplnit. Podle odstavce 5.4.3 je výše subvencí určována na základě analýzy nákladů průměrného, dobře řízeného podniku, který je adekvátním způsobem vybaven dopravními prostředky tak, aby dokázal plnit uložené závazky veřejné služby. Podle odstavce 5.4.4 stanoví svaz VRR na základě této analýzy každoročně parametry pro výpočet kompenzací v jednotlivých níže popsanych kategoriích; příloha 9 finanční směrnice stanoví metodu, jak tyto parametry aktualizovat (resp. indexovat). Odstavec 5.4.5 stanoví, že jsou kompenzace omezeny na náklady, jež příslušným podnikům při plnění závazků veřejné služby prokazatelně vznikají, a že parametry pro výpočet kompenzací pravidelně přezkoumává znalec.

- (24) Nový systém financování je podrobně popsán ve finanční směrnici a jejích přílohách.

- (25) Podle odstavce 2.1 finanční směrnice financuje svaz VRR plnění závazků veřejné služby na svém území. Odstavce 2.2.1 až 2.2.4 stanoví čtyři kategorie nákladů, jež může svaz VRR financovat. Tyto kategorie, jež jsou podrobněji vysvětleny v příloze 1 finanční směrnice, jsou popsány níže (použité zkratky odpovídají číslování nákladových kategorií ve finanční směrnici):

⁽¹²⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci *Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg*, věc C-280/00, Sb. rozh. 2003, s. I-7747 (dále jen „rozsudek ve věci *Altmark*“).

- (26) a) náklady na zajištění dopravní obslužnosti a údržby infrastruktury (dále jen „nákladová kategorie 1“): do této kategorie patří náklady na výstavbu a údržbu infrastrukturních zařízení pevně spojených s danou lokalitou a bezpečnostních a navigačních systémů, jimiž jsou tato zařízení vybavena. Pojem „infrastruktura“ zahrnuje tramvajové koleje, vyhrazené autobusové pruhy, zařízení P&R, autobusové zastávky, nádraží, garáže, dílny a bezpečnostní a navigační systémy. Spadají sem i náklady na personál, jehož je k plnění vyjmenovaných úkolů zapotřebí.
- (27) b) Režijní a distribuční náklady vynaložené na popud svazu či zadavatele (dále jen „nákladová kategorie 2“): do této kategorie spadají veškeré vícenáklady, jež dopravním podnikům vznikají z titulu členství ve svazu VRR. Tyto náklady jsou dány centralizovaným plánováním a koordinací, marketingem, finančním řízením, distribucí a kontrolou poskytnutých služeb.
- (28) c) Kvalitativní požadavky na vozidla dodržované na popud svazu či zadavatele (dále jen „nákladová kategorie 3“): do této kategorie jsou řazeny veškeré vícenáklady vzniklé v souvislosti s dodržováním kvalitativních požadavků na vozidla. Dopravní podniky mohou žádat o úhradu vícenákladů na pořízení klimatizovaných vozidel, uzavřených televizních okruhů, nízkopodlažní techniky, pohonu na plyn, výtahů pro osoby s postižením či motorů šetrnějších k životnímu prostředí.
- (29) d) Dopravní plnění navíc či jiná plnění v oblasti provozu poskytnutá z popudu svazu či zadavatele. Tato kategorie se člení na tři podkategorie:
- I. vícenáklady vzniklé z titulu závazku uloženého bezprostředně zadavatelem či svazem VRR, jenž spočívá v poskytování nelukrativních služeb v době slabého provozu (dále jen „nákladová kategorie 4a“),
 - II. sociálněpolitické závazky ve spojení s provozním zadáním, jež stanovil podílník⁽¹³⁾ (dále jen „nákladová kategorie 4b“); a dále
 - III. provozní, resp. systémová zadání – zadání stanovená zadavatelem či svazem, jejichž plnění je prokazováno na individuálním základě a jež vede k ekonomické újmě (dále jen „nákladová kategorie 4c“).
- (30) Podle finanční směrnice mohou veřejné dopravní podniky za poskytování veřejných dopravních služeb požadovat kompenzaci. Žádost musí obsahovat podklady uvedené v oddílu 5, 7 a 8 finanční směrnice, např. výpočet nákladů na plnění závazků veřejné služby a uvedení případných finančních prostředků z jiných zdrojů. Žádost o kompenzaci musí dopravní podniky předložit nejpozději 31. října roku, jež předchází počátku plnění závazků veřejné služby.
- (31) Na základě informací, jež dopravní podniky podle odstavců 5.4.2 a přílohy 2 finanční směrnice předloží, vypočte svaz VRR kompenzaci, jejíž výše musí odpovídat nákladům, které by plněním těchto závazků vznikly průměrnému, dobře řízenému podniku. Následně vydá svaz VRR finanční výměr. Tento právně závazný výměr potvrzuje akt svěření provozu veřejných služeb danému podniku a stanoví kompenzaci v každé ze čtyř nákladových kategorií. Na konci roku musí veřejný dopravní podnik písemně doložit, jaké příjmy a náklady mu plněním závazků veřejné služby vznikly. Svaz VRR tento doklad přezkoumá a následně vydá druhý závazný správní výměr, jež stanoví přesnou částku, kterou daný podnik jako kompenzaci obdrží.
- #### 4.2.2 FINANCOVÁNÍ PODNIKŮ RBG A BSM V RÁMCI KŘÍŽOVÉHO SUBVENCOVÁNÍ
- (32) Stanovy účelového sdružení ZV VRR upravují možnost, aby města a okresy, jež vlastní nějaký dopravní podnik, tomuto podniku vyplatily kompenzaci přímo a její výši si odečetly od poměrného poplatku, který účelovému sdružení odvádějí.
- (33) Ustanovení § 19 stanov účelového sdružení upravuje pět forem těchto přímých plateb:
- dobrovolná přímá a nepřímá plnění města či okresu, včetně výnosů z cenných papírů, které toto město či okres do dopravního podniku vložil,
 - dobrovolná plnění třetích osob,
 - křížové subvencování na základě smluv o rozdělení příjmů, je-li dopravní podnik součástí holdingové společnosti a jsou-li jeho ztráty hrazeny ze zisků jiných podniků, např. dodavatelů energie a médií,

⁽¹³⁾ Uvedené se týká povinnosti uplatňovat kolektivní smlouvu vyjednanou se Svazem komunálních zaměstnavatelů Severního Porýní-Vestfálska (Kommunaler Arbeitgeberverband Nordrhein-Westfalen) (srv. bod 52).

- rozdělení zisku podniků, v nichž daný dopravní podnik drží účasti či podíly,
- rozdíl mezi poměrným poplatkem a celkovým záporným hospodářským výsledkem dopravního podniku.
- (34) Částky vyplacené podle § 19 stanov účelového sdružení ZV VRR jsou zohledňovány při výpočtu kompenzace, kterou danému dopravnímu podniku vyplácí svaz VRR. Podle oddílu 8 finanční směrnice svaz VRR žádost podniku o financování zamítne, pokud (komunální) podílník využil jedné či více z možností podle § 19 stanov účelového sdružení ZV VRR. Tato částka je odečtena od plateb, na něž má dopravní podnik podle finanční směrnice nárok.
- (35) Jak město Düsseldorf, tak město Monheim možností podle § 19 stanov účelového sdružení ZV VRR využilo a uzavřelo smlouvu s podnikem RBG, resp. podnikem BSM. Tyto smlouvy jsou popsány v následujících oddílech.
- (36) Údajné křížové subvencování podniku RBG ze strany podniku Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH: Podle informací, jež předložil původní stěžovatel, převádí podnik Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH zřejmě zisky, jichž dosahují finančně úspěšné společnosti jeho holdingu (Stadtwerke Düsseldorf AG a Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH), ztrátovým dceřiným podnikům RBG a Bädergesellschaft Düsseldorf; děje se tak na základě smluv o ovládnutí a odvodu zisku.
- (37) Údajné křížové subvencování podniku RBG ze strany města Düsseldorf: Komise dále na základě údajů, jež předložil původní stěžovatel, poukázala na přímé subvence, jež podnik RBG obdržel od města Düsseldorf. Tyto subvence pocházejí zřejmě z dividend, jež byly městu Düsseldorf vyplaceny z jeho akciového podílu v podniku RWE AG ve výši 1,1 %.
- (38) Roční platby města Düsseldorf ve prospěch podniku RBG: V odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení Německo uvedlo, že podniky Stadtwerke Düsseldorf AG a Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH (jenž od 18. června 2007 působí pod obchodní firmou Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH, dále jen „holdingová společnost“) mezi sebou nikdy neuzavřely smlouvu o ovládnutí a odvodu zisku. Holdingová společnost však podniku RBG ročně vyplácí částky za plnění závazků veřejné služby a svaz VRR tyto platby při výpočtu kompenzací za plnění závazků veřejné

služby zohledňuje. Německo dále uvedlo, že jsou dividendy z akcií podniku RWE vypláceny městu, a nikoli podniku RBG.

- (39) Křížové subvencování podniku BSM: Původní stěžovatel dále uvedl, že jsou ze zisků posledně uvedeného podniku financovány roční ztráty podniku BSM; děje se tak na základě smlouvy mezi podnikem Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH a podnikem Elektrizitäts- und Verkehrs-GmbH der Stadt Monheim GmbH. BSM je 100 % dceřiným podnikem podniku Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH⁽¹⁴⁾.
- (40) V odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení Německo uvedlo, že dne 27. října 1987 uzavřely podniky BSM a Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH smlouvu o ovládnutí a odvodu zisku, jež nabyla účinnosti dne 1. ledna 1988. Podle § 4 odst. 1 uvedené smlouvy vyplácí BSM podniku Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH svůj veškerý zisk a získává od něj úhradu svých veškerých ztrát.

4.3 POCHYBNOSTI KOMISE O KOMPENZACÍCH VYPLÁČENÝCH PODNIKŮM RBG A BSM NA ZÁKLADĚ „NOVÉHO SYSTÉMU FINANCOVÁNÍ“

4.3.1 EXISTENCE PODPORY

- (41) Pokud jde o existenci podpory, dospěla Komise na počátku formálního vyšetřovacího řízení k závěru, že jsou obě předmětná opatření spojena s vynakládáním státních prostředků a lze je přičíst státu.
- (42) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vysvětlila, že podle názoru Německa nevedou předmětná finanční opatření k poskytnutí selektivní ekonomické výhody, neboť jsou splněna všechna čtyři kritéria dle rozsudku ve věci *Altmark* a tato finanční opatření nemohou narušit hospodářskou soutěž ani ovlivnit obchod mezi členskými státy. Na základě informací, jež Německo během předběžného šetření předložilo, však Komise vyjádřila tyto pochybnosti:
- (43) V souvislosti s prvním kritériem dle rozsudku ve věci *Altmark* dospěla Komise k předběžnému závěru, že členským podnikům svazu VRR byl na základě povolení obsluhovat autobusové a tramvajové trasy, která jim vydal příslušný regionální orgán, uložen závazek veřejné služby.

⁽¹⁴⁾ K majetkovým účastem podniku Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (ve 100 % vlastnictví města Monheim) uvedlo Německo tyto podrobnosti:

- 100 % podnik Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM),
- 100 % podnik Allwetterbad der Stadt Monheim GmbH,
- 100 % podnik Stadtentwicklungs GmbH,
- 50,1 % podnik MEGA Monheimer Elektrizitäts- und Gas GmbH,
- 36 % podnik Wasser GmbH.

(44) Pokud jde o druhé kritérium dle rozsudku ve věci *Altmark*, vyvolala pochybnosti Komise otázka, zdali závazku veřejné služby skutečně odpovídají všechny čtyři nákladové kategorie a je-li tento závazek jednoznačně definován. Nejasnost panovala i v tom, zdali alespoň část nákladů na předmětná opatření nehradí dané podniky ve svém vlastním podnikatelském zájmu a zdali by tato část neměla být hrazena pouze z vybraného jízdného. Komise dále konstatovala, že Německo nepředložilo k parametrům ani k metodě výpočtu kompenzací podrobnosti.

(45) V rozhodnutí o zahájení řízení nemohla Komise vyloučit, že je tato kompenzace vyšší nežli částka potřebná k úplnému či částečnému pokrytí nákladů na plnění závazků veřejné služby (třetí kritérium dle rozsudku ve věci *Altmark*).

(46) Vzhledem k tomu, že byla povolení pro členské dopravní podniky svazu VRR vydána bezprostředně bez vyhlášení veřejné soutěže, vyjádřila Komise pochybnost, je-li splněno čtvrté kritérium dle rozsudku ve věci *Altmark*. Neměla dost informací, aby mohla posoudit, zdali kompenzace vypočtená z průměrných nákladů všech podniků, jež jsou financovány prostřednictvím svazu VRR, odpovídá nákladům, které by vznikly dobře řízenému podniku, který dává k dispozici dopravní prostředky.

(47) V rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise názor, že financování předmětných opatření ovlivňuje obchod mezi členskými státy a že narušuje či by mohlo narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.

4.3.2 SLUČITELNOST PODPORY S VNITŘNÍM TRHEM

(48) Jelikož nemohla Komise vyloučit existenci státní podpory, zkoumala její případnou slučitelnost s vnitřním trhem podle článku 93 SFEU.

(49) Podle rozsudku ve věci *Altmark* nelze článek 93 SFEU použít přímo, nýbrž jen prostřednictvím tří nařízení Rady, jež byla na jeho základě přijata⁽¹⁵⁾. Komise tedy vycházela z toho, že právní rámec pro posouzení slučitelnosti závazků veřejné služby s vnitřním trhem tvoří nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici,

silnici a vnitrozemských vodních cestách⁽¹⁶⁾ a nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách⁽¹⁷⁾.

