

Úřední věstník

Evropské unie

C 74

Svazek 50

České vydání

Informace a oznámení

31. března 2007

Oznámení č.	Obsah	Strana
	II <i>Sdělení</i>	
	SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE	
	Komise	
2007/C 74/01	Jednotné použití kombinované nomenklatury (KN) (Zařazení zboží) — Vysvětlivky přijaté v souladu s procedurou definovanou v čl. 10 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku	1
2007/C 74/02	Povolení státních podpor v rámci ustanovení článků 87 a 88 Smlouvy o ES — Případy, k nimž Komise nevznáší námitku ⁽¹⁾	3
	IV <i>Informace</i>	
	INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE	
	Komise	
2007/C 74/03	Směnné kurzy vůči euru	5
	INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ	
2007/C 74/04	Likvidační řízení — Rozhodnutí zahájit likvidační řízení ZK „Hildun“ AD (Hildun Insurance Joint Stock Company) — Oznámení podle článku 14 směrnice 2001/17/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 19. března 2001 o reorganizaci a likvidaci pojišťoven	6

CS

V Oznámení

SPRÁVNÍ POSTUPY

Komise

2007/C 74/05	Media 2007 — Výzva k předkládání žádostí – EACEA/09/07 — Opatření na podporu propagace a přístupu na trh: Audiovizuální festivaly	7
2007/C 74/06	Media 2007 — Výzva k předkládání návrhů – EACEA/12/07 — Podpora provádění pilotních projektů	9

POSTUPY TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ SPOLEČNÉ OBCHODNÍ POLITIKY

Komise

2007/C 74/07	Oznámení o žádosti podle článku 30 směrnice 2004/17/ES Evropského parlamentu a Rady – Prodloužení lhůty — Žádost členského státu	10
--------------	--	----

POSTUPY TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

Komise

2007/C 74/08	Sdělení francouzské vlády týkající se směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES o podmínkách udělování a užívání povolení k vyhledávání, průzkumu a těžbě uhlovodíků (<i>Oznámení týkající se žádosti o zvláštní povolení k vyhledávání kapalných nebo plyných uhlovodíků</i> , tzv. „ <i>Permis de Ledeuix</i> “) ⁽¹⁾	11
2007/C 74/09	Státní podpora – Portugalsko — Státní podpora C 1/07 (ex N 445/05) – Odvětví konzervování ryb – Podpora společnosti COFACO — Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ⁽¹⁾	13
2007/C 74/10	Státní podpora – Německo — Státní podpora č. C 58/06 (ex NN 98/05) – podpora pro podniky <i>Bahnen der Stadt Monheim (BSM)</i> a <i>Rheinische Bahngesellschaft (RBM)</i> v rámci dopravního svazu <i>Verkehrsverbund Rhein Ruhr</i> — Výzva k předložení připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ⁽¹⁾	18
2007/C 74/11	Předběžné oznámení o spojení podniků (Věc č. COMP/M.4625 – Apollo Group/Countrywide) — Věc, která může být posouzena zjednodušeným postupem ⁽¹⁾	31

Opravy

2007/C 74/12	Oprava výzvy k předkládání návrhů na akce k převodu na jiný druh dopravy, zprostředkující akce, mořské dálnice, akce k zamezení dopravy a všeobecné vzdělávací akce v rámci druhého programu Marco Polo (Úř. věst. C 71, 28.3.2007)	32
--------------	---	----

II

(Sdělení)

SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

JEDNOTNÉ POUŽITÍ KOMBINOVANÉ NOMENKLATURY (KN)

(Zařazení zboží)

Vysvětlivky přijaté v souladu s procedurou definovanou v čl. 10 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku ⁽¹⁾

(2007/C 74/01)

Vysvětlivky ke kombinované nomenklatuře Evropských Společenství ⁽²⁾ se mění následovně:

Na straně 354

8703 **Osobní automobily a jiná motorová vozidla konstruovaná především pro přepravu osob (jiná než čísla 8702), včetně osobních dodávkových automobilů a závodních automobilů**

Vkládá se následující text:

„Do tohoto čísla patří ‚víceúčelová vozidla‘, jako např. motorová vozidla určená pro přepravu jak osob, tak nákladů.

1. Typu pick-up:

Tento typ vozidla má obvykle více než jednu řadu sedadel a je tvořen dvěma oddělenými prostory a to uzavřenou kabinou pro přepravu osob a otevřeným nebo zakrytým prostorem pro přepravu zboží.

Taková vozidla se zařazují do čísla 8704, jestliže maximální vnitřní délka podlahy prostoru pro přepravu nákladu je větší než 50 % délky rozvoru kol vozidla nebo jestliže mají více než dvě nápravy.

2. Dodávkového (van) typu:

Vozidlo dodávkového (van) typu s více než jednou řadou sedadel musí splňovat popis uvedený ve Vysvětlivkách k HS k číslu 8703.

Pokud však vozidlo dodávkového (van) typu s jednou řadou sedadel není vybaveno stálými kotvícími body a zařízením pro montáž sedadel a bezpečnostního zařízení v zadní části vozidla, zařadí se do čísla 8704, a to bez ohledu na to, zda je vybaveno stálým panelem nebo bariérou mezi prostorem pro osoby a prostorem určeným pro přepravu nákladu nebo okny v bočních stěnách karoserie, či nikoliv.“

⁽¹⁾ Úř. věst. L 256, 7.9.1987, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Rady (ES) č. 129/2007 (Úř. věst. L 56, 23.2.2007, s. 1).

⁽²⁾ Úř. věst. C 50, 28.2.2006, s. 1.

Na straně 354

8704 Motorová vozidla pro přepravu nákladu

Před stávající text se vkládá následující text:

„Použije se, *mutatis mutandis*, vysvětlivka k číslu 8703.“

Na straně 376 se vkládá tento text:

„9506 69 90 Ostatní

Tato podpoložka zahrnuje ‚žonglovací míčky‘ všech velikostí, tvarů a hmotností ať pro děti či dospělé.“

Povolení státních podpor v rámci ustanovení článků 87 a 88 Smlouvy o ES**Případy, k nimž Komise nevznáší námitku****(Text s významem pro EHP)****(2007/C 74/02)**

Datum přijetí rozhodnutí	15. 9. 2006
Podpora č.	N 480/06
Členský stát	Nizozemsko
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	Financiering van onderzoek ten bate van de groothandel (wijziging van een bestaande regeling)
Právní základ	Verordening onderzoek- en projectenfonds groothandelsector 2006
Druh opatření	Režim podpory
Cíl	Podpora odvětví rybolovu
Forma podpory	Jednotlivé podpory
Rozpočet	Přibližně 44 000 EUR ročně
Míra podpory	Nejvýše 100 %
Délka trvání programu	Neomezená
Hospodářská odvětví	Odvětví rybolovu
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Další informace	Výroční zpráva

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	18. 12. 2006
Podpora č.	N 484/06
Členský stát	Česká republika
Region	—
Název	Financování odstranění škod způsobených povodní na jaře 2006 na hrázích a rybnících
Právní základ	— Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů — Pravidla České republiky – Ministerstva zemědělství č. j. 21179/2006 – 16000 pro poskytování a čerpání přímých dotací vodnímu hospodářství na úhradu odstranění škod po jarní povodni 2006 na hrázích a objektech rybníků a způsobu kontroly jejich použití

Název opatření	Režim podpory
Cíl	Náhrada škod způsobených povodní na jaře 2006
Forma podpory	Přímá podpora
Rozpočet	30 000 000 CZK za rok (60 000 000 CZK celkem)
Míra podpory	Max. 70 % stavebních nákladů
Délka trvání programu	1. 10. 2006-31. 12. 2007
Hospodářská odvětví	Rybolov
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	20. 12. 2006
Podpora č.	N 714/06
Členský stát	Nizozemsko
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	Promotieactiviteiten voor de visserij- en aquacultuursector (wijziging van een bestaande regeling)
Právní základ	Verordening financiering vispromotie 2006
Typ opatření	Režim podpory
Cíl	Podpora odvětví rybolovu
Forma podpory	Jednotlivé podpory
Rozpočet	Zhruba 1 050 000 EUR na rok
Míra podpory	Maximálně 100 %
Délka trvání programu	Neomezená
Hospodářská odvětví	Odvětví rybolovu
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Productschap Vis Postbus 72 2280 AB Rijswijk Nederland
Další informace	Výroční zpráva

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

IV

(Informace)

INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Směnné kurzy vůči euru ⁽¹⁾

30. března 2007

(2007/C 74/03)

1 euro =

měna	směnný kurz	měna	směnný kurz
USD americký dolar	1,3318	RON rumunský lei	3,3547
JPY japonský jen	157,32	SKK slovenská koruna	33,340
DKK dánská koruna	7,4508	TRY turecká lira	1,8455
GBP britská libra	0,67980	AUD australský dolar	1,6484
SEK švédská koruna	9,3462	CAD kanadský dolar	1,5366
CHF švýcarský frank	1,6247	HKD hongkongský dolar	10,4070
ISK islandská koruna	87,69	NZD novozélandský dolar	1,8644
NOK norská koruna	8,1190	SGD singapurský dolar	2,0204
BGN bulharský lev	1,9558	KRW jihokorejský won	1 253,02
CYP kyperská libra	0,5807	ZAR jihoafrický rand	9,7005
CZK česká koruna	28,010	CNY čínský juan	10,2951
EEK estonská koruna	15,6466	HRK chorvatská kuna	7,4050
HUF maďarský forint	247,80	IDR indonéská rupie	12 152,68
LTL litevský litas	3,4528	MYR malajsijský ringgit	4,6047
LVL lotyšský latas	0,7097	PHP filipínské peso	64,200
MTL maltská lira	0,4293	RUB ruský rubl	34,6580
PLN polský zlotý	3,8668	THB thajský baht	43,057

⁽¹⁾ Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ

Likvidační řízení

Rozhodnutí zahájit likvidační řízení ZK „Hildun“ AD (Hildun Insurance Joint Stock Company)

Oznámení podle článku 14 směrnice 2001/17/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 19. března 2001 o reorganizaci a likvidaci pojišťoven

(2007/C 74/04)

Pojišťovna	Hildun Insurance Joint Stock Company (ZK „Hildun“ AD, formerly known as Insurance Company „Yupiter“ AD) ul. Lyubata 4-6 BG-1407 Sofia
Datum, vstup v platnost a povaha rozhodnutí	Rozhodnutím ze dne 22. ledna 2007 zahájil Městský soud v Sofii konkurzní řízení se ZK „Hildun“ AD. Rozhodnutí soudu musí být neprodleně vykonáno, bez ohledu na odvolání podaná proti tomuto rozhodnutí. Tímto rozhodnutím je ZK „Hildun“ AD ode dne 28. února 2005 prohlášena za platebně neschopnou, je zahájeno konkurzní řízení, je jmenován konkurzní správce společnosti, je nařízeno zabavení majetku ZK „Hildun“ AD a jeho podrobení nucené správě a dlužníkův majetek, na který se vztahuje konkurzní podstata, je likvidován a rozdělen. Rozhodnutí soudu je zveřejněno ve Sbírce rozhodnutí č. 13 ze dne 9. února 2007. Během dvouměsíční lhůty ode dne zveřejnění rozhodnutí je na věřitelích ZK „Hildun“ AD, aby předložili své pohledávky konkurznímu správci společnosti
Příslušné orgány	Sofia City Court Commercial Department, Sixth Division, Ninth Panel bul. Vitosha 2 BG-1000 Sofia
Dozorčí orgán	Financial Supervision Commission ul. Shar Planina 33 BG-1303 Sofia
Stanovený likvidátor	Veselin Rashkov Rashkov ul. Lajos Kossuth 2, apt 2 BG-1000 Sofia
Rozhodné právo	Bulgaria Articles 129-149 of the Insurance Code Articles 607-760 of the Commerce Act

V

(Oznámení)

SPRÁVNÍ POSTUPY

KOMISE

MEDIA 2007

Výzva k předkládání žádostí – EACEA/09/07

Opatření na podporu propagace a přístupu na trh: Audiovizuální festivaly

(2007/C 74/05)

1. Cíle a popis

Toto oznámení o výzvě k podávání návrhů vychází z rozhodnutí evropského parlamentu a Rady č. 1718/2006/ES ze dne 15. listopadu 2006 o provádění programu podpory evropského audiovizuálního odvětví (MEDIA 2007) ⁽¹⁾.