(50) V rozhodnutí o zahájení řízení vycházela Komise z toho, že Německo vyjmullo dané dopravní služby z oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 1191/69 a že použitelný právní rámec představuje pouze nařízení (EHS) č. 1107/70.

(51) Ohledně slučitelnosti podpory s ustanovením čl. 3 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1107/70 vyjádřila Komise pochybnost, zdali závazky, za něž jsou podnikům BSM a RBM vypláceny kompenzace, představují závazky veřejné služby a zdali vyplácené částky odpovídají nákladům, jež při plnění těchto závazků vznikají.

5. STANOVISKO NĚMECKA⁽¹⁸⁾

5.1 ROZSAH ŘÍZENÍ

(52) Německo nejprve předložilo informace o kontextu, v němž byl nový systém financování uplatňován. Vysvětlilo zejména, že starý systém financování zůstal v platnosti do konce roku 2005 (31. prosince 2005). Nový systém financování schválený 28. června 2005 vstoupil v platnost 1. ledna 2006.

(53) Německo zdůraznilo, že podnět došlý na počátku probíhajícího řízení podalo dopisem ze dne 27. ledna 1999 město Langenfeld, jež podnět obnovilo dne 21. ledna 2004. Řízení Komise se tak mělo podle názoru Německa týkat pouze starého systému financování, jenž platil do konce roku 2005. Rozhodnutí Komise zahájit formální vyšetřovací řízení ohledně nového systému financování Německo zpochybnilo. Podle jeho názoru neprovedla Komise vzhledem k neexistenci podnětu, který by se týkal nového systému financování platného od roku 2006, dostatečně podrobné předběžné posouzení, a Německo tak nemělo příležitost objasnit dosud otevřené body.

5.2 NOVÝ SYSTÉM FINANCOVÁNÍ PLATNÝ OD ROKU 2006

(54) Podle názoru Německa je nový systém financování koncipován tak, aby zajišťoval soulad se všemi čtyřmi kritérii podle rozsudku ve věci *Altmark*. Za tímto účelem se při výpočtu kompenzací, jež svaz VRR dopravním podnikům za plnění závazků veřejné služby vyplácí, přihlíží ke všem finančním tokům – přímým platbám a křížovým subvencím.

⁽¹⁶⁾ Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1.

⁽¹⁷⁾ Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1.

⁽¹⁸⁾ Německo předložilo stanoviska svazu VRR a podniků RBG a BSM a ve svém vlastním stanovisku na ně podrobně odkazovalo.

⁽¹⁵⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci *Altmark*, C-280/00, viz výše, body 101 a 105–107.

5.3 VYMEZENÍ ZÁVAZKŮ VEŘEJNÉ SLUŽBY (PRVNÍ KRITÉRIUM DLE ROZSUDKU VE VĚCI ALTMARK)

- (55) Německo se vyjádřilo k pochybnostem Komise ohledně vymezení závazků veřejné služby a pověřovacího aktu (bod 61 rozhodnutí o zahájení řízení) a dále ohledně nákladových kategorií 1, 2, 3 a 4 (bod 62–71 téhož rozhodnutí).

5.3.1 POVĚŘOVACÍ AKT

- (56) K otázce, musí-li členské dopravní podniky svazu VRR skutečně plnit jednoznačně vymezené závazky veřejné služby, Německo upřesnilo, že povolení obsluhovat autobusové a tramvajové trasy, jež byla vydána podle zákona o přepravě osob⁽¹⁹⁾, nepředstavují jediný právní základ. Tyto závazky veřejné služby jsou dále upřesněny v plánech místní dopravy⁽²⁰⁾, resp. po přechodnou dobu od vstupu „nového systému financování“ v platnost⁽²¹⁾ v rozhodnutích příslušných městských a okresních zastupitelstev a v odpovídajících finančních výměrech, jež svaz VRR vydává na základě své finanční směrnice. Ke svěření plnění závazků veřejné služby danému podniku tak dochází na základě trojího pověřovacího aktu (tj. na základě povolení, plánů místní dopravy a příslušného finančního výměru svazu VRR vydaného na základě jeho finanční směrnice).
- (57) Pokud jde o podnik RBG, schválilo zastupitelstvo města Düsseldorf nový systém financování svazu VRR usnesením ze dne 15. prosince 2005. Podle usnesení vychází plán místní dopravy města Düsseldorf rovněž z finanční směrnice, jež je součástí nového systému financování. Plán místní dopravy na léta 2002–2007 schválilo zastupitelstvo města Düsseldorf dne 20. března 2003. Pro podnik RBG dále platí plány místní dopravy sousedních měst a okresů (okresu Rhein-Kreis Neuss, města Neuss a okresu Mettmann). Všechny tyto dopravní plány obsahují ustanovení o síti, kterou musí podnik RBG zajistit (služby a infrastrukturu). Pro autobusové a (pozemní

a podzemní) tramvajové trasy, jež RBG provozuje, má tento podnik k dispozici povolení vydaná podle zákona o přepravě osob.

- (58) V případě podniku BSM schválilo nový systém financování svazu VRR zastupitelstvo města Monheim usnesením ze dne 10. listopadu 2005 a obvodní zastupitelstvo okresu Mettmann usnesením ze dne 19. prosince 2005. Druhé uvedené usnesení dále stanoví, že s novým systémem financování musí být v uveden v soulad plán místní dopravy okresu Mettmann⁽²²⁾. Tento plán na rok 2004 upravuje síť (služeb a infrastruktury), kterou má podnik BSM zajistit. K autobusovým trasám, jež podnik BSM obsluhuje, byla vydána povolení na základě zákona o přepravě osob.

5.3.2 NÁKLADOVÁ KATEGORIE 1: ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI A ÚDRŽBY INFRASTRUKTURY:

- (59) Německo upřesnilo, že k poskytování veřejných dopravních služeb musí být podnik vybaven vozidly. Infrastrukturu k poskytování těchto služeb zajišťuje v Německu i ostatních členských státech zpravidla stát. Podle názoru Německa tak zajišťování této infrastruktury nepředstavuje hospodářskou výhodu. Německo dále zdůrazňuje, že svaz VRR financuje u této infrastruktury pouze údržbu, nikoli však výstavbu. Náklady na údržbu navíc svaz nefinancuje v plné výši, nýbrž jen náklady fixní (variabilní náklady na užívání infrastruktury předmětem kompenzace nejsou). Německo předložilo analýzu nad rámecových plnění, jež musí podniky za účelem splnění závazků veřejné služby poskytovat. Tato analýza uvádí několik kritérií, zejména využívání infrastrukturní kapacity. Příjmy, jež z užívání infrastruktury plynou (např. příjmy z reklamy), jsou při výpočtu těchto vícenákladů odečteny.
- (60) Podle zákona o přepravě osob a jeho prováděcích předpisů⁽²³⁾ jsou podniky RBG a BSM povinny infrastrukturu potřebnou k provozování dopravních služeb, pro něž byla těmto podnikům vydána povolení, udržovat v provozuschopném stavu v souladu s určitými kvalitativními požadavky (zejména pokud jde o vybavení zastávek). Nad rámec těchto právních předpisů platí pro oba podniky další požadavky, jež stanoví směrnice o vybavení zastávek svazu VRR 08/1991 (Richtlinie Haltestellenausstattung im VRR 08/1991) a aktuálně platné plány místní dopravy. V případě podniku RBG

⁽¹⁹⁾ Povolení vydané podle zákona o přepravě osob obnáší povinnost zajistit příslušnou dopravní obslužnost, přepravovat cestující podle platných tarifních ustanovení a dodržovat schválený jízdní řád.

⁽²⁰⁾ V plánu místní dopravy jsou stanoveny trasy místní dopravy obsluhované v daném období. Stanoví četnost dopravní obsluhy, směrné údaje k jízdám, minimální kvalitativní požadavky na dopravní služby a dopravní infrastrukturu (např. kvalitu napojení na dopravní síť, požadavky na dopravní spojení, požadavky na dopravní obsluhu včetně informací pro cestující, servis, bezpečnost a čistotu) a koncepci opatření (např. investice do infrastruktury a vozidel a jejich údržba). Tento plán tak nabízí potřebné východisko pro vymezení budoucích standardů nabídky a kvalitativních parametrů. Jakékoli omezení v nabídce služeb či zrušení určité trasy ze strany provozovatele vyžaduje formální souhlas regionálního orgánu.

⁽²¹⁾ Podle odhadu Německa trvá schválení plánu místní dopravy vzhledem k nutnosti konzultací přinejmenším rok, takže bylo zapotřebí přijmout přechodnou úpravu.

⁽²²⁾ Plán místní dopravy okresu Mettmann platí i pro území města Monheim, jež vlastní plán místní dopravy nemá.

⁽²³⁾ Především vyhláška o provozování podniků osobní dopravy (Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, „BOKraft“) a vyhláška o konstrukci a provozování tramvají (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen, „BOStrab“).

se tyto požadavky týkají např. dynamického systému informací pro cestující na 192 zastávkách a počítačem podporovaného systému monitorování provozu. V případě BSM se tyto další požadavky týkají bezpečnosti, informací na zastávkách, pohodlí cestujících a čistoty.

5.3.3 NÁKLADOVÁ KATEGORIE 2: REŽIJNÍ A DISTRIBUČNÍ NÁKLADY VYNALOŽENÉ NA POPUD SVAZU ČI ZADAVATELE

- (61) Další vysvětlení Německa se týkalo jednak uvedené kategorie nákladů, do níž spadají režijní a distribuční náklady (např. servis předplatného, zajišťování parkovacích míst P + R pro cestující, kteří dojíždějí, a reklama na tato místa, dále podpora pořadatelů velkých akcí a call center), jednak rozdělení příjmů a dalších koordinačních činností. Příjmy související s touto nákladovou kategorií jsou odečítány, tak aby bylo možno určit výši vícenáskladů vzniklých v důsledku úředně uloženého nad rámce plnění.

- (62) Pro tuto kategorii neplatí žádné právní požadavky. Podniky RBG a BSM musí tyto povinnosti plnit v rámci dohody o spolupráci a dohody o rozdělení příjmů, které uzavřely se svazem VRR a které jsou předpokladem jejich účasti na systému financování svazu VRR. Podrobnosti k uvedeným povinnostem stanoví směrnice k dohodě o spolupráci. V souladu s plánem místní dopravy okresu Mettmann musí oba uvedené podniky plnit další povinnosti zařazené do této kategorie. Posledním stupněm pověřovacího aktu je pak příslušný finanční výměr svazu VRR.

5.3.4 NÁKLADOVÁ KATEGORIE 3: KVALITATIVNÍ POŽADAVKY NA VOZIDLA DODRŽOVANÉ NA POPUD SVAZU ČI ZADAVATELE

- (63) Podle upřesňujícího vysvětlení Německa vyplývají vícenásklady spojené s kvalitativními požadavky na vozidla z požadavků, jež stanovil svaz VRR či zadavatelé. Jedná se např. o vozidla ekologicky šetrnější, než stanoví zákonné předpisy, či o používání klimatizovaných a nízkopodlažních vozidel. Tyto požadavky mohou stanovit pro celý svaz VRR nebo na místní úrovni příslušná města či okresy. Pro výpočet hodnoty nad rámce plnění, která podniky místní veřejné dopravy poskytují, platí tytéž zásady jako v případě předchozích nákladových kategorií.

- (64) Plán místní dopravy města Düsseldorf ukládá podniku RBG povinnost investovat do nízkopodlažních a ekologicky zvláště šetrných vozidel. Zastupitelstvo města Düsseldorf tomuto podniku dále uložilo povinnost zabudovat do svých vozidel se vznětovým motorem filtry částic. Podle plánu místní dopravy okresu Mettmann musí podnik BSM investovat do nízkopodlažních vozidel.

5.3.5 NÁKLADOVÁ KATEGORIE 4: NADRÁMCOVÁ DOPRAVNÍ PLNĚNÍ ČI JINÁ PLNĚNÍ V OBLASTI PROVOZU POSKYTNUTÁ Z POPUDU SVAZU ČI ZADAVATELE

- (65) Podle vysvětlení Německa se tato kategorie skládá ze tří jednoznačně vymezených podkategorií:

- (66) i) Nákladová kategorie 4a: vícenásklady na nelukrativní jízdy v době slabého provozu – zadání stanovené zadavatelem či svazem: Jak Německo uvedlo, nejsou služby poskytované dle zadání zadavatele v době slabého provozu ⁽²⁴⁾ lukrativní. Tyto služby jsou však v zájmu dostupnosti dopravních služeb úředně předepsány (svazem VRR nebo příslušným městem či okresem) jako závazné. Závazky podniku RBG poskytovat dopravní služby v dobách slabého provozu jsou zakotveny v plánech místní dopravy města Düsseldorf, okresu Rhein-Kreis Neuss a okresu Mettmann. Podnik BSM je podle vydaných povolení a plánu místní dopravy okresu Mettmann povinen poskytovat dopravní služby v dobách slabého provozu. Posledním stupněm pověřovacího aktu je pak příslušný finanční výměr svazu VRR.

- (67) ii) Nákladová kategorie 4b: sociálněpolitické závazky v provozní oblasti – zadání stanovené podílíkem: k této kategorii Německo upřesnilo, že jsou podniky RBG a BSM povinny uplatňovat kolektivní smlouvu vyjednanou se Svazem komunálních zaměstnavatelů Severního Porýní-Vestfálska a že důsledkem toho jsou vyšší průměrné tabulkové platy. Městské podniky jsou dále podle kolektivních smluv, které soukromé podniky v tomto odvětví zpravidla neuzavírají, povinny nabízet zaměstnanecké penzijní pojištění či na toto pojištění přispívat. Na základě členství ve (veřejném) systému připojištění musí podnik RBG hradit do tohoto systému za své zaměstnance příspěvky. Nabízet zaměstnanecké penzijní pojištění je podle zvláštní kolektivní smlouvy povinen i podnik BSM. Tyto náklady jsou určeny jako rozdíl mezi referenční mzdovou tabulkou (mzdovou tabulkou TV-N, skupiny V, stupně 2, která je obsažena v kolektivní smlouvě a kterou zpravidla používají soukromé podniky) a skutečnou mzdou včetně skutečných nákladů navíc na zaměstnanecké penzijní pojištění.

⁽²⁴⁾ Ekonomicky nevýhodné doby slabého provozu (doby mimo špičku) jsou tyto:

Dny	Místní veřejná doprava na území města	Místní veřejná doprava mimo území města
Pondělí–pátek	0:00 – 6:00 a 19:00 – 0:00 hodin	0:00:00 – 6:00 a 18:00:00 – 0:00 hodin
sobota	0:00 – 6:00 a 16:00:00 – 0:00 hodin	celý den
neděle	celý den	celý den

(68) iii) Nákladová kategorie 4c: ostatní provozní, resp. systémová zadání – zadání stanovená zadavatelem či svazem, jejichž plnění je prokazováno na individuálním základě a jež vede k ekonomické újmě. Podle údajů Německa se v tomto případě jedná o otevřenou kategorii nákladů, které lze kompenzovat na základě individuálně prokazované ekonomické újmy, která je způsobena plněním provozních požadavků či zadání pro oblast místní veřejné dopravy (např. zvláštních požadavků na ochranu životního prostředí či nabídkou doplňkových služeb u příležitosti velkých veřejných akcí). Podle vysvětlení Německa tento druh zadání pro podnik RBG ani BSM neplatí.

5.4 PARAMETRY, NA JEJICHŽ ZÁKLADĚ BUDE KOMPENZACE VYPOČTENÁ (DRUHÉ KRITÉRIUM DLE ROZSUDKU VE VĚCI ALTMARK)

(69) Na začátku svých připomínek objasnilo Německo postup při stanovení parametrů používaných k výpočtu kompenzací a předložilo příslušné informace.

(70) U parametrů pro vypočtení kompenzací rozlišuje Německo mezi různými nákladovými kategoriemi.

(71) V souvislosti se zajištěním dopravní obslužnosti a údržby infrastruktury (nákladová kategorie 1) Německo upřesňuje, že svaz VRR používá jako parametr při výpočtu kompenzace určitou částku na kilometr železniční nebo silniční sítě v závislosti na oblasti obsluhy a provozním odvětví.

(72) Pokud jde o režijní a distribuční náklady vynaložené na popud svazu či zadavatele (nákladová kategorie 2), Německo udává, že při výpočtu kompenzace používá svaz VRR v závislosti na oblasti obsluhy a provozním odvětví určitou příjmovou částku z tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb.

(73) U kvalitativních požadavků na vozidla dodržovaných na popud svazu či zadavatele (nákladová kategorie 3) Německo upřesňuje, že se v závislosti na oblasti obsluhy a provozním odvětví u parametru pro výpočet kompenzace jedná o určitou částku, která je podložena minimální kvalitou standardního vozidla.

(74) U nadrámcového dopravního plnění či jiných plnění v oblasti provozu poskytnutých z popudu svazu či zadavatele (nákladová kategorie 4) rozlišuje Německo tři podkategorie.

(75) U první podkategorie „vícenáklady na nelukrativní jízdy v době slabého provozu – úkoly stanovené zadavatelem či svazem“ (nákladová kategorie 4a) používá svaz VRR k výpočtu kompenzace parametr, který je založen na rozdílu mezi mezními výnosy a mezními náklady na kilometr. Tento parametr se mění v závislosti na oblasti obsluhy a provozním odvětví.

(76) U druhé podkategorie slouží jako parametr částka, která vyplývá ze srovnání vyšších mezd s opatřeními určité kolektivní dohody („TV-N, skupina V, stupeň 2“) (nákladová kategorie 4b), která obsahuje téměř stejnou mzdovou tabulkou. Na základě tohoto parametru bude v závislosti na oblasti obsluhy a provozním odvětví určena částka na jednoho cestujícího.

(77) Německo udává, že zbylé požadavky související s provozem či systémem uloženým příslušným orgánem nebo svazem VRR, jež se zdůvodňují na individuálním základě a vedou k ekonomické újmě (nákladová kategorie 4c), se nakonec vypočítávají vždy jednotlivě, pokud jsou řádně zdokumentovány.

5.5 ŽÁDNÉ NADMĚRNÉ KOMPENZACE (TŘETÍ KRITÉRIUM DLE ROZSUDKU VE VĚCI ALTMARK)

(78) Podle vysvětlení Německa musí všechny dopravní podniky svazu VRR v zájmu prokázání, že v souvislosti se závazky veřejné služby nedochází k žádným nadměrným kompenzacím, předložit každoroční doklady o použití.

(79) Z těchto dokladů o použití musí vyplynout skutečné náklady (výdaje minus příjmy), které vznikly při plnění závazků veřejné služby, a ty pak budou prověřeny finančním kontrolorem a svazem VRR, pokud jde o jejich správnost a úplnost. Pokud svaz VRR z těchto dokladů o použití zjistí, že došlo k nadměrné kompenzaci, budou podle tvrzení Německa tyto nadměrné prostředky vyžádány zpět.

(80) V souvislosti s tímto zpětným vyžádáním je třeba rozlišovat mezi kompenzacemi udělenými svazem VRR na základě správního aktu a přímými kompenzacemi vyplacenými dopravnímu podniku podle § 19 stanov účelového sdružení ZV VRR.

(81) V prvním případě je správní akt ve finanční směrnici označen jako pozitivní finanční výměr. Podle oddílu 7.4.1 finanční směrnice nařizuje navrácení nadměrných finančních prostředků sám svaz VRR.

- (82) V druhém případě vydá svaz VRR podle oddílu 7.4.1 finanční směrnice nejprve negativní finanční výměr nebo závazné sdělení o výši přípustných kompenzačních částek. Pro tento případ počítá oddíl 8.3 finanční směrnice s tím, že svaz VRR informuje město nebo okres, které/který je podílíkem dopravního podniku, o tom, že je povinno/povinnen nadměrné finanční prostředky vyžádat zpět.

5.6 PRŮMĚRNÝ, SPRÁVNĚ ŘÍZENÝ A DOPRAVNÍMI PROSTŘEDKY PŘÍMĚRNĚ VYBAVENÝ PODNIK (TŘETÍ KRITÉRIUM DLE ROZSUDKU VE VĚCI ALTMARK)

- (83) Německo objasňuje, že – navzdory připomínkám Komise v rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení – se při stanovování parametrů výpočtu kompenzace za poskytnutí veřejných služeb zohledňují veškeré dostupné informace od veřejných a soukromých dopravních podniků uvnitř oblasti svazu VRR či mimo ni. Svaz VRR vypočítal náklady (tj. požadované údaje), které vyplývají z činností průměrného, správně řízeného podniku v rámci plnění závazků veřejné služby stanovených ve třech prvních kategoriích, za pomoci svého vlastního znalce/účetního kontrolora znalce společnosti Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH (dále jen „IVT“). Společnost IVT disponuje díky srovnávací analýze údajů pocházejícími z řady dopravních podniků se sídlem v Německu a Rakousku. Požadované údaje byly při zohlednění určitých (např. regionálních) zvláštností upraveny svazem VRR. Požadované údaje se u čtvrté kategorie vypočítávají na základě zohlednění určitých regionálních tržních údajů.

- (84) Svaz VRR nakonec u jednotlivých nákladových kategorií stanoví marži průměrných tržních cen. Tyto požadované údaje byly vypočteny pro rok 2003 a aktualizovány jednak podle rejstříků v souladu s přílohou 9 finanční směrnice (ustanovení týkající se „vývoje na straně nákladů“), a jednak podle zvyšování/snižování objemu a strukturálních změn.

- (85) Německo zvlášť zdůrazňuje, že podle jeho názoru skutečnost, že určitý podnik plní závazky veřejné služby (tím, že svým zaměstnancům například na základě sociálněpolitických rozhodnutí vyplácí vyšší mzdy), neumožňuje závěr, že tento podnik není dobře řízen.

5.7 NARUŠENÍ HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE A OVVLIVNĚNÍ OBCHODU MEZI ČLENSKÝMI STÁTY

- (86) Německo je toho názoru, že veřejné financování nákladů na údržbu neovlivňuje obchod mezi členskými státy, neboť tuto infrastrukturu užívají výlučně příjemci těchto finančních prostředků. Financováním nákladů na údržbu není dále poškozen žádný konkrétní a hospodářské soutěži otevřený trh, tj. místní regionální trh

s dopravou, neboť systém financování svazu VRR zabráňuje tomu, aby dopravní podniky použily prostředky vázané na náklady na údržbu infrastruktury (u trhů uzavřených hospodářské soutěži) na trhu otevřeném hospodářské soutěži. Kromě toho musí veřejné dopravní podniky u jednotlivých nákladových kategorií vést oddělené účetnictví.

5.8 SLUČITELNOST PODPORY S VNITŘNÍM TRHEM

- (87) Německo zaujme stanovisko k slučitelnosti domnělé státní podpory pouze u druhé podkategorie čtvrté kategorie, tj. u sociálněpolitických závazků v provozní oblasti na základě zadání stanovených podílíkem⁽²⁵⁾, neboť dle jeho názoru neexistuje žádná státní podpora ve prospěch podniku RBG či podniku BSM. Německo uvádí, že kompenzace vyšších mzdových nákladů je v každém případě na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU slučitelná s vnitřním trhem.

5.9 SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM NA ZÁKLADĚ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 1370/2007

- (88) Dne 3. prosince 2009 vstoupilo v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007, a proto Komise Německo vyzvala, aby na základě nařízení (ES) č. 1370/2007 zaujalo stanovisko k slučitelnosti „nového systému financování“ s vnitřním trhem.

- (89) Německo je zásadně toho názoru, že Komise by měla posuzovat slučitelnost „nového systému financování“ s vnitřním trhem na základě nařízení (ES) č. 1370/2007 až od 3. prosince 2009.

- (90) Dále Německo uvádí, že „nový systém financování“ – pokud by představoval státní podporu – je slučitelný také s ustanoveními nařízení (ES) č. 1370/2007.

- (91) Německo kromě toho informovalo Komisi o následujících opatřeních „nového systému financování“, pomocí kterých by tento systém měl být přizpůsoben požadavkům nařízení č. 1370/2007:

⁽²⁵⁾ Zaujímají dále stanovisko ke slučitelnosti podpor odborného vzdělávání s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, které podle jejich názoru spadají pod třetí podkategorie čtvrté kategorie. Podnikům RBG a BSM nebyly v této kategorii uloženy žádné závazky, a proto zde nebudou tyto poznámky detailně uvedeny.

- (92) a) Pověření závazky veřejné služby Závazky veřejné služby, které byly uloženy podniku RBG (usnesením příslušného orgánu ze dne 25. června 2005) a podniku BSM (usnesením příslušného orgánu ze dne 26. listopadu 2009), byly shrnuty v jediné smlouvě o veřejných službách omezené na dobu trvání deseti let.
- (93) b) Úprava přílohy nařízení Rady (ES) č. 1370/2007 Čistý finanční dopad bude vypočten v souladu s ustanoveními přílohy nařízení (ES) č. 1370/2007.

6. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (94) Komise obdržela poznámky pouze od jedné zúčastněné strany, která požádala o zachování důvěrnosti. Původní stěžovatel, město Langenfeld, žádné připomínky nepředložil.
- (95) Zúčastněná strana zpochybňuje zjištění Komise, podle něž „starý systém financování“ představuje existující státní podporu.
- (96) Ke křížovým subvencím zúčastněná strana poznamenává, že se zde jedná o praxi obvykle označovanou jako „komunální svaz podniků“ („kommunaler Querverbund“), která je společná řadě holdingových společností v Německu, ale která je podle údajů zúčastněné strany zpochybněna rozsudkem spolkového finančního dvora⁽²⁶⁾. Podle názoru zúčastněné strany nemůže být vzhledem k automatickému odvodu vyloučena nadměrná kompenzace v případě, že dojde k takové křížové subvenci na základě smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku. Zúčastněná strana popírá, že by svaz VRR při praktickém provádění svého systému financování skutečně křížové subvence zohledňoval a v důsledku toho odpovídajícím způsobem přizpůsoboval své finanční přístupy.
- (97) Vzhledem k financování ze strany svazu VRR zúčastněná strana vysvětluje, že z důvodů uvedených dále není nový systém financování svazu VRR v praxi prováděn způsobem odpovídajícím finanční směrnici.
- (98) Podle údajů zúčastněné strany se závazky veřejné služby stanovují nepřehlédnutelným způsobem ve spolupráci s dopravními podniky. Trojí pověřovací akt musí splnit stejné požadavky na transparentnost jako jediný pověřovací akt. Podle názoru zúčastněné strany nelze povolení udělená v souladu se zákonem o přepravě osob zpravidla považovat za uložení závazku veřejné služby, neboť se

tak děje z iniciativy daných dopravních podniků, které tímto způsobem určují podmínky poskytování služeb. Kromě toho může dopravní podnik sám později požádat o přizpůsobení povolení. Zúčastněná strana je dále toho názoru, že plány místní dopravy nepředstavují žádný pověřovací akt, neboť se jejich prostřednictvím neukládá žádný závazek veřejné služby, nýbrž vytyčují pouze velmi obecné politické cíle.