Cíle výše zmíněného rozhodnutí Rady zahrnují:

- Podpora propagace a oběhu evropských audiovizuálních a kinematografických děl na přehlídkách, veletrzích a audiovizuálních festivalech v Evropě a po celém světě, pokud tyto akce mohou sehrát důležitou úlohu při propagaci evropských děl a zprostředkování vzájemného kontaktu profesionálů v oboru.
- Podpora navazování kontaktů mezi evropskými provozovateli podpořením společných aktivit na evropských a mezinárodních trzích prostřednictvím národních veřejných nebo soukromých subjektů zabývajících se propagací.

2. Způsobí kandidáti

Toto oznámení je otevřeno evropským společnostem, které jsou zapsány v členských státech Evropské unie, zemích Evropského hospodářského prostoru účastnících se programu MEDIA 2007 (Island, Lichtenštejnsko, Norsko) a Švýcarsko.

Takové společnosti musí realizovat audiovizuální festivaly, které splňují výše uvedené cíle a uvádějí ve svém celkovém programu minimálně 70 % evropských filmů z alespoň 10 států účastnících se programu MEDIA.

3. Rozpočet a doba trvání projektů

Maximální rozpočet, který je k dispozici v rámci současné výzvy k předkládání návrhů, činí 1 200 000 EUR.

Finanční příspěvek od Komise nesmí překročit 50 % celkových uznatelných nákladů.

Činnosti musí být zahájeny mezi 1. listopadem 2007 a 30. dubnem 2008.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 327, 24.11.2006, s. 12.

4. Lhůta

Žádosti musí být zaslány Výkonné agentuře pro vzdělávání, kulturu a audiovizuální oblast (EACEA) nejpozději do **11. května 2007**.

5. Doplnující informace

Úplné znění výzvy k předkládání návrhů, jakož i formuláře přihlášek jsou k dispozici na internetové stránce:

<http://ec.europa.eu/media>

Přihlášky musí být v souladu s ustanoveními úplného znění textu a musí být předloženy na předepsaném formuláři.

MEDIA 2007**Výzva k předkládání návrhů – EACEA/12/07****Podpora provádění pilotních projektů**

(2007/C 74/06)

1. Cíle a Popis

Toto oznámení o výzvě k předkládání návrhů je založeno na rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1718/2006/ES ze dne 15. listopadu 2006 o provádění programu podpory evropského audiovizuálního odvětví (MEDIA 2007) ⁽¹⁾.

Opatření, která mají být provedena v rámci rozhodnutí, zahrnují provádění těchto pilotních projektů:

1. Distribuce: nové způsoby vytváření a distribuce evropského audiovizuálního obsahu prostřednictvím nelineárních služeb;
2. Spojování databází audiovizuálního obsahu do sítí za účelem rozšíření a posílení přístupu k nim a využívání katalogů;
3. Dříve financované projekty: projekty, které byly financovány v rámci předchozí výzvy k překládání návrhů pro pilotní projekty programu MEDIA Plus.

2. Způsobí zájemci

Toto oznámení se zaměřuje na evropské obchodní společnosti, jejichž činnosti přispívají k dosahování výše uvedených cílů.

Uchazeči musejí být usazení:

- v jedné z 27 zemí Evropské unie;
- v jedné ze zemí ESVO a Švýcarska (s výhradou uzavření nové dohody o spolupráci s touto zemí v rámci programu MEDIA).

3. Rozpočet a doba trvání projektů

Celkový rozpočet, který je k dispozici, činí 2 000 000 EUR.

Finanční příspěvek bude mít formu grantu. Poskytnutý finanční příspěvek nesmí v žádném případě přesáhnout 50 % celkových způsobilých nákladů.

Maximální doba trvání projektů je 12 měsíců.

4. Lhůta pro podávání přihlášek

Přihlášky musejí být podány Výkonné agentuře pro vzdělávání, kulturu a audiovizuální oblast (EACEA) nejpozději do **2. července 2007**.

5. Další informace

Úplné znění výzvy k překládání návrhů společně s formuláři přihlášek lze najít na této internetové adrese:

http://ec.europa.eu/information_society/media/pilot/forms/index_en.htm

Přihlášky musejí odpovídat všem podmínkám uvedeným v pokynech a musejí být podány na určených formulářích.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 327, 24.11.2006, s. 12.

POSTUPY TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ SPOLEČNÉ OBCHODNÍ POLITIKY

KOMISE

**Oznámení o žádosti podle článku 30 směrnice 2004/17/ES Evropského parlamentu a Rady –
Prodloužení lhůty****Žádost členského státu**

(2007/C 74/07)

Dne 9. února 2007 obdržela Komise žádost podle čl. 30 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ⁽¹⁾.

Žádost, kterou podala Finská republika, se týká poštovních služeb a služeb jiných než poštovních (viz čl. 6 odst. 2 písm. b) a c) směrnice 2004/17/ES) v uvedené zemi. Žádost byla zveřejněna v Úředním věstníku C 47, 1.3.2007, s. 13. Původní lhůta uplyne dne 12. května 2007.

Vzhledem k tomu, že útvary Komise musí obdržet a přezkoumat dodatečné informace, a vzhledem ke lhůtě, kterou má Komise pro přijetí rozhodnutí ve věci této žádosti podle ustanovení čl. 30 odst. 6 druhé věty, se lhůta prodlužuje o tři měsíce.

Lhůta tedy uplyne dne 12. srpna 2007.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1. Nařízení ve znění nařízení Rady 2006/97/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 107).

POSTUPY TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

KOMISE

Sdělení francouzské vlády týkající se směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES o podmínkách udělování a užívání povolení k vyhledávání, průzkumu a těžbě uhlovodíků ⁽¹⁾

(Oznámení týkající se žádosti o zvláštní povolení k vyhledávání kapalných nebo plyných uhlovodíků, tzv. „Permis de Ledeuix“)

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 74/08)

Žádostí ze dne 28. července 2006 společnost Exceed Energy France SAS, se sídlem na adrese 38, rue du Berry, F-75008 Paříž, požádala na období pěti let o zvláštní povolení k vyhledávání kapalných nebo plyných uhlovodíků, tzv. „Permis de Ledeuix“, na území o rozloze přibližně 1 440 km² nacházejícím se v části departementů Pyrénées-Atlantiques a Landes.

Daná oblast je vymezena úseky na polednicích a rovnoběžkách, které v tomto pořadí spojují níže uvedené body definované pomocí zeměpisných souřadnic, za výchozí poledník se považuje poledník procházející Paříží.

Body	Zeměpisná délka	Zeměpisná šířka
A	3,80 stupně západní délky	48,20 stupně severní šířky
B	3,50 stupně západní délky	48,20 stupně severní šířky
C	3,50 stupně západní délky	48,194 stupně severní šířky
D	3,28 stupně západní délky	48,15 stupně severní šířky
E	3,28 stupně západní délky	48,06 stupně severní šířky
F	3,14 stupně západní délky	48,06 stupně severní šířky
G	3,14 stupně západní délky	48,00 stupně severní šířky
H	3,90 stupně západní délky	48,00 stupně severní šířky
I	3,90 stupně západní délky	48,90 stupně severní šířky
J	3,80 stupně západní délky	48,90 stupně severní šířky

Body C až D = jihozápadní hranice tzv. „concession de Lacq“

Podávání žádostí

Předkladatelé původní žádosti a konkurenčních žádostí musejí prokázat podmínky nutné k udělení oprávnění podle článků 4, 5 a 6 pozměněného nařízení 2006-648 ze dne 2. června 2006 o těžebních oprávněních a oprávněních k podzemnímu skladování (Úřední věstník Francouzské republiky ze dne 3. června 2006).

Společnosti, které mají zájem, mohou do devadesáti dnů ode dne zveřejnění tohoto oznámení předložit konkurenční žádost v souladu s postupem popsáním v „Oznámení o poskytování těžebního práva na těžbu uhlovodíků ve Francii“ zveřejněném v Úředním věstníku Evropských společenství C 374 ze dne 30. prosince 1994 na straně 11 a stanoveným nařízením 2006-648 ze dne 2. června 2006 o těžebních oprávněních a oprávněních k podzemnímu skladování.

(¹) Úř. věst. L 164, 30.6.1994, s. 3.

Žádosti se zasílají na ministerstvo pověřené hornictvím na níže uvedenou adresu. Rozhodnutí o původní žádosti a konkurenčních žádostech budou přijata nejpozději dne 28. září 2008.

Podmínky a požadavky týkající se vykonávání činnosti a jejího ukončení

Žadatelé jsou vyzváni, aby se řídili články 79 a 79.1 horního zákona (code minier) a nařízení č. 2006-649 ze dne 2. června 2006 o důlních pracích, pracích podzemního úložiště a o báňském úřadu a úřadu pro podzemní úložiště (décret n° 2006-649 du 2 juin 2006, relatif aux travaux miniers, aux travaux de stockage souterrain et à la police des mines et des stockages souterrains) (*Úřední věstník Francouzské republiky* ze dne 3. června 2006).

Jakékoli další informace můžete získat na ministerstvu hospodářství, financí a průmyslu na adrese: Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (direction générale de l'énergie et des matières premières, direction des ressources énergétiques et minérales, bureau de la législation minière) 61, boulevard Vincent-Auriol, Télédéc 133, F-75703 Paris Cedex 13 [telefon: (33) 144 97 23 02, fax: (33) 144 97 05 70].