- (99) K zajištění dopravní obslužnosti a údržby infrastruktury zúčastněná strana uvádí, že závazky nejsou nijak přesně definovány a předkládán bývá pouze soubor zcela obecně financovatelných opatření. Zúčastněná strana dále vysvětluje, že velká část investic v rámci této kategorie je běžně prováděna dopravními podniky v jejich vlastním hospodářském zájmu.
- (100) U režijních a distribučních nákladů vynaložených na popud svazu či zadavatele zúčastněná strana tvrdí, že režijní a distribuční náklady spojené s účastí na dopravním svazu, jakým je svaz VRR, tvoří aspekt obecných hospodářských rámcových podmínek v tomto odvětví. Žádný z dopravních podniků neprovádí v praxi svou činnost mimo dopravní svaz. Podle názoru zúčastněné strany je proto splnění režijních a distribučních nákladů vynaložených na popud svazu nutným předpokladem pro udělení povolení, které by jinak příslušný orgán zamítl. Účast na dopravním svazu přináší konec konců určité hospodářské výhody, např. úspory vyplývající z velikosti svazu.
- (101) U kvalitativních požadavků na vozidla dodržovaných na popud svazu či zadavatele zúčastněná strana namítá, že v novém systému financování není přesně definováno, jaký druh vozidla by samotné dopravní podniky zakoupily ve vlastním hospodářském zájmu.
- (102) U vícenákladů na nelukrativní jízdy v době slabého provozu – úkolů stanovených zadavatelem či svazem zúčastněná strana vysvětluje, že tento druh služeb by při dobrém plánování bylo možné nabídnout za mezní náklady, neboť podle názoru zúčastněné strany musí dopravní podnik svoji potřebu vozidel a personálu spočítat podle potřeby v době špičky.
- (103) U sociálněpolitických závazků v provozní oblasti na základě zadání stanovených podílníkem zúčastněná strana namítá, že vznik vyšších nákladů na zaměstnance nelze považovat za závazek veřejné služby nebo za službu obecného hospodářského zájmu, neboť nesouvisí s poskytováním dopravních služeb.

⁽²⁶⁾ Rozsudek spolkového finančního dvora ze dne 14. července 2004 – I R 9/03 –, BFHE 207, 142.

- (104) U provozních, resp. systémových zadání – zadání stanovených zadavatelem či svazem, jejichž plnění je prokazováno na individuálním základě, jež vedou k ekonomické nevýhodě, zúčastněná strana tvrdí, že je nelze považovat za závazek veřejné služby a že se u nich nejedná o zadání pro dopravní podniky.
- (105) V souvislosti s druhým kritériem dle rozsudku ve věci *Altmark* zúčastněná strana zdůrazňuje, že v novém systému financování svazu VRR pro druhou a třetí podkategorii čtvrté kategorie závazků veřejné služby neexistuje žádný společný systém pro stanovení parametrů. Podle údajů zúčastněné strany nemohou soutěžící u žádné z kategorií ověřit správnost stanovení parametrů, neboť ty se nezveřejňují. K tomu se o rozpočtu svazu VRR na rok 2006 hlasovalo teprve v únoru/březnu roku 2006. To poukazuje na to, že parametry pro rok 2006 nebyly určeny předem.
- (106) V souvislosti s třetím kritériem dle rozsudku ve věci *Altmark* zúčastněná strana uvádí, že závazky veřejné služby nelze sledovat zcela odděleně od podnikatelských činností dopravních podniků. Nadto je u každé kategorie zapotřebí individuálně ověřit nadměrné kompenzace. Podle názoru zúčastněné strany nový systém financování nezajišťuje, že případné příjmy či jiné hospodářské výhody, jež jsou spojené se závazkem veřejné služby, budou u různých kategorií zohledněny. Ke křížovým subvencím dochází automaticky, a proto není v silách systému financování svazu VRR zabránit nadměrným kompenzacím.
- (107) V souvislosti s čtvrtým kritériem dle rozsudku ve věci *Altmark* zúčastněná strana uvádí, že na základě jí dostupných informací nemůže posoudit přiměřenost srovnávací metody používané svazem VRR. Celkový počet podniků, jejichž údaje byly srovnávány, nerozhoduje o tom, zda tyto srovnávací údaje odráží náklady typického, dobře řízeného podniku. To závisí spíše na konkrétním výběru podniků a správném vyhodnocení údajů z různých druhů podniků.
- (108) Vzhledem k ovlivnění hospodářské soutěže a obchodu mezi členskými státy zúčastněná strana sdílí odhad Komise, podle něhož opatření představují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (109) V daném případě je dle názoru zúčastněné strany možné použít nařízení (EHS) č. 1191/69. Německo nevyužilo možnosti vyjmout dané služby z oblasti působnosti nařízení. Zdůvodnění Spolkového správního soudu, který rozhodl protikladně, je chybné. Podle názoru zúčastněné strany sporná opatření neodpovídají ustanovením nařízení (EHS) č. 1191/69, a nejsou proto slučitelná s vnitřním trhem.
- (110) Zúčastněná strana vznáší obecnou námitku, že svaz VRR nedisponuje prostředky nezbytnými k dohledu na dodržování ustanovení nového systému financování. Svaz VRR proto nemůže zaručit splnění čtvrtého kritéria dle rozsudku ve věci *Altmark*.
- (111) Závěrem se zúčastněná strana zvláště ve svých pozdějších připomínkách zabývá podrobně způsobem, kterým se svaz VRR financuje z příspěvků svých členských měst a okresů.
- #### 7. PŘIPOMÍNKY NĚMECKA K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÉ STRANY
- (112) Německo nejdříve namítlo, že Komise předložilo veškeré potřebné informace, a proto nejsou připomínky k tvrzením zúčastněné strany nutné. Později však Německo zaujalo stanovisko k určitým tvrzením zúčastněné strany.
- (113) Německo objasňuje, že rozpočet svazu VRR není pro vlastní pověření závazky veřejné služby a stanovení parametrů relevantní. V současnosti neexistuje žádná povinnost zveřejňovat údaje ke stanovení parametrů používaných při výpočtu kompenzací.
- (114) Německo odporuje tvrzení zúčastněné strany, že služby v době slabého provozu mohou být poskytovány za mezní náklady. Nadto popírá, že účast na dopravním svazu představuje obecný předpoklad pro poskytování veřejných dopravních služeb.
- (115) Německo zdůrazňuje, že příjmy, které při plnění závazků veřejné služby u různých kategorií vznikají, jsou jednotlivým kategoriím přidělovány skutečně správně a že by svaz VRR v každém případě nadměrně vysoké zisky přezkoumal.
- (116) Německo objasňuje, že se přenesení závazku k dodržení vyšších kvalitativních standardů vozidel na plány místní přepravy cestujících opírá o rozhodnutí příslušných městských a okresních rad a finanční směrnice svazu VRR.

- (117) Ke křížovým subvencím Německo zdůrazňuje, že přenos zisků a ztrát se děje automaticky pouze v rámci účetnictví, netýká se však plateb samotných.

8. ROZSAH ŘÍZENÍ A KONEČNÉHO ROZHODNUTÍ

- (118) V daném případě Německo tvrdilo, že Komise není oprávněná učinit rozhodnutí podle čl. 6 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES⁽²⁷⁾ (nyní článek 108 SFEU), neboť se stížnost města Langenfeld původně týkala starého systému financování, na který se nynější formální vyšetřování nevztahuje.
- (119) Komise poukazuje na to, že postupovala v souladu s ustanoveními čl. 10 odst. 1 nařízení (ES) č. 659/1999, které jí ukládá povinnost prověřit každou jí dostupnou informaci, pokud jde o nepřípustné státní podpory, bez ohledu na jejich zdroj. Nadto provedla předběžné posouzení v souladu s jejími závazky podle čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 659/1999.
- (120) Komisi se proto nezapovídá vynést v daném případě rozhodnutí o ukončení formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se nového systému financování. Komise kromě toho poukazuje na to, že se nynější vyšetřování na starý systém financování nevztahuje.
- (121) U financování potřebného k plnění závazku veřejné služby vycházela Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení z toho, že „nový systém financování“ vstoupil v platnost dne 28. června 2005, tedy v den, kdy padlo rozhodnutí o jeho uplatnění.
- (122) Jak však Německo během formálního vyšetřovacího řízení objasnilo, nevstoupil nový systém financování v platnost rozhodnutím učiněným dne 28. června 2005, nýbrž teprve dne 1. ledna 2006.
- (123) Komise tak mohla dospět k závěru, že starý systém financování platil až do 31. prosince 2005. Jak již Komise uvedla ve svém rozhodnutí ze dne 20. prosince 2006,

u starého systému financování se jedná o existující státní podporu. Komise proto omezuje své posouzení na období od 1. ledna 2006.

- (124) Německo Komisi sdělilo, že vzhledem ke vstupu v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007 byl nový systém financování změněn v září roku 2009. Ve finanční směrnici byly změněny především pověřovací akty a pravidla upravující udělování kompenzací.
- (125) Komise je toho názoru, že si nemůže vytvořit konečný názor o existenci státní podpory a možné slučitelnosti změněného nového systému financování s nařízením (ES) č. 1370/2007, aniž by Německu předtím poskytla možnost vyjádřit své připomínky k pochybnostem Komise ohledně provedených změn.
- (126) Komise proto omezí toto závěrečné rozhodnutí na kompenzace vyplacené podnikům RBG a BSM, jež byly poskytnuty na základě nového systému financování a smluv o rozdělení příjmů pro období let 2006 až 2009, aniž by zaujala stanovisko k finanční směrnici změněné roku 2009 s ohledem na nařízení (ES) č. 1370/2007 a k pověřovacímu aktu změněnému roku 2009 s ohledem na nařízení (ES) č. 1370/2007. Komise si vyhrazuje právo posoudit finanční směrnici změněnou roku 2009 s ohledem na nařízení (ES) č. 1370/2007 a pověřovací akt změněný roku 2009 s ohledem na nařízení (ES) č. 1370/2007 v případě, že vzniknou pochyby o jejich slučitelnosti s předpisy EU o státních podporách.

9. EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY

- (127) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

9.1 STÁTNÍ PROSTŘEDKY A PŘÍČITATELNOST STÁTU

- (128) V zájmu posouzení poskytnutí státních prostředků a jejich přičitatelnosti je třeba rozlišovat mezi kompenzacemi svazu VRR ve prospěch dopravních podniků na základě finanční směrnice na jedné straně a přímými platbami ve prospěch dopravních podniků na základě ustanovení § 19 stanov účelového sdružení ZV VRR na straně druhé.

⁽²⁷⁾ Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

Platby na základě finanční směrnice

- (129) V případě kompenzací svazu VRR ve prospěch dopravních podniků na základě finanční směrnice Komise tvrdí, že svaz VRR je veřejnoprávní institucí financovanou z finančních příspěvků, které svazu VRR odvádí města a okresy, jež jsou jeho členy. Komise proto dospěla k závěru, že tyto příspěvky jsou placeny ze státních prostředků. Svaz VRR je součástí regionální správy. Jeho finanční výměry je proto také třeba přičíst státu.

Platby na základě smluv o ovládnutí a odvodu zisku

- (130) U přímých plateb ve prospěch dopravních podniků na základě ustanovení § 19 stanov účelového sdružení ZV VRR ve spojení se smlouvami o rozdělení příjmů Komise zjišťuje, že veřejným podnikům či institucím je třeba přičíst všech pět možností, které tento režim stanoví.

- (131) Komise konstatuje, že platby podnikům RBG a BSM prováděné na základě smluv o rozdělení příjmů resp. dohod mezi podílníky pochází rovněž od veřejných podniků. Město Düsseldorf drží 100 % podílů v podniku Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH a město Monheim drží 100 % podílů v podniku Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Z tohoto důvodu a nezávisle na statusu právního subjektu či na jiném právním statusu jsou oba podniky veřejným podnikem ve smyslu čl. 2 odst. b) směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků ⁽²⁸⁾.

- (132) Komise proto dospěla k závěru, že platby podniku Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH resp. podniku Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH na účet podniku RBG resp. podniku BSM jsou financovány ze státních prostředků.

- (133) Soudní dvůr ovšem také rozhodl, že i přes schopnost státu kontrolovat veřejný podnik a mít na jeho činnost hlavní vliv se nelze beze všeho domnívat, že tato kontrola bude v konkrétním případě skutečně prováděna. Veřejný podnik může v závislosti na míře samostatnosti, kterou mu stát ponechá, jednat více méně nezávisle. Pouhá skutečnost, že veřejný podnik podléhá státní kontrole, proto nestačí k tomu, aby se opatření tohoto podniku, jako jsou předmětná finanční podpůrná opatření, přičetla státu. Kromě toho je zapotřebí prověřit, zda je možno vycházet z toho, že se státní orgány

nějakým způsobem podílely na vydání těchto opatření. V tomto ohledu Soudní dvůr již vzal v úvahu skutečnost, že přičitatelnost podpůrného opatření přijatého veřejným podnikem státu lze odvodit ze souboru indicií vyplývajících z okolností daného případu a ze souvislostí, z nichž k tomuto opatření došlo ⁽²⁹⁾.

- (134) Takovými indiciemi mohou být začlenění veřejného podniku do struktur veřejné správy, druh jeho činnosti a její provádění na trhu za normálních podmínek hospodářské soutěže se soukromými hospodářskými účastníky, právní status podniku (tedy zda podléhá veřejnému právu nebo obecnému právu obchodních společností), intenzita dohledu vedení podniku ze strany státních orgánů nebo každá další indicie, která odkazuje na podíl orgánu nebo na nepravděpodobnost chybějícího podílu na vydání opatření, přičemž je třeba zohlednit také jejich rozsah, obsah či podmínky ⁽³⁰⁾.

- (135) V souvislosti s poskytováním veřejných dopravních služeb Komise za prvé konstatuje, že tyto činnosti mají zásadní význam v rámci oblastí politik, jako jsou dopravní politika, regionální hospodářský rozvoj nebo městské a územní plánování. Orgány se zpravidla na rozhodnutích ohledně kompenzací za závazek veřejné služby nepodílejí.