S ustanoveními výše uvedených právních a správních předpisů se můžete seznámit na internetové stránce Legifrance:

[http:// www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

STÁTNÍ PODPORA – PORTUGALSKO

Státní podpora C 1/07 (ex N 445/05) – Odvětví konzervování ryb – Podpora společnosti COFACO

Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 74/09)

Dopisem ze dne 24. ledna 2007 uvedeném v závazném znění na stránkách, které následují po tomto shrnutí, oznámila Komise Portugalské republice své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ohledně výše uvedené podpory.

Zúčastněné strany mohou zaslat své připomínky do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a připojeného dopisu na adresu Evropské komise, Generálního ředitelství pro rybolov:

European Commission
Directorate General for Fisheries
DG FISH/D/3 „Legal Issues“
B-1049 Brussels
fax. (32-2) 295 19 42)

Tyto připomínky budou sděleny Portugalské republice. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

SHRNUTÍ

Dopisem ze dne 25. července 2005 Stálé zastoupení Portugalské republiky u Evropské unie oznámilo Komisi předlohu rozhodnutí vlády autonomní oblasti Azory, které stanoví státní podporu ve výši 2 281 952 EUR, jež by měla být poskytnuta společnosti COFACO, největšímu podniku na konzervování ryb (tuňáků) v regionu, a jejímž cílem je přeměna 290 dočasných pracovních smluv na smlouvy na dobu neurčitou.

Navržená podpora bude financována Regionálním zaměstnaneckým fondem a doručena příjemci v jediné platbě, přičemž se uplatní tyto požadavky:

- Podpora bude provedena po schválení Evropskou komisí.
- Příjemce musí v okamžiku platby vyhotovit dokument, který prokáže přeměnu 290 pracovních smluv, a složit bankovní záruku na období čtyř let, aby bylo zaručeno, že během tohoto období bude udržena úroveň zaměstnanosti ve společnosti.
- Předloha rozhodnutí fakticky požaduje, aby příjemce udržel počet pracovních míst minimálně po dobu čtyř let od data přeměny pracovních smluv.
- Podporu není možné kumulovat s jinou podporou, která je zaměřena na vytváření pracovních míst.

Porušení povinností stanovených předlohou rozhodnutí by znamenalo okamžité vrácení poskytnuté podpory navýšené o úroky, nehledě na možnost zahájení řízení (trestního nebo občanskoprávního) proti společnosti.

Hodnocení navržené podpory provedené Evropskou komisí v úvodní fázi ukazuje, že by mohla mít velký dopad na hospodářskou soutěž, protože zvýhodňuje tento podnik oproti

ostatním, které takovou podporu nedostaly. Mimo to se zdá, že tato podpora bude mít pouze omezený účinek na zaměstnanost, jelikož se poskytuje jednotlivému podniku. Hlavními důvody pro tyto závěry jsou:

- a) Komisi má za to, že by navržená podpora mohla posílit již existující převládající postavení společnosti v odvětví konzervování ryb na Azorských ostrovech, a proto zcela zřejmě narušit hospodářskou soutěž. Její účinek na vytváření pracovních míst v regionálním měřítku by tudíž byl velmi omezený.
- b) Komise se domnívá, že společnost COFACO není malý nebo střední podnik, a proto navržená podpora nesplňuje podmínky nařízení (ES) č. 2204/2002.

ZNĚNÍ DOPISU

„A Comissão comunica ao Governo Português que, após análise das informações transmitidas pelas autoridades portuguesas sobre a medida em epígrafe, decidiu dar início ao procedimento formal de investigação previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE e enunciado no Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (¹).“

1. PROCEDIMENTO

Por ofício de 25 de Julho de 2005, a Representação Permanente de Portugal junto da União Europeia notificou à Comissão uma proposta de resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores, que prevê a atribuição de um auxílio estatal à empresa COFACO.

(¹) JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

Por ofícios de 16 de Setembro e 14 de Dezembro de 2005 e de 30 de Maio e 25 de Agosto de 2006, os serviços da Comissão enviaram às autoridades portuguesas diversos pedidos de informação adicional, aos quais estas últimas responderam por ofícios de 27 de Outubro de 2005 e de 9 de Março, 23 de Junho e 2 de Outubro de 2006.

2. DESCRIÇÃO

2.1. Natureza e montante do auxílio

A informação que se segue foi comunicada por meio do formulário normalizado de notificação de auxílios estatais estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ⁽²⁾ e das subsequentes respostas enviadas pelas autoridades portuguesas a pedido da Comissão.

Com esta medida, a proposta de resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores, notificada pelas autoridades portuguesas, pretende atribuir à COFACO, uma empresa de conservas de peixe com sede na Região, um apoio financeiro no valor de 2 281 952 EUR, com vista à conversão de contratos de trabalho a termo em contratos de trabalho sem termo (ponto 1 da proposta de resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores).

O auxílio proposto prevê um subsídio directo, que apoiaria a conversão de 290 postos de trabalho temporários em contratos de duração indeterminada e seria financiado pelo Fundo Regional do Emprego. A subvenção não seria cumulável com outros auxílios à criação de emprego.

A proposta de resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores não fornece elementos suficientes quanto ao montante e à intensidade do auxílio a conceder. As autoridades portuguesas deram algumas explicações sobre estes aspectos, no ponto 6 do formulário de notificação.

As autoridades portuguesas indicaram, em primeiro lugar, que o montante da medida foi calculado de acordo com a seguinte fórmula: *290 postos de trabalho × 20 meses × 393,44 EUR (salário mínimo oficial vigente na Região Autónoma dos Açores)*.

Em segundo lugar, explicaram que a intensidade do auxílio se cifra numa percentagem do salário e dos encargos sociais dos empregos em causa, a saber, 59,03 % do custo médio por trabalhador, durante um período de dois anos (ponto 2.1 do formulário de notificação). Esta percentagem foi calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$a/(b \times 14 \text{ meses} \times 2 \text{ anos}),$$

em que *a* é o montante do auxílio por trabalhador (7 868,80 EUR) e *b* é o custo mensal médio por trabalhador (393,44 EUR, correspondentes ao salário mensal mínimo oficial na Região Autónoma dos Açores, mais o montante de 82,62 EUR devido à Segurança Social).

De acordo com as explicações apresentadas pelas autoridades portuguesas, a consideração de 14 meses para calcular os custos salariais inerentes à criação de emprego inclui os doze salários mensais de base pagos por ano mais os subsídios extraordinários de férias e de Natal. Consequentemente, as autoridades portuguesas tomam em consideração para o cálculo dos custos

salariais 28 remunerações mensais durante um período de dois anos (13 329,68 EUR), enquanto o período de referência que utilizam para o cálculo do montante do auxílio é de apenas 20 meses por trabalhador (com garantia bancária por quatro anos, durante os quais o beneficiário está obrigado a manter o número de postos de trabalho).

Mau grado o pedido expresso pela Comissão, as autoridades portuguesas não explicaram a correlação entre o período de 20 meses utilizado no cálculo do montante do auxílio e o período de 28 meses utilizado no cálculo da intensidade do auxílio nem as razões pelas quais utilizam períodos diferentes no cálculo de cada um dos parâmetros.

2.2. Procedimento e requisitos

O auxílio proposto será financiado pelo Fundo Regional do Emprego e entregue ao beneficiário em pagamento unitário e global (ponto 6 do formulário de notificação). Segundo as autoridades portuguesas, aplicar-se-ão ao auxílio proposto os seguintes requisitos:

- o auxílio será consumado mediante decisão favorável da Comissão Europeia,
- o beneficiário deve entregar, no momento do pagamento, um documento comprovativo da conversão de 290 contratos de trabalho a termo em contratos de trabalho sem termo e da realização de uma garantia bancária válida por quatro anos, a fim de assegurar a manutenção do nível de emprego da empresa durante esse período,
- a proposta de resolução exige de facto que o beneficiário mantenha o nível de emprego durante o período mínimo de quatro anos, a partir da data de conversão dos contratos de emprego (ponto 4 da proposta de resolução e ponto 7 do formulário de notificação),
- a subvenção não pode ser cumulativa com nenhum outro auxílio que vise criação de emprego (ponto 9 da proposta de resolução).

O incumprimento das obrigações estabelecidas pela proposta de resolução, particularmente a obrigação de manter o número de postos de trabalho pelo prazo mínimo de quatro anos, implicaria o reembolso imediato do auxílio concedido, acrescido dos juros legais, sem prejuízo do procedimento civil ou criminal a que haja lugar contra a empresa (ponto 5 da proposta de resolução).

2.3. Caracterização da indústria de conservas de peixe nos Açores — Justificação do auxílio pelas autoridades portuguesas

De acordo com a informação apresentada pelas autoridades portuguesas, a indústria de conservas de peixe (essencialmente atum) representa quase 90 % do emprego no sector da transformação dos produtos da pesca na Região Autónoma dos Açores. A produção desta indústria é quase inteiramente vendida ao território continental europeu. As autoridades portuguesas destacam a importância da indústria para a frota regional de pesca de atum, sobretudo no que se refere à espécie albacora, que não é vendida fresca.

⁽²⁾ JO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

Na indústria açoriana de conservas de atum, há quatro empresas, as quais, no seu conjunto, mantêm em actividade seis unidades fabris, em cinco ilhas diferentes. O número total de postos de trabalho criados pela indústria de conservas de atum nos Açores é de 841, dos quais 547 correspondem à empresa COFACO, beneficiária do auxílio proposto (65 % dos postos regionais no sector do enlatamento de atum). Esta empresa tem três unidades fabris nas ilhas de São Miguel, Pico e Faial e, em 2004, processou 12 509 toneladas de atum (74,3 % do total processado na Região Autónoma).

Com o auxílio proposto, as autoridades portuguesas pretendem apoiar a estabilização do emprego de um grupo de trabalhadores com dificuldades particulares de competição no mercado de trabalho. De acordo com as mesmas autoridades, o apoio seria limitado a trabalhadores desfavorecidos, na acepção do artigo 2.º, alínea f), sub-alínea iv), do Regulamento (CE) n.º 2204/2002 da Comissão, de 12 de Dezembro de 2002, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais ao emprego⁽³⁾: qualquer pessoa que pertença a uma categoria que tenha dificuldade em entrar no mercado de trabalho sem assistência, nomeadamente uma pessoa que pretenda entrar ou regressar à vida activa e que tenha estado ausente do trabalho e do sistema educativo durante pelo menos dois anos.

As autoridades portuguesas procuram justificar o auxílio proposto com o argumento de que os beneficiários visados são trabalhadores muito pouco qualificados que permaneceriam desempregados a longo prazo se os seus contratos temporários não fossem transformados em contratos de duração indeterminada.

3. APRECIACÃO

As autoridades portuguesas notificaram a medida de auxílio à Comissão antes de a porem em execução, deste modo cumprindo a obrigação decorrente do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE.

3.1. Existência de auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE

Mediante o auxílio proposto, o Governo da Região Autónoma dos Açores pretende subsidiar uma empresa específica do sector das pescas. Por conseguinte, a medida confere a esta empresa uma vantagem proveniente de recursos estatais e é de natureza selectiva. O beneficiário está, além disso, em concorrência directa com outras empresas do sector das pescas, quer em Portugal quer noutros Estados-Membros, devendo notar-se que as conservas de atum são transaccionadas na UE e a nível internacional. Portanto, à luz do disposto no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, este auxílio é susceptível de falsear a concorrência e de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

O auxílio previsto pelas autoridades portuguesas constitui, pois, um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

⁽³⁾ JO L 337 de 13.12.2002, p. 3.

3.2. Compatibilidade da medida

3.2. a) Base jurídica da apreciação

Os auxílios estatais podem ser declarados compatíveis com o mercado comum se corresponderem a uma das excepções previstas no Tratado CE.

Em princípio, o auxílio ao emprego é avaliado pela Comissão, nomeadamente, à luz dos critérios estabelecidos no supramencionado Regulamento (CE) n.º 2204/2002, este regulamento “é aplicável aos auxílios concedidos em todos os sectores, incluindo as actividades relativas à produção, tratamento e comercialização dos produtos enumerados no anexo I do Tratado”. O anexo I do Tratado inclui igualmente os produtos da pesca. As directrizes para o exame dos auxílios estatais no sector das pescas e da aquicultura⁽⁴⁾ não incluem normas específicas para auxílios estatais ao emprego no sector das pescas. Um auxílio ao emprego no sector das pescas tem, portanto, de ser avaliado segundo as condições estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 2204/2002.

O Regulamento (CE) n.º 2204/2002 refere especificamente que os auxílios para a conversão de contratos de trabalho temporário ou a termo certo em contratos de duração indeterminada (n.º 6 do artigo 9.º) e os casos de auxílios individuais ao emprego concedidos independentemente de qualquer regime (n.º 9 do artigo 9.º) continuarão sujeitos à obrigação de notificação prevista no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

O auxílio proposto pelas autoridades portuguesas foi notificado à Comissão, dado constituir um auxílio à conversão de contratos de trabalho temporário ou a termo certo em contratos de duração indeterminada, concedido a uma determinada empresa.

3.2. b) Compatibilidade do auxílio

Conforme indica o considerando 7 do Regulamento (CE) n.º 2204/2002, os auxílios ao emprego concedidos a uma dada empresa podem ter um impacto significativo na concorrência no mercado relevante, uma vez que favorecem essa empresa em relação às que não beneficiaram de tais auxílios. Acresce que o auxílio é susceptível de produzir no emprego um efeito meramente limitado, pois é concedido individualmente a uma empresa. Ora, o n.º 9 do artigo 9.º estipula claramente que os auxílios individuais ao emprego só podem ser autorizados se forem compatíveis com quaisquer regras específicas aplicáveis ao sector em que o beneficiário opera e apenas se puder ser demonstrado que os efeitos dos auxílios sobre o emprego compensam o impacto sobre a concorrência no mercado relevante.

Por outro lado, como os custos do emprego fazem necessariamente parte dos custos normais de funcionamento de qualquer empresa, o considerando 16 do Regulamento (CE) n.º 2204/2002 incide na importância de verificar os efeitos positivos que o auxílio é susceptível de ter no emprego numa base global, a fim de impedir que ele apenas permita ao beneficiário reduzir custos que teria de qualquer modo de suportar. Por sua vez, o considerando 20 refere-se à necessidade de a Comissão determinar se os auxílios concedidos para a conversão de contratos de trabalho temporário ou a termo em contratos de duração indeterminada têm efeitos positivos no emprego.

⁽⁴⁾ JO C 229 de 14.9.2004, p. 5.

A justificação apresentada pelas autoridades portuguesas para o auxílio proposto é que a empresa beneficiária — COFACO — representa 65 % dos trabalhadores da indústria de conserva de peixe e 0,4 % do número total de trabalhadores na Região Autónoma dos Açores. As autoridades portuguesas acrescentam que o auxílio proposto não ameaça falsear o mercado em termos de concorrência, pois as restantes empresas do mercado são parceiras da beneficiária na produção e comercialização de conservas de atum.

Do ponto de vista das autoridades portuguesas, as características únicas do mercado açoriano — trata-se de uma região ultraperiférica — impedem qualquer ameaça de falseamento da concorrência por via da concessão do auxílio proposto. As autoridades portuguesas consideram, pelo contrário, que, como a empresa beneficiária coopera, em termos de comercialização e produção, com as outras empresas da indústria de conservas de atum nos Açores, o auxílio tenderá antes a consolidar o emprego no sector.

Deste modo, segundo o raciocínio das autoridades portuguesas, o auxílio à maior empresa do sector produzirá efeitos necessariamente positivos no emprego a nível regional.

A Comissão considera, porém, que fundamentar o auxílio na dimensão da empresa não justifica suficientemente a conformidade do mesmo com o disposto no Regulamento (CE) n.º 2204/2002. A informação transmitida pelas autoridades portuguesas, em resposta aos pedidos da Comissão de explicações mais circunstanciadas neste aspecto, não permite porém, nesta fase, determinar se o auxílio produzirá efeitos positivos no mercado do emprego açoriano ou é apenas um mecanismo para ajudar o beneficiário a diminuir os seus custos normais de funcionamento.

Acresce que, segundo a caracterização do sector pelas autoridades portuguesas, a empresa COFACO parece ocupar uma posição preponderante, cujas relações de cooperação com os operadores concorrentes não foram claramente explicadas, mas, dada a diferença de dimensão entre as empresas, é duvidoso que se baseiem na equidade. Note-se que o n.º 9 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 2204/2002 sublinha a necessidade de se demonstrar que os efeitos dos auxílios sobre o emprego compensam o impacto sobre a concorrência no mercado relevante. Este requisito é ainda mais importante no caso em apreço, em que o beneficiário do auxílio detém a maior quota de mercado e é o maior empregador no sector regional das conservas de peixe, vendendo a maior parte da sua produção ao território continental europeu (a empresa emprega actualmente 65 % da mão-de-obra no sector regional das conservas de peixe e, em 2004, processou 74,3 % do atum na Região Autónoma dos Açores).

A Comissão entende, pois, que o auxílio proposto poderá reforçar ainda mais a posição preponderante no sector açoriano das conservas de peixe, de que a empresa já beneficia, e, por conseguinte, resultar em distorção da concorrência. Consequentemente, a Comissão tem, na fase actual, sérias dúvidas de que os efeitos do auxílio ao emprego produzam efeitos positivos no mercado do emprego a nível regional.

Acresce que, segundo as autoridades portuguesas, os trabalhadores cujos contratos temporários devem ser convertidos em contratos indeterminados são, na sua maioria, mulheres na faixa etária dos 25 aos 45 anos com baixo nível de escolaridade, que

normalmente enfrentam dificuldades de ingresso no mercado de emprego. As autoridades portuguesas consideram que esta caracterização dos trabalhadores permite a sua inclusão na categoria de “trabalhadores desfavorecidos”, definida no artigo 2.º, alínea f), sub-alínea iv), do Regulamento (CE) n.º 2204/2002.

Deve, todavia, ter-se em conta que esta disposição do Regulamento exige, como condição suplementar, que o “trabalhador desfavorecido” tenha estado ausente do trabalho e do sistema educativo durante pelo menos dois anos. No caso vertente, a informação transmitida pelas autoridades portuguesas indica que os trabalhadores cujos contratos temporários devem ser convertidos em contratos indeterminados, embora na sua maioria sejam mulheres na faixa etária dos 25 aos 45 anos com baixo nível de escolaridade, estavam já efectivamente empregados na COFACO antes da transferência dos seus contratos para contratos a termo com a empresa. Por conseguinte, o auxílio deve ser avaliado estritamente como auxílio à conversão dos contratos de trabalho a termo em contratos de duração indeterminada.

Para determinar se um auxílio é ou não compatível com o mercado comum à luz do Regulamento (CE) n.º 2204/2002, é também necessário ter em conta a intensidade do auxílio e, por conseguinte, o montante do auxílio expresso em equivalente-subvenção.

Segundo a informação notificada pelas autoridades portuguesas, a intensidade do auxílio corresponde a 59,03 % do custo médio por trabalhador (salário e encargos sociais dos postos de trabalho em causa) durante um período de dois anos (ver acima a fórmula de cálculo desta percentagem). Contudo, a Comissão tem sérias dúvidas quanto à adequação da fórmula utilizada pelas autoridades portuguesas, porque, apesar dos seus pedidos, não foi fornecida qualquer explicação para as razões pelas quais as autoridades portuguesas utilizam períodos distintos no cálculo do montante de subsídio (20 meses) e da intensidade do auxílio (28 meses). A Comissão tem igualmente sérias dúvidas de que a fórmula aplicada reflecta em grau suficiente os critérios a seguir referidos.

Embora o Regulamento (CE) n.º 2204/2002 não contenha disposições específicas quanto à intensidade do auxílio concedido para conversão de contratos de trabalho a termo em contratos de duração indeterminada, os limites máximos de intensidade de auxílio devem, segundo o considerando 15, ser fixados a um nível consentâneo com o equilíbrio adequado entre a redução ao mínimo das distorções da concorrência e o objectivo de promoção do emprego.

Por sua vez, o considerando 20 explica que as medidas estatais não devem permitir que o emprego seja objecto cumulativamente de auxílio na criação do posto e na conversão do contrato, de forma que o limite máximo para os auxílios ao investimento inicial ou à criação de emprego seja ultrapassado.

O limite máximo para os auxílios ao investimento inicial é determinado nas “Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional” ⁽⁵⁾ (pontos 4.4 e seguintes), que contemplam igualmente a concessão de auxílios à criação de emprego. No entanto, em conformidade com o ponto 2 destas orientações, o sector das pescas está excluído dos auxílios regionais. Acresce que, no âmbito das mesmas orientações, os auxílios à criação de emprego só podem ser concedidos se os postos de trabalho

⁽⁵⁾ JO C 74 de 10.3.1998, p. 9.

estiverem ligados à realização de um investimento inicial, o que não é o caso vertente. Estas orientações serão substituídas, a partir de 1 de Janeiro, pelas novas “Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para o período 2007-2013” ⁽⁶⁾, mas, de acordo com o seu ponto 8, as novas orientações tampouco se aplicam às pescas.

Por conseguinte, a Comissão considera que só pode ser estabelecido um paralelo com os limites máximos permitidos pelo Regulamento (CE) n.º 2204/2002 para os auxílios à criação de emprego. Em particular, o n.º 2 do artigo 4.º deste regulamento estipula: *Quando o emprego é criado em regiões ou em sectores não elegíveis para auxílios com finalidade regional nos termos do n.º 3, alíneas a) e c), do artigo 87.º no momento da concessão do auxílio, a intensidade bruta do auxílio não deve exceder:*

- a) 15 % no caso de pequenas empresas;
- b) 7,5 % no caso de médias empresas.