- (136) V souvislosti s dohledem nad činnostmi podniku Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH a podniku Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH Komise zadržuje, že podle nejnovějších dostupných informací sedm z deseti členů dozorčí rady podniku Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH jsou členové městské rady města Düsseldorf ⁽³¹⁾ a že všech sedm členů dozorčí rady podniku Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH jsou členy městské rady města Monheim ⁽³²⁾. V obou případech je starosta členem dozorčí rady.

⁽²⁹⁾ Rozsudek ze dne 16. května 2002 v právní věci C-482/99, *Francie v. Komise*, Sb. rozh. 2002, s. I 4397, bod 52 a 57 (dále jen „rozsudek-Stardust-Marine“).

⁽³⁰⁾ Rozsudek-Stardust-Marine, bod 55 a 56.

⁽³¹⁾ Zemské hlavní město Düsseldorf, zpráva o účasti za rok 2006, záznam „Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH“ (k dispozici na internetové stránce: http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/holding.pdf), s. 22.

⁽³²⁾ Zpráva o účasti města Monheim am Rhein na soukromoprávních podnicích a zařízeních (zpráva o účasti podle § 117 GO NW) z roku 2007 (k dispozici na internetové stránce: http://www.monheim.de/rathaus/bekanntmachungen/bekanntmachungen_2007/beteiligungen_bericht_2007.pdf), s. 1.

⁽²⁸⁾ Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17.

(137) Komise zjišťuje zatřetí, že platby uskutečněné na základě smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku podléhaly povolení dozorcí rady podniku Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Přesuny kapitálu podniku Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH vyžadují rovněž povolení jeho dozorcí rady.

(138) Z těchto důvodů Komise dospěla k závěru, že rozhodnutí jednotlivých holdingových podniků města Düsseldorf a města Monheim o poskytnutí finančních prostředků podnikům RBG a BSM musí být přičítána státu.

(139) Z tohoto důvodu dospěla Komise k závěru, že opatření jsou financována ze státních prostředků a jsou přičitatelná Německu.

9.2 SELEKTIVNÍ HOSPODÁŘSKÁ VÝHODA

(140) Dále je třeba zjistit, zda opatření poskytují podnikům RBG a BSM selektivní hospodářskou výhodu.

(141) Z rozsudku ve věci *Altmark* vyplývá, že „jestliže má být státní zásah považován za vyrovnání představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky-příjemci za účelem plnění povinností veřejné služby, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou finančně zvýhodněny, a účinkem uvedeného zásahu tedy není poskytnout těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům, nespadá takový zásah do působnosti čl. 92 odst. 1 Smlouvy o ES (nyní čl. 107 odst. 1 SFEU). Nicméně, aby v konkrétním případě takové vyrovnání nebylo kvalifikováno jako státní podpora, musí být splněny určité podmínky“⁽³³⁾.

(142) K tomu Německo udává, že financování podniků RBG a BSM ze zmíněných opatření – jak financování prostřednictvím křížových subvencí resp. přímého financování od veřejných podílníků na jednotlivých podnicích, tak přímé financování svazem VRR – odpovídá čtyřem kritériím dle rozsudku ve věci *Altmark*, a proto ho nelze považovat za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

9.2.1 PODNIK PŘIJÍMAJÍCÍ KOMPENZACI JE SKUTEČNĚ POVĚŘEN PLNĚNÍM JASNĚ DEFINOVANÝCH ZÁVAZKŮ VEŘEJNÉ SLUŽBY

(143) Zprv je podle výše uvedeného rozsudku třeba stanovit, zda byl „podnik-příjemce skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby“ a zda byly tyto povinnosti „jasně definovány“.

(144) V daném případě byly podniky RBG a BSM pověřeny plněním závazků veřejné služby prostřednictvím tzv. trojího pověřovacího aktu; u tohoto trojího pověřovacího aktu se jedná o:

— povolení daná düsseldorfskou krajskou vládou,

— plány místní přepravy cestujících města Düsseldorf, města Neuss, porýnského okresu Neuss a okresu Mettmann,

— konkrétní pozitivní a negativní finanční výměry o výši přípustných kompenzací, které vydává svaz VRR na základě oddílu 7.2 finanční směrnice.

(145) Německo předložilo Komisi kopie těchto aktů.

(146) V reakci na připomínky zúčastněné strany Komise konstatuje, že ke splnění prvního kritéria dle rozsudku ve věci *Altmark* není nezbytně nutné, aby závazek veřejné služby byl převeden jediným aktem, i když by to vedlo k větší transparentnosti.

(147) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise zastávala názor, že v daném případě závazek veřejné služby zahrnuje poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících autobusem, tramvají a po železnici na základě povolení udělených podnikům RBG a BSM podle §§ 8 a 13 zákona o přepravě osob (viz bod 61 rozhodnutí o zahájení řízení).

(148) Komise dále konstatuje, že závazek veřejné služby podniků RBG a BSM k přepravě osob vyplývá jak z uděleného povolení, tak ze závazku k dodržování plánů místní přepravy cestujících, pokud jde o intenzitu, trasy a další požadavky; ve finančním výměru svazu VRR uděleném na základě finanční směrnice jsou tyto podmínky dále rozvedeny.

⁽³³⁾ Právní věc C-280/00, rozsudek ve věci *Altmark*, bod 87 a 88.

- (149) Komise proto dospěla k závěru, že v daném případě závazek veřejné služby zahrnuje celkové poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících autobusem, tramvají a po železnici na základě povolení udělených podle §§ 8 a 13 zákona o přepravě osob, jimiž disponují podniky RBG a BSM (viz bod 61 rozhodnutí o zahájení řízení).
- (150) To znamená, že se závazek veřejné služby neomezuje jen na čtyři nákladové kategorie, za něž dopravní podniky mohou žádat kompenzaci, nýbrž se vztahuje i na zajištění dopravních služeb v době špičky. Definice čtyř nákladových kategorií, za něž dopravní podniky mohou žádat kompenzaci, je relevantní pouze při posuzování slučitelnosti druhého kritéria dle rozsudku ve věci *Altmark*.
- (151) Komise proto dospěla k závěru, že závazek veřejné služby, který podniky RBG a BSM musí plnit – tj. veškeré dopravní služby stanovené v povoleních a plánech místní přepravy cestujících –, je trojím pověřovacím aktem jasně a jednoznačně stanoven.
- 9.2.2 PARAMETRY, NA JEJICHŽ ZÁKLADĚ JE VYROVNÁNÍ VYPOČTENO, MUSEJÍ BÝT PŘEDEM STANOVENY OBJEKTIVNÍM A TRANSPARENTNÍM ZPŮSOBEM
- (152) Za druhé musí Komise zjistit, zda „parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem“.
- (153) Komise poukazuje na to, že pro splnění druhého kritéria dle rozsudku ve věci *Altmark* se nevyžaduje, aby přesná částka kompenzace byla stanovena předem, pokud metodika a příslušné parametry pro výpočet této částky budou předem stanoveny způsobem, který neponechá žádný prostor pro pozdější odchylky činěné z důvodu přehodnocení.
- (154) V rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise pochyby o tom, zda všechny čtyři nákladové kategorie, u nichž finanční směrnice počítá s kompenzacemi, se skutečně vztahují na závazek veřejné služby, zda je tento závazek jasně definován a zda alespoň část nákladů, které spadají pod tyto nákladové kategorie, by ve svém vlastním hospodářském zájmu neměly nést podniky samy (viz body 61 až 75 rozhodnutí o zahájení řízení). Německo a zúčastněná strana předložily k tomuto bodu další informace.
- (155) Komise nejprve konstatuje, že čtyři nákladové kategorie navzdory znění finanční směrnice nepředstavují žádný závazek veřejné služby (viz také výše oddíl o plnění prvního kritéria dle rozsudku ve věci *Altmark*)⁽³⁴⁾, nýbrž stanovují nákladové kategorie, za něž dopravní podniky mohou požádat o kompenzaci. Nepokrývají všechny nákladové kategorie určitého dopravního podniku. Především nezahrnují ani zajištění vozového parku (nýbrž pouze dodatečné požadavky na kvalitu), ani konkurenceschopné mzdy, které jsou vypláceny na lukrativních úsecích v dobách dopravní špičky. Tento bod bude předmětem dalšího posouzení také v oddíle posuzujícím třetí a čtvrté kritérium dle rozsudku ve věci *Altmark*.
- (156) Komise musí dále přezkoumat každý bod, u něhož vyjádřila své pochyby, a posoudit ho vzhledem k obdržným připomínkám. Pochyby Komise se týkaly těchto bodů:
- Odpovídají nákladové kategorie nákladům, které vznikají v důsledku plnění závazků veřejné služby?
 - Je možné zahrnout otevřenou nákladovou kategorii, jak je tomu v případě finanční směrnice?
 - Jsou parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem?
- Nákladové kategorie odpovídají nákladům plnění závazků veřejné služby
- (157) Nákladová kategorie 1: Zajištění dopravní obslužnosti a údržby infrastruktury:
- (158) Z informací dodatečně poskytnutých Německem může Komise usoudit, že se kompenzace za tuto nákladovou kategorii omezuje na infrastrukturu, která je potřebná k poskytování veřejných služeb hromadné autobusové, tramvajové a železniční dopravy na základě povolení udělených podnikům RBG a BSM podle §§ 8 a 13 zákona o přepravě osob. Co se týče přesné definice infrastruktury, Komise konstatuje, že trojí pověřovací akt jasně stanoví, jakou infrastrukturu musí dopravní podniky zajistit.
- ⁽³⁴⁾ Z tohoto důvodu převzala Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení část posouzení druhého kritéria dle rozsudku ve věci *Altmark* do oddílu, který se zabývá prvním kritériem dle rozsudku ve věci *Altmark*.

- (159) U nákladové kategorie 2 nevyjádřila Komise žádné pochyby.
- (160) Nákladová kategorie 3: Kvalitativní požadavky na vozidla dodržované na popud svazu či zadavatele
- (161) U tohoto bodu Komise konstatuje, že Německo prokázalo, že dopravní podniky by nezakoupily vozidla s požadovaným standardem kvality, neboť by možné vyšší příjmy, kterých by mohlo být docíleno díky lepší kvalitě služeb, nestačily na pokrytí dodatečných nákladů.
- (162) Nákladová kategorie 4: Nadrámcová dopravní plnění či jiná plnění v oblasti provozu poskytnutá z popudu svazu či zadavatele
- (163) U tohoto bodu Komise konstatovala, že Německo v případě služeb v době slabého provozu prokázalo, že by je dopravní podniky ve svém vlastním hospodářském zájmu neposkytly.
- Žádné kompenzace nákladů v rámci otevřené nákladové kategorie
- (164) Druhá pochybnost u tohoto bodu se týkala skutečnosti, že třetí podkategorie nákladové kategorie 4 byla otevřenou nákladovou kategorií, prostřednictvím které dopravní podniky mohou požádat o kompenzace ostatních úkolů v provozní oblasti resp. úkolů systémových (úkolů stanovených zadavatelem či svazem), jež se prokazují na individuálním základě a vedou k ekonomické nevýhodě.
- (165) Komise k tomu konstatuje, že podle sdělení Německa podniky RBG a BSM neobdržely žádné kompenzace v rámci této podkategorie.
- Objektivně, transparentně a předem stanovené parametry
- (166) V příloze 2 a 8 finanční směrnice je stanovena metoda výpočtu kompenzací, na které mají jednotlivé dopravní podniky nárok.
- (167) Příloha 2 obsahuje podrobný popis čtyř nákladových kategorií i dotazníkové listy, jež mají svazu VRR zprostředkovat informace, na jejichž podkladě může vypočít kompenzaci za každou ze čtyř nákladových kategorií u každého z provozovaných odvětví dopravy (autobusové, tramvajové a železniční). Je v ní obsažen popis informací potřebných pro výpočet nákladů za zajištění u infrastrukturu (nákladová kategorie 1), za režijní a provozní úkoly (nákladová kategorie 2), za dodatečné standardy kvality vozidel (nákladová kategorie 3), za jízdy v době slabého provozu (nákladová kategorie 4a) a za sociálněpolitické závazky v rámci kolektivních smluv (nákladová kategorie 4b).
- (168) Náklady, které dopravním podnikům vznikají v důsledku každého z možných opatření spadajících pod čtyři nákladové kategorie, je zapotřebí přidělit. Příloha 2 obsahuje jak definici použitelných nákladových kategorií podle účetních zásad, tak i dotazníkové listy, které jsou dopravní podniky povinny používat při udávání svých běžných nákladů. V příloze 2 však nejsou udány žádné přesné parametry v eurech. Dokonce se zdůrazňuje, že parametry pro každou oblast obsluhy a provozní odvětví musí být stanoveny individuálně.
- (169) Výpočet kompenzací, jež spadají pod nákladové kategorie 1, 2 a 3, musí probíhat na základě nákladových kategorií určených k účtování a při zohlednění nákladů na materiál a energie, pronájem a leasing a režijních nákladů, jakož i odpisů a úroků. U první podkategorie nákladové kategorie 4 používá svaz VRR parametr pro výpočet kompenzace, který je založen na rozdílu mezi mezními příjmy a mezními náklady na kilometr ujetý užitkovým vozidlem a řídí se provozním odvětvím a oblastí obsluhy. U druhé podkategorie nákladové kategorie 4 – sociálněpolitické závazky v oblasti obsluhy (podle zadání stanovených podílů) – je parametrem sazba nákladů, která se určí na základě srovnání vyšších mezd s ustanoveními určité kolektivní smlouvy („TV-N, skupina V, stupeň 2“). Tato částka se určuje na řidiče (při odečtení cizích podniků a řidičů zaměstnaných po 1. lednu 2006, čili po prvním použití kolektivní smlouvy TV-N) a rozlišuje se podle oblasti obsluhy a provozního odvětví, neboť různé dopravní podniky vyjednaly rozdílné kolektivní smlouvy a sociální dávky.
- (170) Výchozí údaje pochází z roku 2003 a byly aktualizovány podle rejstříků v souladu s přílohou 9 finanční směrnice (ustanovení týkající se „vývoje na straně nákladů“). Příloha 9 obsahuje řadu indicií, jež jsou přiřazeny vždy určitému druhu nákladů a vybírány tak, že odrážejí co nejvěrněji cenový vývoj určitého druhu nákladů.
- (171) Německo předalo Komisi negativní finanční výměry, které byly podnikům RBG a BSM předány svazem VRR podle oddílu 7.4.2 finanční směrnice. Finanční výměry obsahují ke každé nákladové kategorii tyto informace: parametry v eurech na jednotku výkonu; počet jednotek výkonu; kompenzační částku, která je definována jakožto výsledek parametrů na jednotku výkonu a počtu jednotek výkonu.

- (172) Pro ilustraci jsou v posloupném řazení uvedeny parametry pro podnik RBG určené na provoz městské dráhy v roce 2007 ⁽³⁵⁾:

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

(Bedienungsgebiet = místní síť; Baustein = kategorie nákladů; Parameter in EUR je Leistungseinheit = parametr v EUR na výkonnostní jednotku; Leistungseinheit = výkonnostní jednotka; Ausgleichsbetrag in EUR = kompenzace v EUR; Summe = suma)

- (173) Zkratky BS 1–4c se týkají jednotlivých nákladových kategorií. U každé ze čtyř nákladových kategorií se stanoví určitý parametr v eurech pro každé z provozních odvětví podniků BSM a RBG (v tomto případě pro městskou dráhu). Tento parametr se poté vynásobí očekávaným počtem jednotek výkonu. Takto získaná částka je určena jako předběžná kompenzační částka.

- (174) Komise proto dospěla k závěru, že metoda, kterou svaz VRR používá v doručených finančních výměrech podniků RBG a BSM pro výpočet kompenzací, je založena na objektivně, transparentně a předem stanovených parametrech.

- (175) Komise proto dospěla k závěru, že druhé kritérium dle rozsudku ve věci *Altmark* bylo splněno.

9.2.3 ŽÁDNÉ NADMĚRNÉ KOMPENZACE

- (176) Třetí podmínkou uvedenou v rozsudku ve věci *Altmark* je to, že vyrovnávací platba nepřevyšuje to, „co je nezbytné

k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností“.

- (177) Komise je toho názoru, že v souvislosti s plněním tohoto kritéria je nejprve třeba posoudit, zda nadměrná kompenzace může být vyloučena pouze na základě negativních finančních výměrů, které podnikům RBG a BSM vystavil svaz VRR. Pokud by tomu tak nebylo, posoudí Komise následně, zda Německo doložilo, že konkrétní použití v letech 2006 až 2009 ve spojení se stávajícími smlouvami mezi podniky a obcemi, v jejichž vlastnictví se podniky nachází, postačí k tomu, aby se vyloučila nadměrná kompenzace podniků RBG a BSM.

Finanční směrnice

- (178) Komise konstatuje, že postup při poskytování kompenzace je v oddílech 5, 7 a 8 finanční směrnice podrobně představen. Dopravní podniky musí podat svoji žádost o kompenzaci nejpozději do 31. října roku, který předchází začátku plnění závazku veřejné služby. V oddíle 5.4 finanční směrnice je stanovena maximální výše kompenzací, na které má podnik nárok. Za tímto účelem jsou stanoveny mezní hranice, a to kompenzací, finanční částky a dostupných finančních prostředků.

- (179) Kompenzace bude vypočtena na základě údajů definovaných v příloze 2 finanční směrnice pro každou ze čtyř nákladových kategorií. Na základě informací, jež dopravní podniky podle přílohy 2 předložily, vypočte svaz VRR parametry, ve kterých se musí odrážet náklady, které by při plnění těchto závazků vznikly průměrnému, dobře řízenému podniku, a které jsou vykázané ve finančních výměrech.

- (180) Za finanční částku platí finanční prostředky, které má k dispozici daná obec. Ty se případně navyšují o veškeré přebytky, kterých daný dopravní podnik dosáhl činnostmi, které nespadají do čtyř nákladových kategorií.

- (181) Dostupné finanční prostředky se definují jako rozdíl mezi kompenzací a vyšší financování.

- (182) Svaz VRR učiní předběžné rozhodnutí o kompenzaci, na kterou má daný dopravní podnik nárok, a vyplácí ji ve čtyřech částečných splátkách dne 15. února, 15. května, 15. srpna a 15. listopadu. Platba uskutečňovaná dne 15. února se provádí na základě výměru pro předchozí rok; změny se zohlední v částečné splátce prováděné dne 15. května (viz oddíl 7.3 finanční směrnice).

⁽³⁵⁾ Podléhá profesnímu tajemství.

(183) Zvláštní pravidla platí pro podniky, jako jsou podniky RBG a BSM, jež dostávají své kompenzace na základě smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku resp. smlouvy s jejich holdingovou společností. V těchto případech svaz VRR vydá zamítavé rozhodnutí. V rozhodnutí je uvedena výše kompenzace, na kterou má podnik nárok. Finanční směrnice počítá s možností, že takové podniky mohou požádat o závazné sdělení o výši přípustných kompenzací (viz bod 7.2 finanční směrnice).

(184) V tomto případě počítá finanční směrnice kromě toho s tím, že v případě důležitosti podpory musí podnik přijímající podporu spolu s obcí, která je jeho vlastníkem, předem učinit opatření bránící nadměrným kompenzacím. Zatím nebyla učiněna žádná odpovídající opatření, neboť Německo je toho názoru, že předmětná opatření nepředstavují žádnou státní podporu.

(185) Dopravní podniky mají každý rok povinnost uvést skutečné náklady, které jim při plnění závazků veřejné služby vznikly. Svaz VRR tyto údaje posoudí a v případě, že předem vypočtená kompenzace převyšuje skutečné náklady, nařídí navrácení přebytků.

(186) Komise má za to, že nynější samotné znění finanční směrnice z následujících důvodů nestačí na to, aby se předešlo nadměrným kompenzacím podniků RBG a BSM:

a) Výnosy z lukrativních dopravních služeb v době dopravní špičky se nezohledňují: Podle nynějšího znění finanční směrnice platí za závazky veřejné služby jen ty závazky uložené podnikům, které spadají pod čtyři nákladové kategorie, u nichž finanční směrnice počítá s kompenzacemi. Výpočet kompenzace zohledňuje výnosy ze služeb spadajících pod čtyři nákladové kategorie, tj. zejména ze služeb v době slabého provozu a v odlehlých oblastech; vyjmuty jsou však výnosy z lukrativních dopravních služeb v době špičky.

b) Neexistuje žádný mechanismus pro navrácení nadměrných kompenzací obdržených na základě smluv o ovládnutí a odvodu zisku V současné podobě finanční směrnice stanoví rozdílný přístup k podnikům, které přijímají kompenzace od svazu VRR, a podnikům, které dostávají kompenzace ve formě smluv o ovládnutí a odvodu zisku. Zatímco v prvním případě disponují podniky kompenzací vypočtenou podle finanční směrnice, dostane se podnikům v druhém případě plné pokrytí jejich nákladů. Podniky jsou oprávněny k tomu, aby si ponechaly rozdíl mezi svými skutečnými ztrátami

a částkou, která jim přísluší na základě finanční směrnice, neboť neexistuje žádný právně závazný postup, který by svaz VRR opravňoval k požadavku na vrácení tohoto rozdílu.

Posouzení podniků RBG a BSM

(187) Kompenzace za závazky veřejné služby může v daném případě proběhnout přímo z příspěvků veřejného podílníka dotyčných podniků, na základě smluv o ovládnutí a odvodu zisku a/nebo od svazu VRR. Komise konstatuje, že třetí kritérium dle rozsudku ve věci *Altmark* nepředepisuje, že platby musí proběhnout prostřednictvím organizačního orgánu – v tomto případě svazu VRR. Musí však být zaručeno, že každoroční kompenzace nepřekročí částku potřebnou k pokrytí všech nákladů skutečně spojených s závazkem veřejné služby.

(188) Ve finančních výměrech je stanoveno, že v nich stanovená částka je za předpokladu dodatečného posouzení skutečně vzniklých nákladů nejvyšší částkou, kterou je třeba zaplatit. Za maximální finanční částku platí finanční prostředky, které má určitá obec k dispozici.

(189) Dopravní podniky mají každý rok povinnost uvést skutečné náklady, které jim při plnění závazků veřejné služby vznikly. Dodatečné posouzení odráží skutečné náklady, které u každého provozního odvětví vznikly v každé ze čtyř kategorií. Částka dodatečně zjištěných nákladů bude poté srovnána s částkou předběžně udaných nákladů Aby se umožnilo srovnání, bude dodatečný výpočet zaznamenán ve finančních výměrech, jejichž struktura odpovídá předběžným finančním výměrům. Jak Německo udává, u podniků RBG a BSM se vystavují předběžné a dodatečné finanční výměry na každý rok, který je nutno posoudit. Svaz VRR tyto údaje posoudí a v případě, že předběžná kompenzace převyšuje skutečné náklady, nařídí navrácení přebytku. U nadměrných kompenzací nebo metody žádosti o navrácení nadbytečných prostředků však finanční směrnice nestanoví žádný podrobný režim.

(190) V případě období od 1. ledna 2006 do 31. prosince 2009 musí proto Komise prověřit, zda podniky RBG a BSM neobdržely určitou kompenzací. Německo předalo Komisi informace týkající se skutečných plateb vyplacených podnikům RBG a BSM. Nadto Německo Komisi poskytlo každoroční výpočty zisků a ztrát podniků RBG a BSM. Příjmy a náklady každého podniku každoročně prověřují auditoři, kteří také potvrdili jednotlivé roční uzávěrky.

Platby podle finanční směrnice a smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku

(191) V roce 2006 vznikly podniku RBG ztráty v rozsahu 65 milionů EUR⁽³⁶⁾. Ztráty byly uhrazeny jejich převzetím spolkovou zemí Severní Porýní-Vestfálsko a svazem VRR ve výši 64,1 milionu EUR. Tato částka je o 7 milionů EUR nižší než ta, na kterou by měl podnik RBG podle finančního výměru svazu VRR nárok. V roce 2007 činily nutné kompenzace, jež spolková země Severní Porýní-Vestfálsko a svaz VRR podniku RBG vyplátily, celkem 52,2 milionu EUR. Tato částka je o 17,5 milionu EUR nižší než ta, na kterou by měl podnik RBG podle finančního výměru svazu VRR nárok. Podnik RBG dosáhl v roce 2007 nulového bilančního zisku. V roce 2008 obdržel podnik RBG za plnění závazků veřejné služby kompenzace ve výši 41,9 milionu EUR, jež pokryly jeho ztráty, čímž podnik RBG dosáhl nulový bilanční zisk. Tato částka je o 14,1 milionu EUR nižší než ta, na kterou by měl podnik RBG podle finančního výměru svazu VRR nárok. V roce 2009 obdržel podnik RBG za plnění závazků veřejné služby kompenzace ve výši 45,3 milionu EUR, jež pokryly jeho ztráty, čímž podnik RBG dosáhl nulový bilanční zisk. Tato částka je o 11,4 milionu EUR nižší než ta, na kterou by měl podnik RBG podle finančního výměru svazu VRR nárok.

(192) V letech 2006–2009 činily ztráty podniku BSM ve veřejné přepravě cestujících tyto částky [...] EUR (2006), [...] EUR (2007), [...] EUR⁽³⁷⁾ (2008) a [...] EUR (2009). Při srovnání těchto ztrát s částkami stanovenými ve finančních výměrech Komise zjistila, že ztráty podniku BSM ve veřejné přepravě cestujících přesahují částky stanovené ve finančních výměrech. Celkové ztráty – tj. částka obnosů schválených ve finančních výměrech a dodatečné ztráty – byly pokryty smlouvou o ovládnutí a odvodu zisku s podnikem Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH tak, aby byl roční přebytek/schodek podniku BSM nulový.

(193) Komise konstatuje, že převzetí dodatečných ztrát není založeno na novém systému financování, ale výhradně na smlouvě o ovládnutí a odvodu zisku. Tato smlouva o ovládnutí a odvodu zisku byla uzavřena před otevřením trhu pro autobusovou dopravu v některých členských státech v roce 1995. Toto otevření trhu bylo vlastním rozhodnutím členských států, a proto smlouva

o ovládnutí a odvodu zisku – pokud by měla být podporou⁽³⁸⁾ – podle čl. 1 písm. b) bodu v procesního nařízení představuje existující podporu.

(194) Komise konstatuje, že trh pro služby přepravy cestujících byl otevřen prostřednictvím právních předpisů Unie dne 3. prosince 2009 se vstupem v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007. Podle čl. 1 písm. b) bodu v nařízení (ES) č. 659/1999 platí v důsledku liberalizace činností na základě právního aktu Unie všechny existující podpory pro služby přepravy cestujících od tohoto data jako nové podpory. Z důvodů rozvedených v bodech 114 až 124 pokrývá tento výměr pouze období do doby vstupu v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007.

(195) Díky tomu může Komise pro období mezi roky 2006 a 2009 konstatovat, že podniky BSM a RBG neobdržely na základě nového systému financování žádné nadměrné kompenzace a že třetí kritérium dle rozsudku ve věci *Altmark* je tím vzhledem k platbám na základě nového systému financování splněno.

9.2.4 PRŮMĚRNÝ, SPRÁVNĚ ŘÍZENÝ A DOPRAVNÍMI PROSTŘEDKY PŘÍMĚŘENĚ VYBAVENÝ PODNIK

(196) A konečně rozsudek ve věci *Altmark* předpokládá, že „není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, [je] úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností“.