Nos termos do n.º 4 do artigo 4.º, estes limites máximos serão aplicáveis à intensidade do auxílio calculado em percentagem dos custos salariais subjacentes ao emprego criado durante um período de dois anos.

A este respeito, a Comissão deve igualmente ter em conta que a medida notificada é um auxílio individual concedido a uma grande empresa e, como tal, susceptível de ter maiores efeitos de distorção.

Deve sublinhar-se que a empresa COFACO não cabe na categoria de pequena ou média empresa, segundo a definição constante do anexo I do Regulamento (CE) n.º 364/2004 da Comissão ⁽⁷⁾. De facto, em conformidade com o n.º 1 do artigo 2.º deste anexo, a categoria das micro, pequenas e médias empresas (PME) é constituída por empresas que empregam menos de 250 pessoas e cujo volume de negócios anual não excede 50 milhões de EUR ou cujo balanço total anual não excede 43 milhões de EUR, ao passo que a COFACO, conforme comunicado pelas autoridades portuguesas, emprega um total de 547 trabalhadores.

Por outro lado, não é pertinente neste caso aplicar o n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2204/2002, que permite aumentar o supramencionado limite máximo de auxílio no que se refere à criação de emprego “em regiões e em sectores elegíveis para auxílios com finalidade regional” nos termos do n.º 3, alíneas a) e c), do artigo 87.º, porquanto, de acordo com o ponto 2 das “Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional”, o sector das pescas está excluído dos auxílios regionais. O n.º 3 do artigo 4.º permite igualmente aplicar limites mais elevados quando *o emprego é criado na produção,*

transformação e comercialização de produtos enumerados no anexo I do Tratado em regiões qualificadas como regiões menos favorecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 1257/1999 do Conselho ⁽⁸⁾. Todavia, este regulamento aplica-se apenas à agricultura e não há disposições equivalentes para o sector das pescas.

Perante o exposto, a Comissão tem, na fase actual, sérias dúvidas de que o auxílio ao emprego a conceder à empresa COFACO satisfaça as condições estipuladas no Regulamento (CE) n.º 2204/2002 e possa ser considerado compatível com o mercado comum.

4. CONCLUSÃO

Concomitantemente, a Comissão assinala que, na presente etapa da análise preliminar, prevista no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999, existem sérias dúvidas quanto à compatibilidade deste auxílio com o Tratado CE. Pelo presente ofício, a Comissão comunica a Portugal que decidiu dar início ao procedimento formal de investigação previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE.

À luz das condições supra, no âmbito do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE e no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999, a Comissão convida a República Portuguesa a apresentar as suas observações e a prestar todas as informações que possam ajudar a avaliar o auxílio proposto, no prazo de um mês a contar da data de recepção do presente ofício. A Comissão solicita às autoridades portuguesas o envio imediato de uma cópia do presente ofício aos potenciais beneficiários do auxílio.

A Comissão recorda às autoridades portuguesas o efeito suspensivo decorrente do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE e remete para o artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999, nos termos do qual qualquer auxílio concedido ilegalmente pode ser objecto de recuperação junto do beneficiário.

Por último, a Comissão comunica às autoridades portuguesas que informará as partes interessadas mediante a publicação do presente ofício e de um seu resumo no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão informará igualmente os interessados dos países da EFTA signatários do Acordo EEE, mediante publicação de uma comunicação no suplemento EEE do *Jornal Oficial da União Europeia*, bem como o Órgão de Fiscalização da EFTA, mediante o envio de uma cópia do presente ofício. As partes interessadas serão convidadas a apresentar as suas observações no prazo de um mês a contar da data de publicação da referida comunicação.

⁽⁶⁾ JO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

⁽⁷⁾ JO L 63 de 28.2.2004, p. 22.

⁽⁸⁾ JO L 160 de 26.6.1999, p. 80.

STÁTNÍ PODPORA – NĚMECKO

Státní podpora č. C 58/06 (ex NN 98/05) – podpora pro podniky *Bahnen der Stadt Monheim (BSM)* a *Rheinische Bahngesellschaft (RBM)* v rámci dopravního svazu *Verkehrsverbund Rhein Ruhr*

Výzva k předložení připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 74/10)

Dopisem ze dne 20. prosince 2006 přepsaném v závazné jazykové verzi na stránkách, které následují po tomto shrnutí, sdělila Komise Německu rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES týkající se výše uvedené podpory/úvedeného opatření.

Zúčastněné strany mohou podat připomínky ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a dopisu, který následuje, na tuto adresu:

Commission européenne
Direction générale de l'Energie et des Transports
Ředitelství A
B-1049 Bruxelles
Fax: (32-2) 296 41 04

Tyto připomínky budou sděleny Německu. O důvěrné zpracování totožnosti zúčastněné strany, která podává připomínky, lze požádat písemně s uvedením důvodů této žádosti.

SHRNUTÍ

POSOUZENÍ

ŘÍZENÍ

Německé město *Langenfeld/Rheinland* zaslalo v dopise ze dne 27. ledna 1999 Komisi stížnost, ve které zmírňuje tvrzení, že by podniky *Rheinische Bahngesellschaft* (dále jen RBG) a *Bahnen der Stadt Monheim* (dále jen BSM) získaly protiprávní státní podporu. Protože se tento případ podobá případu podniku *Altmark Trans*, než Komise zaujala postoj k této stížnosti, čekala na rozhodnutí Soudního dvora o předběžné otázce v tomto případě C-280/00 ze dne 24. července 2003.

— Existující podpora

Komise došla k názoru, že v období od roku 1990 do roku 2005 tato opatření představovala existující podporu, neboť v roce 1990, kdy byla příslušná opatření zavedena, byl tento trh uzavřený konkurencí, a proto opatření neměla dopad na obchod mezi členskými státy.

POPIS

— Dostupnost podpory

— Vnitrostátní právní základ pro opatření/podporu tvoří: *Personebeförderungsgesetz*; *Regionalisierungsgesetz*; *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen*; *Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*. Systém náhrad byl zaveden v roce 1990 a změněn v roce 2005.

Německé orgány jsou toho názoru, že toto opatření není podporou, neboť splňuje všechna čtyři kritéria *Altmark*, nemůže vyvolat narušení hospodářské soutěže a neovlivňuje obchod mezi členskými státy.

— *Verkehrsverbund Rhein Ruhr* je orgánem členského státu, který poskytuje podporu ve formě vyrovnávací platby za náklady vzniklé zajištěním obslužnosti a údržbou infrastruktury (*Infrastrukturvorhaltekosten*). V případě obou podniků došlo i ke křížovému financování ze strany podniků *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs GmbH* a *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH*.

Komise má pochybnosti k oprávněnosti postoje německé vlády.

— Podniky, které jsou příjemci podpory: *Rheinische Bahngesellschaft* (RBG) a *Bahnen der Stadt Monheim* (BSM)

S ohledem na první kritérium *Altmark* je Komise toho názoru, že podniky BSM a RBG jsou pověřeny veřejnou službou na základě licencí udělených k provozování veřejné dopravy, podle německých orgánů se však tato náhrada vztahuje i na další závazky, jako je zajištění dopravní obslužnosti a údržba infrastruktury (*Infrastrukturvorhaltekosten*). O těchto závazcích má Komise pochybnosti, představují-li veřejnou službu. Komise se domnívá, že by se podniky měly alespoň částečně podílet na úhradě svých nákladů na dopravní obslužnost a údržbu infrastruktury (*Infrastrukturvorhaltekosten*) ze svého vlastního obchodního zájmu.

— Opatření/podpora má za cíl financovat veřejnou dopravu, kterou tyto oba podniky zajišťují. Podle německých orgánů by se mělo jednat o náhrady za veřejné služby.

Pokud jde o druhé kritérium *Altmark*, je Komise toho názoru, že Německo nepředložilo nezbytné podklady pro kontrolu toho, zdali parametry vyrovnávacích plateb byly stanoveny předem a objektivním způsobem.

V případě třetího kritéria *Altmark* se Komise domnívá, že Německo nedodalo nezbytné podklady pro kontrolu odpovídajících vyrovnávacích plateb nákladů, které vznikly při plnění závazků.

V případě čtvrtého kritéria *Altmark* se Komise domnívá, že Německo nedodalo podklady nezbytné pro ověření toho, zdali BSM a RBG jsou středními podniky, dobře řízenými a odpovídajícím způsobem vybavenými, pokud jde o dopravními prostředky.

V otázce obav z možného narušení hospodářské soutěže zastává Komise názor, že není možné vyloučit narušení hospodářské soutěže vzhledem k jiným druhům dopravy (*car sharing*, *taxi služba*, *pronájem kol*) a na základě judikatury *Altmark* ani ovlivňování obchodu mezi členskými státy.

— Slučitelnost podpor

Německo je toho názoru, že je případná podpora slučitelná s čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES. Komise se domnívá s ohledem na čl. 17 svého rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 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⁽¹⁾, že použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES je pro závazky veřejné služby v pozemní dopravě vyloučeno.

Z důvodu, že Německo vyloučilo tyto druhy dopravy z působnosti nařízení Rady (ES) č. 1191/69⁽²⁾, Komise proto shledala slučitelnost podpory s nařízením Rady (ES) č. 1107/70⁽³⁾, s čl. 87 odst. 3 písm. c) a s Pokyny Společenství o státní podpoře na ochranu životního prostředí⁽⁴⁾.

Pokud jde o slučitelnost podpory podle čl. 3 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1107/70, Komise má pochybnosti, zda závazky, které *Verkehrsverbund Rhein Ruhr* proplatil BSM a RBG, jsou závazky veřejné služby a zda výše plateb, které získaly BSM a RBG, odpovídají nákladům vzniklým při plnění závazků.

Pokud jde o slučitelnost podpor podle čl. 87 odst. 3 písm. c), tj. podpor, které získávají veřejné dopravní podniky, aby zvýšily kvalitu služeb, Komise má pochybnosti o nezbytnosti podpory, účinku a rozdělení této podpory.

Komise má za to, že pokud jde o slučitelnost podpory s Pokyny Společenství o státní podpoře na ochranu životního prostředí, Německo se této možnosti nedovolávalo, a tudíž nepředložilo podklady nezbytné k posouzení, zda byly splněny podmínky těchto pokynů. Komise proto pochybuje o tom, jestli je možné označit tuto podporu za slučitelnou na základě těchto pokynů.

— Závěr

Komise má pochybnosti o slučitelnosti případné podpory.