(197) Pověření sporným závazkem veřejné služby neproběhlo ani u podniku RBG, ani u podniku BSM v rámci otevřeného, transparentního a nediskriminačního výběrového řízení. V souvislosti s otázkou, zda byl splněn čtvrtý předpoklad zmíněný v rozsudku ve věci *Altmark*, musí Komise prověřit druhou, rozsudkem stanovenou možnost, podle níž je třeba vypočítat úroveň vyrovnání na základě analýzy nákladů průměrného, správně řízeného a dopravními prostředky přiměřeně vybaveného podniku.

⁽³⁶⁾ Viz zpráva o účasti města Düsseldorf za rok 2006 (pro nadcházející roky viz odpovídající internetovou adresu): http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2006_pdf/beteiligungen/rbg.pdf.

⁽³⁷⁾ Tato částka v sobě obsahuje ztráty ve veřejné přepravě cestujících a v železniční nákladní dopravě. Komise konstatuje, že předmět řízení, jak je rozveden v bodech 114 a 124, byl omezen na kompenzace, které podniky BSM a RBG obdržely na základě nového systému financování svazu VRR za veřejné služby v přepravě cestujících. Kompenzace, které podnik BSM obdržel za služby železniční nákladní dopravy, nejsou proto tímto rozhodnutím pokryty.

⁽³⁸⁾ Viz bod 215.

- (198) Německo uvádí, že parametry používané při výpočtu kompenzací jsou stanoveny na základě průměrných nákladů všech podniků, které spadají pod nový systém financování svazu VRR.
- (199) V průběhu formálního vyšetřování Německo sdělilo, že svaz VRR odvodil náklady, jež při plnění závazku veřejné služby, který spadá pod čtyři nákladové kategorie, vznikají průměrnému, správně řízenému a dopravními prostředky přiměřeně vybavenému podniku, ze statistických údajů svého znalce. Při zohlednění určitých (např. regionálních) zvláštností byly údaje poté upraveny svazem VRR. Svaz VRR nakonec u jednotlivých nákladových kategorií stanoví marži průměrných tržních cen.
- (200) V této souvislosti Komise zaprvé konstatuje, že cílem použití statistických údajů je zajistit, aby byla kompenzace stanovena podle nákladů průměrného podniku.
- (201) Zadruhé disponují všichni poskytovatelé veřejných dopravních služeb povolením, příp. smlouvou o veřejných službách a musejí splnit určité požadavky, jež jim byly uloženy na základě povolení resp. smluv (např. v zájmu splnění nezbytných požadavků na kvalitu musí být přiměřeně vybaveni dopravními prostředky).
- (202) Jak je však stanoveno v rozhodnutí o zahájení řízení, nemůže použití statistických údajů o nákladech na dopravu samo o sobě vést k závěru, že provozovatelé dopravy, kteří akceptovali požadavek poskytovat služby podle těchto parametrů, musí být považováni za řádně řízené podniky. Statistické údaje, které sloužily jako základ pro stanovení uvedené částky, se týkaly pouze skutečných nákladů na dopravní obslužnost v různých regionech (Německu a Rakousku) v roce 2003. Není proto prokázáno, že průměrná výše těchto nákladů představuje náklady dobře fungujícího podniku. Komise dospěla k tomuto závěru také v konečných rozhodnutích ve věci C 3/08 – *dopravní podniky v Jihomoravském kraji* ⁽³⁹⁾ a ve věci C 16/07 – *Postbus AG* ⁽⁴⁰⁾. Důvody uvedené v posledním rozhodnutí v bodech 85 a 86 platí i pro toto rozhodnutí.
- (203) Komise dále konstatuje, že statistické údaje byly zjištěny za rok 2003 a poté každoročně aktualizovány v souladu s rejstříkem podle přílohy 9 finanční směrnice, jakož i podle zvyšování/snižování objemu a strukturálních změn. U vývoje na straně nákladů se budou převážně používat metody, které u košíku místní veřejné silniční osobní dopravy používá sdružení německých dopravních podniků, jakož i údaje spolkového statistického úřadu. Takový způsob aktualizace údajů však nemůže souhrnným způsobem odrážet nárůst efektivity, kterého odvětví v mezidobě dosáhlo.
- (204) Komise nakonec konstatuje, že ze skutečnosti, že finanční směrnice počítá s nákladovou kategorií 4b (kompenzace za tyto vícenáklady, jež vznikají na základě politicky vyvolaného použití osobních tarifů, které převyšují náklady modelů odměňování, jež jsou na trhu běžné), lze odvodit, že dopravní podniky v rámci svazu VRR vyplácí mzdy, které jsou vyšší než běžné tržní mzdy. Německo potvrdilo, že podniky RBG a BSM takové mzdy vyplácejí a přijímají kompenzace v rámci nákladové kategorie 4b.
- (205) Celkově vzato z důkazů, jež Komise obdržela, nevyplývá, že výše kompenzací byla vypočtena na základě srovnání nákladů vzniklých podnikům RBG a BSM s náklady dobře řízeného podniku. Výše kompenzací tak nebyla vypočtena na základě přihlednutí k dobře řízenému podniku.
- (206) Komise proto dospěla k závěru, že u plateb, které byly vyplaceny podnikům RBG a BSM jakožto kompenzace za plnění závazků veřejné služby, nebylo splněno čtvrté kritérium dle rozsudku ve věci *Altmark*.
- ### 9.2.5 ZÁVĚR
- (207) Z důvodu nesplnění čtvrtého kritéria dle rozsudku ve věci *Altmark* dospěla Komise k názoru, že systém financování v daném případě vedl k hospodářskému zvýhodnění podniků RBG a BSM.

9.3 NARUŠENÍ HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

- (208) Systém financování by mohl vést k narušení hospodářské soutěže, neboť finanční prostředky z veřejných zdrojů posilují pozici podniků pověřených závazkem veřejné služby a umožňují jim využít tyto výhody k prodloužení svěřením provozu veřejných služeb, zatímco konkurenti v případě zájmu o svěřením provozu veřejných služeb tyto výhody použít nemohou. Skutečnost, že podniky jsou potencionálně vedeny jako interní podniky, nezabrání možným dopadům na hospodářskou soutěž, neboť tyto podniky spolu s dalšími veřejnými a soukromými podniky působí na jednom trhu.

⁽³⁹⁾ Rozhodnutí ze dne 26. listopadu 2008, Úř. věst. L 97, 16.4.2009, s. 14.

⁽⁴⁰⁾ Rozhodnutí ze dne 26. listopadu 2008, Úř. věst. L 306, 20.11.2009, s. 26.

- (209) Podniky, které dostávají finanční prostředky, by nadto mohly těchto výhod využít v hospodářské soutěži s jinými podniky na jiných trzích.

9.4 OVLIVNĚNÍ OBCHODU MEZI ČLENSKÝMI STÁTY

- (210) Podle ustálené judikatury je třeba považovat obchod mezi členskými státy za narušený, pokud opatření spojené se zvýhodněním posiluje pozici podniku ve srovnání s jeho konkurenty při obchodování v rámci Unie ⁽⁴¹⁾. Takové posílení pozice zvýhodněného podniku v soutěži s jinými podniky při obchodování v rámci Unie nejen narušuje hospodářskou soutěž (či hrozí ji narušit), ale také poškozují obchod mezi členskými státy ⁽⁴²⁾.

- (211) Z tohoto důvodu je třeba prověřit, zda finanční prostředky poskytnuté svazem VRR dopravním podnikům RBG a BSM představují hospodářskou výhodu, která posiluje jejich pozici ve srovnání s jejich konkurenty při obchodování v rámci Unie.

- (212) Komise nejprve poukazuje na to, že trh služeb přepravy cestujících v Německu, na němž tyto podniky působí, je otevřen konkurenci podniků z jiných členských států ⁽⁴³⁾.

- (213) Ve svém rozsudku ve věci *Altmark* stanovil Tribunál dále toto:

„77. V tomto ohledu je třeba nejprve poukázat na to, že není nijak vyloučeno, že veřejná dotace udělená podniku, který poskytuje pouze místní nebo regionální dopravní služby a neposkytuje dopravní služby mimo svůj domovský stát, by nicméně mohla mít vliv na obchod mezi členskými státy.

78. Jestliže členský stát poskytne podniku veřejnou dotaci, může být totiž díky této dotaci poskytování dopravních služeb uvedeným podnikem zachováno nebo rozšířeno s tím důsledkem, že příležitosti podniků usazených v jiných členských státech poskytovat své dopravní služby na trhu tohoto státu se zmenšují ...“ ⁽⁴⁴⁾.

- (214) Komise dále konstatuje, že financování dopravních podniků RBG a BSM svazem VRR z veřejných zdrojů,

jež je spojeno s hospodářskou výhodou, zlepšuje jejich finanční situaci. Díky této posílené finanční situaci mají možnost i nadále poskytovat dopravní služby. Tato situace vede mimo jiné k tomu, že se zmenšují šance jiných podniků z Německa a dalších členských států nabízet své dopravní služby na trhu, na němž působí tyto dva dopravní podniky (ve spádové oblasti Düsseldorfu), i když je to právně možné.

- (215) Komise dospěla proto k závěru, že financování podniků RBG a BSM jako kompenzace za plnění závazků veřejné služby posiluje jejich pozici vůči konkurenci při obchodování v rámci Unie, a proto narušuje obchod mezi členskými státy.

9.5 ZÁVĚR

- (216) Komise proto dospěla k závěru, že se v případě finančních prostředků poskytnutých podnikům RBG a BSM za plnění závazků veřejné služby jedná o státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

10. SLUČITELNOST PODPORY S VNITŘNÍM TRHEM

- (217) Článek 93 SFEU stanoví podmínky slučitelnosti podpor, které jsou uděleny v souvislosti s podporou dopravy nebo převzetím závazků veřejné služby v oblasti dopravy.

- (218) Komise konstatuje, že čl. 106 odst. 2 nemůže být v daném případě použit u podniků v oblasti veřejné dopravy, neboť článek 93 představuje vůči čl. 106 odst. 2 *lex specialis* ⁽⁴⁵⁾.

- (219) Podle rozsudku ve věci *Altmark* ⁽⁴⁶⁾ nemohl být článek 93 SFEU použit bezprostředně, nýbrž pouze na základě nařízení Rady, zejména nařízení (EHS) č. 1191/69 nebo nařízení (EHS) č. 1107/70.

- (220) Dne 3. prosince 2009 vstoupilo v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007. Tímto nařízením byla současně zrušena nařízení (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70.

⁽⁴¹⁾ Rozsudek ze dne 17. září 1980 v právní věci 730/79, *Philippe Morris v. Komise*, Sb. rozh. 1980, s. 2671, bod 11.; rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998, *Het Vlaams Gewest v. Komise*, věc T-214/95, Sb. rozh. 1998, s. II 717, bod 50.

⁽⁴²⁾ Právní věc 730/79, *Philip Morris v. Komise*, bod 12.

⁽⁴³⁾ Právní věc C-280/00, rozsudek ve věci *Altmark*, bod 79.

⁽⁴⁴⁾ Právní věc C-280/00, rozsudek ve věci *Altmark*, body 77–78.

⁽⁴⁵⁾ Bod 17 rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67.

⁽⁴⁶⁾ Právní věc C-280/00, rozsudek ve věci *Altmark*, bod 107. Viz také rozsudek Tribunálu ze dne 16.3.2004 v právní věci T-157/01, *Danske Busvognmænd v. Komise*, Sb. rozh. 2004, s. II 917, bod 100.