Podle článku 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 může být po příjemci požadováno vrácení jakékoli protiprávní podpory

ZNĚNÍ DOPISU

„1. VERFAHREN

1. Mit Schreiben vom 27. Januar 1999 hat die deutsche Stadt *Langenfeld/Rheinland* der Europäischen Kommission eine Beschwerde übermittelt, in der sie behauptet, dass die Unternehmen *Rheinische Bahngesellschaft* (im Folgenden: RBG) und *Bahnen der Stadt Monheim* (im Folgenden: BSM) unrechtmäßige staatliche Beihilfen erhalten. Die Kommission hat mit Schreiben vom 24. Juni 1999 (VII/B-2/MS/ms D 90334 [99]) geantwortet und darauf hingewiesen, dass die von der Beschwerdeführerin übermittelten Informationen nicht ausreichen, um die Existenz unrechtmäßiger Beihilfen nachzuweisen. Mit Schreiben vom 16. November 1999 hat die Beschwerdeführerin der Kommission weitere Informationen übermittelt, woraufhin ihr die Kommission mit Schreiben vom 5. Juli 2000 (TREN/D-4/MS/nh/D[0]/9781) mitgeteilt hat, dass sie die Angelegenheit prüfe und die Beschwerdeführerin über das weitere Vorgehen auf dem Laufenden halten werde.
2. Zwischenzeitlich hatte das *Bundesverwaltungsgericht* dem Gerichtshof am 6. April 2000 in der Rechtssache „*Altmark Trans*“⁽⁵⁾ eine Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt. Die Kommission hat der Beschwerdeführerin informell mitgeteilt, dass das Urteil des Gerichtshofs in dieser Rechtssache abgewartet werden sollte, bevor mit der Prüfung der Beschwerde der Stadt *Langenfeld* fortgefahren werde. Das Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache „*Altmark Trans*“ ist am 24. Juli 2003 ergangen.
3. Mit Schreiben vom 21. Januar 2004 (TREN A 2004 11643) hat die Beschwerdeführerin der Kommission mitgeteilt, dass sie sich durch das Urteil in ihrer Auffassung des Sachverhalts bestätigt sehe, und die Kommission aufgefordert, ihre Beschwerde nunmehr zu prüfen.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67.

⁽²⁾ Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 37, 3.2.2001, s. 3.

⁽⁵⁾ Urteil des EuGH vom 24. Juli 2003, Rechtssache C 280/00.

4. Mit Schreiben vom 8. Juni 2005 (TREN D 2005 111922) hat die Kommission die deutsche Regierung um zusätzliche Angaben ersucht. Diese hat mit elektronischer Post vom 15. Juni 2005 um eine Verlängerung der Frist für ihre Antwort bis zum 15. September 2005 gebeten. Die Kommission hat dieser Fristverlängerung mit elektronischer Post vom 23. Juni 2005 zugestimmt. Mit elektronischer Post vom 14. September 2005 hat die deutsche Regierung um eine weitere Verlängerung der Frist für ihre Antwort bis zum 15. Oktober 2005 gebeten. Mit Schreiben vom 16. September 2005 (TREN D [2005] 119741) hat die Kommission die Fristverlängerung abgelehnt und Deutschland aufgefordert, die verlangten Auskünfte innerhalb von 10 Arbeitstagen zu erteilen. Mit Schreiben vom 28. September 2005 (SG [2005] A 8828) hat Deutschland die verlangten Auskünfte erteilt.
5. Mit Schreiben vom 19. Dezember 2005 (TREN D [2005] 128051) hat die Kommission der Beschwerdeführerin mitgeteilt, dass die Beschwerde unter der Nummer Nr. 98/2005 geführt werde und dass die Kommission die vorläufige Prüfung eingeleitet habe.
6. Mit Schreiben vom 13. Januar 2006 (TREN D 2005 128058) hat die Kommission die deutsche Regierung erneut um zusätzliche Angaben ersucht. Die deutsche Regierung hat mit elektronischer Post vom 10. Februar 2006 um eine Fristverlängerung bis zum 3. März 2006 gebeten, der die Kommission mit elektronischer Post vom 10. Februar 2006 zugestimmt hat. Mit Schreiben vom 2. März 2006 (TREN A [2006] 15720) hat Deutschland die verlangten Auskünfte erteilt.
7. Mit Schreiben vom 16. Juni 2006 (TREN D 2006 214756) hat die Kommission die deutsche Regierung zum dritten Mal um zusätzliche Angaben ersucht. Die deutsche Regierung hat mit elektronischer Post vom 5. Juli 2005 um eine Fristverlängerung bis zum 30. August 2006 gebeten, der die Kommission mit elektronischer Post vom gleichen Tag zugestimmt hat. Mit Schreiben vom 30. August 2006 hat Deutschland die verlangten Auskünfte geliefert.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

8. Die durch die fraglichen Maßnahmen begünstigten Unternehmen RBG und BSM sind im öffentlichen Nahverkehr (Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen) in der *Düsseldorfer Region* tätig. Ihre Strecken sind in das Netz des *Verkehrsverbundes Rhein Ruhr* eingebunden, eine Anstalt des öffentlichen Rechts im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs in der Düsseldorfer und Ruhr-Region. Die RBG ist ein öffentliches Unternehmen, das zu 5 % direkt im Eigentum der Stadt Düsseldorf und zu 95 % im Eigentum der *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH* steht, die zu 100 % im Eigentum der Stadt Düsseldorf steht. Die BSM ist ein öffentliches Unternehmen, deren Anteile zu 100 % von der *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs GmbH* gehalten werden, die zu 100 % im Eigentum der Stadt Monheim steht.
9. Die Tätigkeiten im öffentlichen Nahverkehr der RBG und der BSM werden aus den Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf, aus Quersubventionen, die die RBG und die BSM von den Energieunternehmen der Städte Düsseldorf und Monheim erhalten, sowie aus Subventionen, die die beiden Unternehmen vom *Verkehrsverbund Rhein Ruhr*, einer Gebietskörperschaft, erhalten, finanziert.
10. Die der RBG und der BSM auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, ihre Finanzierung durch Quersubventionen sowie die Subventionen, die sie vom *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* erhalten, sind im Einzelnen zu beschreiben.

2.1. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

11. Die RBG und die BSM bedienen Buslinien auf der Grundlage von Genehmigungen, die ihnen von der Bezirksregierung *Düsseldorf* aufgrund des *Personenbeförderungsgesetzes* (im Folgenden: PbefG), insbesondere aufgrund der Paragraphen 13 und 8 dieses Gesetzes, erteilt worden sind.
12. Mit der Genehmigung erhält der Antragsteller das ausschließliche Recht zur Bedienung der jeweiligen Strecke; im Gegenzug muss das Unternehmen, das die Genehmigung erhält, Verkehrsleistungen des öffentlichen Nahverkehrs nach den in der Genehmigung niedergelegten Bedingungen erbringen, in der insbesondere die Zahl der Fahrten und die Qualitätsparameter festgelegt sind.

2.2. Die Finanzierung der RBG und der BSM durch Quersubventionen

13. Die beiden Unternehmen sind getrennt zu betrachten.
14. **Die Finanzierung der RBG durch Quersubventionen.** Wie beschrieben, steht die RBG zu 95 % im Eigentum der *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH*, die zu 100 % im Eigentum der Stadt *Düsseldorf* steht. Letztgenannte Gesellschaft hält laut Webseite der Stadt *Düsseldorf* ⁽⁶⁾ außerdem die folgenden Beteiligungen:
 - Stadtwerke Düsseldorf AG (50,1 %)
 - Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH (80 %)
 - Bädergesellschaft Düsseldorf (100 %)
 - Flughafen Düsseldorf GmbH (50 %).
15. Die *Stadtwerke Düsseldorf AG* und die *Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH* haben Verträge mit der *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH*, nach denen sie ihre gesamten Gewinne an die *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH* abführen müssen (Gewinnabführungsvertrag). Letztgenannte Gesellschaft überträgt die von der *Stadtwerke Düsseldorf AG* und der *Umschlagsgesellschaft für Kraftwerkbrennstoffe mbH* erzielten Gewinne an ihre defizitären Tochterunternehmen RBG und *Bädergesellschaft Düsseldorf*. Da diese Investitionen zur Deckung der jährlichen Verluste dieser beiden Gesellschaften dienen, weist die *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH* diese Verluste in ihren Jahresabschlüssen als Abschreibungen aus.

⁽⁶⁾ http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2003_pdf/Anlagen/uebersicht.pdf.

16. Trotz einer entsprechenden Anfrage der Kommission haben die deutschen Behörden nicht angegeben, in welcher jährlichen Höhe die RBG auf diese Weise Quersubventionen erhält. Laut den auf der Webseite der Stadt Düsseldorf veröffentlichten Jahresabschlüssen der *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH* ⁽⁷⁾ könnten die Quersubventionen folgendermaßen beziffert werden:

Jahr	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Betrag (in Mio. EUR)	63 384	56 656	39 267	entfällt	32 093	entfällt	entfällt

17. Außerdem hat die RBG offenbar auch direkte Subventionen von der Stadt Düsseldorf erhalten, die laut Beschwerdeführerin aus den Dividenden stammen, die der Stadt Düsseldorf für ihre RWE AG-Aktien ausgeschüttet werden, von der sie 1,10 % der Aktien hält. Laut Webseite der Stadt Düsseldorf wurden offenbar folgende Beträge ausgezahlt:

Jahr	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Betrag (in Mio. EUR)	7 699	4 264	2 297	3 096	entfällt	entfällt	entfällt

18. Die Kommission macht die deutschen Behörden darauf aufmerksam, dass diese Tabellen auf der Grundlage der auf der Webseite der Stadt Düsseldorf verfügbaren Daten aufgestellt worden sind, die äußerst begrenzt und nicht sehr detailliert sind. Daher ersucht sie Deutschland, ihr eine detaillierte Übersicht über die Finanzströme zwischen der Stadt Düsseldorf, der *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH*, der RWE AG, der *Stadtwerke Düsseldorf AG* und der *Umschlagsgesellschaft für Kraftwerk-brennstoffe mbH* für die Jahre 1997 bis 2006 vorzulegen.
19. **Die Finanzierung der BSM durch Quersubventionen.** Die BSM ist ein hundertprozentiges Tochterunternehmen der *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs GmbH*, die neben der BSM 100 % der Anteile der *Elektrizitätswerke der Stadt Monheim GmbH* und 100 % der Anteile des *Allwetterbades der Stadt Monheim am Rhein GmbH* hält. Zwischen der *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs GmbH* und der *Elektrizitätswerke der Stadt Monheim GmbH* besteht ein Vertrag, nach dem die Gewinne des letztgenannten Unternehmens zur Finanzierung der Verluste der BSM dienen. **Der Kommission liegen keine Informationen vor, die es ihr erlauben würden, die genaue Höhe dieser Quersubventionen zu ermitteln.**

2.3. Die Finanzierung der RBG und der BSM durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

20. Der *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechtes, die mit der Organisation des öffentlichen Nahverkehrs in der Düsseldorfer und Ruhr-Region betraut ist. Rechtsgrundlage für die Schaffung dieser Körperschaft ist Paragraph 5 Absatz 1 des *Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen* (im Folgenden: ÖPNVG NRW). Die Körperschaft besteht seit 1979 und umfasst die *kreisfreien Städte*, die Kreise sowie die drei kreisangehörigen Städte mit eigenem Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs (Monheim, Neuss, Viersen), die sich im Gebiet der Düsseldorfer und Ruhr-Region befinden.
21. Nach Paragraph 3 Absatz 1 ÖPNVG NRW ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs eine Aufgabe der *kreisfreien Städte* und Kreise sowie der kreisangehörigen Städte, die ein eigenes öffentliches Personennahverkehrsunternehmen betreiben.
22. Die *Verkehrsverbünde* haben die Aufgabe, in ihrem Gebiet die Tätigkeiten ihrer Mitglieder zu koordinieren. Die Städte und Kreise greifen auch zur Sicherstellung der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf sie zurück.
23. Zur Erledigung seiner Aufgaben bedient sich der *Verkehrsverbund Rhein Ruhr* eines Unternehmens des privaten Rechts, der *Verkehrsverbund Rhein Ruhr GmbH*, deren Gesellschaftsanteile er zu 100 % hält.
24. Der *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* entschädigt die Verkehrsunternehmen, die er mit der Erbringung von Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs in der Region beauftragt hat, für einen Teil ihrer Kosten. Die Ausgleichsregelung wurde 2005 geändert, so dass im Folgenden die zwischen 1990 und 2005 bestehende Regelung und die neue Regelung beschrieben werden müssen.