- (221) Nařízení (ES) č. 1370/2007 se vztahuje na kompenzace za závazky veřejné služby, jež se týkají veřejné přepravy cestujících po železnici a jiných druhů dopravy po kolejnicích, jakož i po silnici. Z tohoto důvodu musí Komise posoudit slučitelnost předmětných opatření s vnitřním trhem na základě nařízení (ES) č. 1370/2007, které představovalo v době rozhodnutí Komise platný právní akt.
- (222) V nařízení (ES) č. 1370/2007 jsou stanoveny podmínky, za kterých příslušný orgán může vyplatit kompenzaci za závazky veřejné služby ve formě služeb přepravy cestujících, jež jsou poskytovány na základě smluv o veřejných službách. V daném případě proběhlo svěřeni plnění závazků veřejné služby na základě tzv. trojího pověřovacího aktu (tj. na základě povolení, plánů místní dopravy a příslušného finančního výměru svazu VRR vydaného na základě jeho finanční směrnice).
- (223) Komise dále konstatuje, že v daném případě zúčastněná strana nepopřela použitelnost nařízení (ES) č. 1370/2007. Komise kromě toho konstatuje, že Německo je toho názoru, že nařízení (ES) č. 1370/2007 by mělo být používáno zásadně pouze v případě kompenzací, které byly poskytnuty po 3. prosinci 2009.
- (224) Po posouzení tvrzení předložených Německem však Komise dospěla k závěru, že ta nepochybněji použití předpisů o podporách *ratione temporis*, podle kterých Komise musí opřít svá zdůvodnění o právní předpisy, jež byly platné v době rozhodnutí. Komise je toho názoru, že je třeba prověřit smlouvy o veřejných službách na základě nařízení (ES) č. 1370/2007 z těchto důvodů:
- (225) Komise nejprve konstatuje, že samotné nařízení (ES) č. 1370/2007 upravuje způsoby svého vstupu v platnost a stanoví své použití *ratione temporis*. Podle článku 12 nařízení (ES) č. 1370/2007 vstoupilo toto nařízení v platnost dne 3. prosince 2009. Podle čl. 10 odst. 1 se k tomuto datu zrušuje nařízení (EHS) č. 1191/69. Komise tak již nemůže opřít své posouzení o nařízení (EHS) č. 1191/69, jež v době vynesení rozhodnutí již nebylo v platnosti, nýbrž musí je založit na nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (226) Zadruté Komise konstatuje, že nařízení (ES) č. 1370/2007 neobsahuje žádné odkazy na to, že by nebylo použitelné pro smlouvy o veřejných službách, které byly zadány ještě před jeho vstupem v platnost. Ustanovení čl. 8 odst. 3 nařízení (ES) č. 1370/2007 obsahuje přechodná opatření u zakázek, jež byly přiděleny před vstupem v platnost nařízení. Toto ustanovení představuje v podstatě výjimku z použití čl. 8 odst. 2 nařízení, který se týká použití předpisů stanovených v článku 5, které upravují přidělování zakázek. Je nutné konstatovat, že v přechodném období by nebyla zapotřebí výjimečná opatření ohledně přidělování zakázek, pokud by smlouvy o veřejných službách, které byly přiděleny před vstupem v platnost nařízení, nespadaly do jeho oblasti působnosti. Článek 8 tak naopak potvrzuje, že se ostatní ustanovení nařízení na tyto zakázky vztahují.
- (227) Zatřetí Komise poukazuje na to, že v daném případě nelze použít oznámení Komise o stanovení použitelných pravidel pro hodnocení nezákonné státní podpory⁽⁴⁷⁾. V tomto oznámení je výslovně stanoveno, že se nedotkne výkladu nařízení Rady a Komise v oblasti státních podpor. Nařízení (ES) č. 1370/2007 však stanoví pravidla pro jejich použití v čase.
- (228) Začtvrté Komise zdůrazňuje, že Soudní dvůr také potvrdil zásadu, podle níž se nové pravidlo okamžitě použije na budoucí účinky situace, která vznikla za platnosti dřívějšího pravidla. Rovněž rozhodl, že zásada ochrany legitimního očekávání nemůže být natolik rozšířena, aby obecně bránila použití nového pravidla na budoucí účinky situací, které vznikly za platnosti dřívějšího pravidla⁽⁴⁸⁾.
- (229) Za páté Soudní dvůr rozhodl, že hmotněprávní pravidla Společenství musejí být vykládána jako vztahující se na situace vzniklé před jejich vstupem v platnost pouze tehdy, pokud z jejich znění, cíle a struktury jasné vyplývá, že jim musí být přiznán takový účinek⁽⁴⁹⁾. Tato poslední podmínka je, jak je rozvedeno v bodě 228, v případě nařízení (ES) č. 1370/2007 jednoznačně splněna.
- (230) Za šesté Komise kromě toho konstatuje, že Soudní dvůr dospěl ve stejném rozsudku mimo jiné k závěru, že v případě, že se právní režim platný v okamžiku oznámení úmyslu o poskytnutí podpory ze strany členského státu změní ještě před rozhodnutím Komise, musí se Komise rozhodovat na základě nových předpisů⁽⁵⁰⁾. Soudní dvůr dále rozvedl, že oznámením zamýšlené podpory ze strany členského státu se nevytváří žádná definitivní právní situace a žádná ochrana legitimního očekávání, což by mělo za následek, že by Komise rozhodovala o slučitelnosti těchto podpor s vnitřním trhem na základě pravidel platných v okamžiku tohoto oznámení. V důsledku toho by vznikl rozpor, když by se členskému státu, který naopak svou oznamovací povinnost nesplnil, povolilo, aby přidělením nezákonné státní podpory vytvořil definitivní právní situaci.

⁽⁴⁷⁾ Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22.

⁽⁴⁸⁾ Viz rozsudek ze dne 11. prosince 2008 v právní věci C-334/07, Komise v. Freistaat Sachsen, Sb. rozh. 2008, s. I 9465, bod 43.

⁽⁴⁹⁾ C-334/07 P, Komise v. Freistaat Sachsen, bod 44.

⁽⁵⁰⁾ C-334/07 P, Komise v. Freistaat Sachsen, bod 53.

- (231) V daném případě se proto použije nařízení (ES) č. 1370/2007 ⁽⁵¹⁾.

10.1 SLUČITELNOST PODPORY S VNITŘNÍM TRHEM NA ZÁKLADĚ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 1370/2007

- (232) Podle čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 musí být „kompenzace za provozování veřejných služeb v přepravě cestujících [...] vyplacené v souladu s tímto nařízením slučitelné se společným trhem“. Komise dále zkoumá, zda finanční směrnice a kompenzace vyplacené na jejím základě podnikům RBG a BSM splňují ustanovení podle nařízení (ES) č. 1370/2007.

- (233) Podle čl. 3 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 platí: „Pokud příslušný orgán rozhodne o udělení výlučného práva nebo poskytnutí kompenzace jakékoli povahy za plnění závazků veřejné služby jím vybranému provozovateli, provede to v rámci smlouvy o veřejných službách.“

- (234) V daném případě proběhlo svěření plněním závazků veřejné služby na základě tzv. trojího pověřovacího aktu (tj. na základě povolení, plánů místní dopravy a příslušného finančního výměru svazu VRR vydaného na základě jeho finanční směrnice). Komise proto dospěla k závěru, že článek 3 nařízení (ES) č. 1370/2007 je naplněn.

- (235) V článku 4 nařízení (ES) č. 1370/2007 je stanoven tento povinný obsah smluv o veřejných službách:

- (236) Ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. a) – jasné vymezené závazky veřejné služby: Jak je rozvedeno v oddíle 8.2.1, byly podniky RBG a BSM pověřeny jasné vymezenými zakázkami veřejných služeb.

- (237) Ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. b) – ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba kompenzace, musí být stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací: Podle oddílu 9.2.2 se v negativním finančním výměru stanoví ukazatele kompenzací objektivním a transparentním způsobem udáním nejvyšší částky

u každé nákladové kategorie pro každé provozní odvětví předtím, než dojde k plnění závazku veřejné služby.

- (238) Ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. c) a čl. 4 odst. 2 – způsoby rozdělování nákladů a příjmů: Na základě výše jmenovaných ukazatelů existují způsoby rozdělování nákladů a příjmů, jež se vztahují na čtyři nákladové kategorie, kterých se kompenzace týká. U každé ze čtyř různých kategorií závazků veřejné služby budou náklady a výnosy přiděleny na oddělené účty, přičemž se použijí účetní zásady platné podle německého práva a nezávislý znalec spolu se svazem VRR budou provádět každoroční audit.

- (239) Ustanovení čl. 4 odst. 3 – omezení doby trvání smluv o veřejných službách na maximálně deset let v případě autokarové a autobusové dopravy a maximálně patnáct let v případě služeb v přepravě cestujících po železnici nebo jinými druhy drážní dopravy: Původně proběhlo svěření závazků veřejné služby na základě tzv. trojího pověřovacího aktu (tj. na základě povolení, plánů místní dopravy a příslušného finančního výměru svazu VRR vydaného na základě jeho finanční směrnice). Po vstupu v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007 byly závazky veřejné služby uložené dopravním podnikům sloučeny v jediném aktu na dobu trvání omezenou na deset let. Na smlouvy o veřejných službách, jež existovaly již před vstupem v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007, se vztahují přechodná opatření. Podle čl. 8 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 1370/2007 mohou smlouvy o veřejných službách, jež byly zadány od 26. července 2000 a přede dnem 3. prosince 2009 na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení, zůstat v platnosti po plánovanou dobu trvání, pokud je jejich doba trvání omezená a srovnatelná s dobou trvání podle článku 4. V daném případě byla smlouva zadána v období uvedeném v čl. 8 odst. 3 písm. d), aniž by se konalo řízení pro zadávání zakázek. Z tohoto důvodu platí omezená doba trvání podle článku 4. Doba trvání smlouvy je nyní omezena na deset let; proto je v souladu s pravidly podle čl. 4 odst. 3.

- (240) Ustanovení čl. 4 odst. 5 – požadavek na splnění určitých sociálních norem Použitelné kolektivní smlouvy jsou uvedeny v jednotlivých aktech, neboť podniky RBG a BSM jsou povinny uplatňovat kolektivní smlouvu vyjednanou se Svazem komunálních zaměstnavatelů Severního Porýní-Vestfálska.

- (241) Ustanovení čl. 4 odst. 6 – požadavek na splnění určitých norem kvality Ustanovení k normám kvality jsou uvedena v jednotlivých pověřovacích aktech.

⁽⁵¹⁾ To odpovídá ustálené rozhodovací praxi Komise (srv. rozhodnutí C-41/2008, *Danske Statsbaner*, závěrečné rozhodnutí ze dne 24. února 2010, body 303 až 313) a kontrolního úřadu ESVO (srv. rozhodnutí 254/10/KOL, *AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene*, rozhodnutí ze dne 21. června 2010, s. 17 a 18).

- (242) Na základě údajů v bodech 54 a dále je Komise toho názoru, že trojí pověřovací akt obsahuje veškerá ustanovení podle článku 4 nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (243) V článku 5 nařízení (ES) č. 1370/2007 jsou stanovena ustanovení upravující zadávání smluv o veřejných službách. Podle přechodných ustanovení čl. 8 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007 však musí zadávání smluv o veřejné dopravě po železnici a silnici probíhat v souladu s článkem 5 teprve od 3. prosince 2019. Ustanovení článku 5 nařízení (ES) č. 1370/2007 proto v daném případě nelze použít.
- (244) Komise opět upozorňuje Německo na to, že členské státy musejí během tohoto přechodného období učinit opatření k postupnému uplatnění článku 5 nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (245) Podle čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 musí veškeré kompenzace odpovídat ustanovením článku 4 a přílohy nařízení.
- (246) Komise odkazuje nejprve na to, že, jak bylo uvedeno výše, v daném případě byla naplněna všechna ustanovení článku 4.
- (247) V příloze nařízení (ES) č. 1370/2007 se stanoví, že kompenzace nesmí překročit částku, která odpovídá finančnímu obnosu složenému z následujících faktorů: nákladů vzniklých v souvislosti se závazkem veřejné služby, minus zisky z tarifu, minus jakékoli kladné finanční dopady vzniklé v rámci sítě provozované v souvislosti s daným závazkem (závazky) veřejné služby, plus přiměřený zisk. V příloze je dále stanoveno, že výpočet nákladů a příjmů musí být proveden v souladu s platnými účetními a daňovými zásadami. Dále musí účetnictví z důvodů transparentnosti probíhat odděleně.
- (248) V daném případě Komise konstatuje, že kompenzace za závazky veřejné služby, jak je uvedeno v oddíle 9.2.3, probíhá v souladu s ustanoveními přílohy a že kompenzace nevedly ke vzniku nadměrné kompenzace. Ze zjištění výnosů z úhrad za používání, příjmů, jiných kladných finančních účinků a z nákladů spojených se závazkem veřejné služby vyplynulo, že podnikům BSM a RBG vznikly z důvodu plnění závazků veřejné služby každoroční ztráty. Tyto ztráty byly v letech 2006 až 2009 vždy pokryty z kompenzací, čímž se docílilo dosažení nulového bilančního zisku.
- (249) Komise dále konstatuje, že v daném případě podniky nedosáhly žádného přiměřeného zisku. Nadto se prověřují náklady a příjmy přiřazené k závazkům veřejné služby tak, aby byly v souladu s platnými účetními a daňovými zásadami. Za účelem větší transparentnosti probíhá u služeb, které spadají pod závazek veřejné služby, a u činností, jež pod tento závazek nespádají, oddělené účtování předmětných podniků.
- (250) Na základě výše uvedeného dospěla Komise k závěru, že kompenzace za závazky veřejné služby brání nadměrným kompenzacím a jsou v souladu s ustanoveními článků 4 a 6 nařízení (ES) č. 1370/2007 a jeho přílohou.
- (251) Proto se Komise domnívá, že v daném případě byly splněny obecné zásady pro právní posuzování slučitelnosti podpory s vnitřním trhem, jak je uvedeno výše. Komise dále konstatuje, že posouzení kompenzace za závazky veřejné služby ve prospěch podniků RBG a BSM podle nařízení (ES) č. 1107/70 by vedlo ke stejným závěrům.
- (252) Komise tak dospěla k závěru, že podpora poskytnutá ve prospěch podniků RBG a BSM podle článku 93 SFEU a čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 je slučitelná s vnitřním trhem.

11. ZÁVĚR

- (253) Komise dospěla k závěru, že podpora podle čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 a článku 93 SFEU je slučitelná s vnitřním trhem. Komise poukazuje na to, že toto rozhodnutí se týká slučitelnosti opatření ve formě státních podpor s vnitřním trhem a že toto posouzení nepředjímá posuzování Komise týkající se používání právních předpisů Unie pro veřejné zakázky a koncese v tomto případě.
- (254) Komise poukazuje na to, že podle ustálené judikatury Tribunálu může zkoumat slučitelnost určité státní podpory s vnitřním trhem nezávisle na možném porušení jiného právního předpisu Unie, pokud tento jiný právní předpis není spojen s předmětem podpory natolik úzce, že by oddělené zkoumání nebylo možné.

(255) V daném případě Komise konstatuje, že by možné porušení pravidel pro veřejné zakázky a koncese, jako např. předmětné udělení povolení určených podnikům BSM a RBG, nezpůsobilo nutně narušení hospodářskou soutěž, které by v důsledku této podpory mohlo ještě zesílit. Toto rozhodnutí je tím omezeno na posouzení státních podpor,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpory, jež v letech 2006–2009 Německo poskytlo podniku Rheinbahn AG a podniku Bahnen der Stadt Monheim na základě směrnice o financování místní veřejné silniční osobní

dopravy v dopravním svazu Porýní a Porúří, jsou podle čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 a článku 93 Smlouvy o fungování Evropské unie slučitelné s vnitřním trhem.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 23. února 2011.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA

místopředseda