⁽⁷⁾ http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/2000/holding/jahresabschluss/holding_ert.shtml, nach dem Stand vom 15. März 2006, und <http://www.duesseldorf.de/finanzen/beteiligungsberichte/index.shtml>.

25. **Die zwischen 1990 und 2005 bestehende Regelung.** Nach der zwischen 1990 und 2005 bestehenden Regelung hatten die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrauten städtischen Verkehrsunternehmen in der Düsseldorfer und Ruhr-Region Anspruch auf Erstattung der im Zusammenhang mit der Bereitstellung und Unterhaltung der Infrastruktur entstehenden Kosten (*Infrastrukturvorhaltungskosten*).
26. Die *Infrastrukturvorhaltungskosten* umfassen die Kosten für den Erwerb, den Bau, die Unterhaltung und die Instandsetzung der für die Erbringung von Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs nötigen Infrastruktur. Der Begriff ‚Infrastruktur‘ in der alten Regelung war weit gefasst. Insbesondere umfasste er Busse und Straßenbahnen. Die Verkehrsunternehmen konnten die Erstattung der *Infrastrukturvorhaltungskosten* nur insoweit beantragen, als die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs durch den *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* höhere Kosten verursachte, als ihnen entstanden wären, wenn sie den Verkehrsdienst selbst organisiert hätten.
27. Die *Infrastrukturvorhaltungskosten* waren jedes Jahr Gegenstand einer *Vorabanalyse* für das Folgejahr, in der die Kosten der Verkehrsunternehmen, die Mitglied des *Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr* waren, analysiert wurden. Auf der Grundlage dieser Analyse wurden mittlere Werte für eine bestimmte Leistung festgelegt. Jedes Unternehmen hatte dann Anspruch auf *Infrastrukturvorhaltungskosten* in Höhe der Summe seiner Dienstleistungen multipliziert mit dem der jeweiligen Dienstleistung zugewiesenen Durchschnittswert.
28. Hatte ein Verkehrsunternehmen infolge der Erstattung der *Infrastrukturvorhaltungskosten* jedoch einen Gewinn erzielt, wurde die vom *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* ausgezahlte Summe entsprechend gekürzt.
29. Nach dieser Methode haben die RBG und die BSM die folgenden Zahlungen vom *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* erhalten (in Mio. EUR):

Unternehmen	2000	2001	2002	2003	2004
RBG					
angenommene Infrastrukturvorhaltungskosten	102 953	96 939	100 099	90 024	89 874
Gewinn des Unternehmens	26 964	21 549	45 310	20 338	20 162
Zahlungen durch den <i>Verkehrsverbund</i>	75 629	75 390	54 789	69 686	69 712
BSM					
angenommene Infrastrukturvorhaltungskosten	1 291	1 201	1 3	1 216	1 187
Gewinne des Unternehmens	0 655	0 579	1 034	0 521	0 385
Zahlungen durch den <i>Verkehrsverbund</i>	636	622	266	695	802

30. Der *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* seinerseits wird aus Beiträgen der Städte und Kreise finanziert, die Mitglied sind.
31. **Die neue Regelung.** Mit Beschluss vom 28. Juni 2005 hat der *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* die Satzung des *Verkehrsverbundes* geändert und dabei insbesondere die Regeln für die Erstattung der im Zusammenhang mit dem öffentlichen Nahverkehr entstehenden Kosten geändert, die Gegenstand einer Durchführungsrichtlinie sind.
32. Diese Richtlinie sieht in Punkt 2 vor, dass die Unternehmen, die im Gebiet des *Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr* mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betraut sind, eine staatliche Unterstützung erhalten können.

33. In den Punkten 2.2.1 bis 2.2.4 ist definiert, welche gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterstützt werden können. Die Kostenkategorien werden in einer Anlage der Durchführungsrichtlinie detailliert beschrieben. Die vier Kategorien sind:

- **Bau und Unterhaltung der Infrastruktur** (*Infrastrukturvorhaltung*): diese Kategorie umfasst die Kosten für den Bau und die Instandhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen. Der Begriff Infrastruktur umfasst Schienen, separate Busspuren, P&R-Anlagen, Bushaltestellen, Bahnhöfe, Werkstätten sowie Sicherheits- und Navigationssysteme. Diese Kategorie umfasst auch die Kosten für das zur Erfüllung dieser Aufgabe nötige Personal.
- **Verbund- bzw. AT-bedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten**: diese Kategorie umfasst alle Mehrkosten, die aufgrund der Teilnahme am *Verkehrsverbund* im Bereich der Planung und Koordinierung, im Bereich des Marketing und des Finanzmanagements, im Bereich des Vertriebs sowie der Kontrolle entstehen.
- **Mehrkosten aufgrund verbund- bzw. AT-bedingter Fahrzeugqualitätsstandards**: diese Kategorie umfasst alle Mehrkosten, die aufgrund von Fahrzeugqualitätsstandards entstehen. Die Verkehrsunternehmen können die Erstattung der Mehrkosten für die Anschaffung von Fahrzeugen mit Klimaanlage, Videoüberwachung, Niederflertechnik, Gasantrieb, Lift für Behinderte, umweltfreundlicherem Motor beantragen.
- **Betriebsmehrkosten**: diese Kategorie umfasst vier Unterkategorien: Mehrkosten aufgrund der Verpflichtung, die Buslinien auch in Schwachverkehrszeiten zu bedienen; Mehrkosten aufgrund einer politisch induzierten Anwendung von Personaltarifen, die oberhalb der Kosten marktüblicher Vergütungsmodelle liegen; sonstige Mehrkosten (offene Kategorie; in der Anlage werden folgende Beispiele genannt: Schulungskosten, Vergünstigungen, auf die das Personal der Verkehrsunternehmen Anspruch hat, spezielle Vorgaben im Umweltbereich, Vorhaltung einer Fahrzeugreserve für Großveranstaltungen).

2.4. Berücksichtigung der Rechtsprechung in der Rechtssache *Altmark* durch das neue Finanzierungssystem

34. Mit der Reform vom 28. Juni 2005 sollte das Finanzierungssystem mit der Rechtsprechung in der Rechtssache *Altmark* in Einklang gebracht werden. So heißt es unter Punkt 1, dass der *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* Verkehrsunternehmen „nach Maßgabe des europäischen Beihilferechts“ Finanzierungsmittel gewährt.
35. Unter den Punkten 5.4.3 bis 5.4.5 wird dargelegt, wie die Rechtsprechung in der Rechtssache *Altmark*, insbesondere das vierte Kriterium des Urteils, umzusetzen ist. In Punkt 5.4.3 ist vorgesehen, dass die Höhe der Subventionen auf der Grundlage eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens zu bestimmen ist, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann.

36. In Punkt 5.4.4 ist vorgesehen, dass der *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* auf der Grundlage dieser Bestimmung Ausgleichsparameter für jede der vier oben beschriebenen Kategorien bildet.

37. In Punkt 5.4.5 ist vorgesehen, dass die Subventionen an die einzelnen Unternehmen auf die tatsächlichen Kosten des jeweiligen Unternehmens begrenzt sind und dass die Ausgleichsparameter turnusmäßig einer gutachterlichen Prüfung zu unterziehen sind.

2.5. Nationale Rechtsgrundlage

38. Deutsche Rechtsgrundlagen sind: *Personenbeförderungsgesetz*; *Regionalisierungsgesetz*; *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen*; *Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*.

3. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

3.1. Bestehende Beihilfen im Zeitraum bis 2005

39. Nach Auffassung der deutschen Regierung würde es sich für den Fall, dass die fraglichen Maßnahmen Beihilfen darstellen, in jedem Falle um bestehende Beihilfen handeln für die Zeit bis zum 28. Juni 2005, dem Datum, an dem der *Verkehrsverbund Rhein Ruhr* die Ausgleichsregelung von 1990 aufgrund von Artikel 1 Buchstabe b) Ziffer v) der Verordnung 659/99/EG geändert hat, in dem bestehende Beihilfen wie folgt definiert werden:

v) Beihilfen, die als bestehende Beihilfen gelten, weil nachgewiesen werden kann, dass sie zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurden, keine Beihilfe waren und später aufgrund der Entwicklung des Gemeinsamen Marktes zu Beihilfen wurden, ohne dass sie eine Änderung durch den betreffenden Mitgliedsstaat erfahren haben. Werden bestimmte Maßnahmen im Anschluss an die Liberalisierung einer Tätigkeit durch gemeinschaftliche Rechtsvorschriften zu Beihilfen, so gelten derartige Maßnahmen nach dem für die Liberalisierung festgelegten Termin nicht als bestehende Beihilfen.

40. Die Kommission stellt fest, dass der Markt für Dienstleistungen des öffentlichen Nahverkehrs zum Zeitpunkt der Einführung der alten Ausgleichsregelung im Jahre 1990 noch ein geschlossener Markt war, denn wie die Kommission vor dem Gerichtshof in der Rechtssache *Altmark Trans* geltend gemacht hat, haben „mehrere Mitgliedstaaten erst 1995 begonnen, einzelne Verkehrsmärkte dem Wettbewerb durch in anderen Mitgliedstaaten ansässige Unternehmen zu öffnen, so dass mehrere Unternehmen bereits ihre Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehrsdienste in anderen Mitgliedstaaten als ihrem Heimatstaat anbieten“ (Vgl. Rdnr. 69 des Urteils).

41. Die Kommission zieht daraus den Schluss, dass die alte Regelung von 1990 zum Zeitpunkt ihrer Inkraftsetzung keine Beihilfemaßnahme darstellte, da sie zu diesem Zeitpunkt aufgrund des geschlossenen Marktes den Handel zwischen den Mitgliedstaaten noch nicht beeinträchtigen konnte.

42. Ab 1995, dem Zeitpunkt, da mehrere Mitgliedstaaten begonnen haben, ihre Märkte zu öffnen, ist die Ausgleichsregelung als Beihilfemaßnahme einzustufen. Diese Veränderung ergab sich aufgrund der Errichtung des Binnenmarktes. Deutschland hat auch nachgewiesen, dass die Ausgleichsregelung zwischen 1990 und 2005 nicht geändert wurde.
43. Die Kommission stellt schließlich fest, dass die Markttöffnung nicht aufgrund der Liberalisierung bestimmter Tätigkeiten durch das Gemeinschaftsrecht erfolgte, sondern das Ergebnis unabhängiger und spontaner Entscheidungen einiger Mitgliedstaaten war.
44. Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass die Ausgleichsregelung des Verkehrsverbundes Rhein Ruhr im Zeitraum 1995 bis 2005 eine bestehende Beihilfe darstellt. Da diese Beihilfe durch einen Beschluss des Verkehrsverbundes Rhein Ruhr vom 28. Juni 2005 zur Änderung der Regelung abgeschafft wurde, besteht für die Kommission keine Notwendigkeit, einschlägige Maßnahmen vorzuschlagen.
45. Die juristische Würdigung in dieser Angelegenheit kann sich daher auf den Zeitraum ab dem 28. Juni 2005 beschränken.

3.2. Vorliegen einer Beihilfe

46. Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind, *„soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“*.

3.2.1. Staatliche Mittel

47. Die Zahlung der Subventionen an die Busbetreiber erfolgt zum Teil über die Beiträge der Städte und Kreise zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, zum Teil über die Quersubventionen von anderen städtischen Unternehmen. Beim Beitrag der Städte und Kreise steht fest, dass er aus **staatlichen Mitteln** bestritten wird.
48. Bei der Finanzierung durch die Quersubventionen ist die Art der Mittel im Detail nachzuweisen. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften in der Rechtssache *Stardust Marine* ⁽⁸⁾ ist eine Beihilfe eine *„staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfe“*, wenn es sich zum einen um staatliche Mittel handelt und deren Gewährung zum anderen dem betreffenden Staat, hier Deutschland, zugerechnet werden kann.
49. **Staatliche Mittel.** Hinsichtlich des Aspekts *„staatliche Mittel“* stellt die Kommission fest, dass die *Monheimer Versorgungs- und Verkehrs GmbH* sowie die *Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH* als öffentliche Unternehmen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 2000/52/EG ⁽⁹⁾ der Kommission qualifiziert werden

können: die Städte Monheim und Düsseldorf besitzen jeweils 100 % des gezeichneten Kapitals dieser Gesellschaften. Somit ist das in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a) der Richtlinie genannte Kriterium erfüllt.

50. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass es *„sich bereits aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes [ergibt], dass Artikel 87 Absatz 1 EG alle Geldmittel erfasst, auf die die Behörden tatsächlich zur Unterstützung von Unternehmen zurückgreifen können, ohne dass es dafür eine Rolle spielt, ob diese Mittel auf Dauer zum Vermögen des Staates gehören. Auch wenn die aus der fraglichen Maßnahme resultierenden Beträge nicht auf Dauer dem Staat gehören, genügt folglich der Umstand, dass sie ständig unter staatlicher Kontrolle und somit den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen, damit sie als staatliche Mittel qualifiziert werden können.“* ⁽¹⁰⁾
51. Demzufolge ist die Kommission der Ansicht, dass die der RBG sowie der BSM gezahlten Summen als staatliche Mittel zu qualifizieren sind.
52. **Zurechenbarkeit.** Hinsichtlich der Zurechenbarkeit der Maßnahmen an den betreffenden Staat heißt es in dem Urteil in der Rechtssache *Stardust Marine*: *„Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt ... nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens wie die fraglichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren.“* ⁽¹¹⁾
53. Somit ist das Kriterium der Zurechenbarkeit an den Staat nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes von der Kommission im Einzelfall zu prüfen. Der Gerichtshof räumt ein, dass *„es im Allgemeinen gerade wegen der privilegierten Beziehungen zwischen dem Staat und einem öffentlichen Unternehmen für einen Dritten sehr schwierig sein [wird], in einem konkreten Fall nachzuweisen, dass Beihilfemaßnahmen eines solchen Unternehmens tatsächlich auf Anweisung der Behörden erlassen wurden.“* *„Insoweit kann nicht verlangt werden, dass auf der Grundlage einer genauen Anweisung nachgewiesen wird, dass die Behörden das öffentliche Unternehmen konkret veranlasst haben, die fraglichen Beihilfemaßnahmen zu treffen“* ⁽¹²⁾. Aus diesen Gründen ist laut genanntem Urteil festzustellen, *„dass die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden kann, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahme ergangen ist“*.
54. Die Quersubventionen werden auf der Grundlage eines Gewinnabführungsvertrags zwischen der Stadt, vertreten durch ihren Bürgermeister, und den betreffenden Unternehmen gezahlt. Die Schließung dieser Verträge ist direkt der Stadt zuzurechnen, die diese vor allem initiiert hat, um ihren Elektrizitätswerken die Zahlung von Einkommenssteuern zu ersparen. Da die Stadt Teil der öffentlichen Verwaltung ist, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Zahlung der Quersubventionen auch Deutschland zuzurechnen ist.

⁽⁸⁾ Urteil des EuGH vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission, *„Stardust Marine“*, Randnummer 37.

⁽⁹⁾ Richtlinie 2000/52/EG der Kommission vom 26. Juli 2000 zur Änderung der Richtlinie 80/723/EWG vom 25. Juni 1980 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen, ABl. L 195 vom 29.7.1980.

⁽¹⁰⁾ Urteil des EuGH vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, Randnummer 37.

⁽¹¹⁾ Urteil des EuGH vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, Randnummern 52 und 55.

⁽¹²⁾ Urteil des EuGH vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, Randnummern 53 und 54.

55. **Schlussfolgerung.** Die Zahlung der Quersubventionen ist eine „staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte“ finanzielle Unterstützung.

3.2.2. Wirtschaftliche Tätigkeit

56. Die Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs BSM und RBG üben eine wirtschaftliche Tätigkeit aus: die Personenbeförderung gegen Entgelt; sie sind demnach **Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag**.

3.2.3. Wirtschaftlicher Vorteil

57. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob die BSM und die RBG einen **wirtschaftlichen Vorteil** erlangt haben. Nach Auffassung des EuGH erlangt ein Unternehmen keinen Vorteil, wenn es sich bei dem vom Staat gezahlten Preis um „die Gegenleistung für die vom Unternehmen erbrachten Leistungen“ handelt⁽¹³⁾. Der Gerichtshof hat die Kriterien, anhand deren beurteilt wird, ob es sich um einen gerechten Ausgleich für eine gemeinwirtschaftliche Leistung handelt, in seinem Urteil „Altmark Trans“ dargelegt:

Öffentliche Zuschüsse, die den Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ermöglichen sollen, fallen jedoch nicht unter diese Bestimmung, soweit sie als Ausgleich anzusehen sind, der die Gegenleistung für Leistungen darstellt, die von den begünstigten Unternehmen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden. [...]

58. Dies ist dem EuGH zufolge dann der Fall, wenn folgende vier Kriterien erfüllt sind:

- erstens ist das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden, und diese Verpflichtungen sind klar definiert worden,
- zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden,
- drittens geht der Ausgleich nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken,
- viertens ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs, wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt worden, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der

betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.

59. Nach Auffassung Deutschlands sind diese vier Kriterien im vorliegenden Fall erfüllt. Die Kommission ist nachzeitigem Kenntnisstand aus den folgenden Gründen nicht von der Richtigkeit dieser Auffassung überzeugt:

3.2.3.1. Tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betrautes Unternehmen

60. Zunächst stellt sich somit die Frage, ob die BSM und die RBG *tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut* waren. Nach Auffassung Deutschlands wurden die BSM und die RBG durch die ihnen aufgrund der Paragraphen 8 und 13 PBefG erteilten Genehmigungen zur Bedienung von Bus- und Straßenbahnlinien tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut.

61. Die Kommission räumt ein, dass die BSM und die RBG aufgrund der ihnen erteilten Genehmigungen tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut waren. Sie stellt jedoch fest, dass nach den ersten Informationen, die sie von der deutschen Regierung erhalten hat, die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nicht für diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, sondern für die im Zusammenhang mit der Bereitstellung und Unterhaltung der Infrastruktur entstehenden Kosten (*Infrastrukturvorhaltungskosten*) erbracht worden sind.

62. Die Kommission ist aus den nachstehend aufgeführten Gründen nicht davon überzeugt, dass die gesamten *Infrastrukturvorhaltungskosten* gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entsprechen.

63. Paragraph 5 der VRR-Zweckverbandssatzung legt im Verbund mit Punkt 2 der Richtlinie zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs vier Kategorien von „gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“ fest, mit denen die Verkehrsunternehmen im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr betraut werden können (vgl. auch vorstehende Beschreibung):

— **Bau und Unterhaltung der Infrastruktur** (*Infrastrukturvorhaltung*): diese Kategorie umfasst die Kosten für den Bau und die Instandhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen. Der Begriff Infrastruktur umfasst Schienen, separate Busspuren, P&R-Anlagen, Bushaltestellen, Bahnhöfe, Werkstätten sowie Sicherheits- und Navigationssysteme. Diese Kategorie umfasst auch die Kosten für das zur Erfüllung dieser Aufgabe nötige Personal.

— **Verbund- bzw. AT-bedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten**: diese Kategorie umfasst alle Mehrkosten, die aufgrund der Teilnahme am Verkehrsverbund im Bereich der Planung und Koordinierung, im Bereich des Marketing und des Finanzmanagements, im Bereich des Vertriebs sowie der Kontrolle entstehen.

⁽¹³⁾ Urteil des EuGH vom 7. Februar 1985, Rechtssache 240/83, Randnummer 18.

- **Mehrkosten aufgrund verbund- bzw. AT-bedingter Fahrzeugqualitätsstandards:** diese Kategorie umfasst alle Mehrkosten, die aufgrund von Fahrzeugqualitätsstandards entstehen. Die Verkehrsunternehmen können die Erstattung der Mehrkosten für die Anschaffung von Fahrzeugen mit Klimaanlage, Videoüberwachung, Niederflurtechnik, Gasantrieb, Lift für Behinderte, umweltfreundlicherem Motor beantragen.
 - **Betriebsmehrkosten:** diese Kategorie umfasst vier Unterkategorien: Mehrkosten aufgrund der Verpflichtung, die Buslinien auch in Schwachverkehrszeiten zu bedienen; Mehrkosten aufgrund einer politisch induzierten Anwendung von Personaltarifen, die oberhalb der Kosten marktüblicher Vergütungsmodelle liegen; sonstige Mehrkosten (offene Kategorie; in der Anlage werden folgende Beispiele genannt: Schulungskosten, Vergünstigungen, auf die das Personal der Verkehrsunternehmen Anspruch hat, spezielle Vorgaben im Umweltbereich, Vorhaltung einer Fahrzeugreserve für Großveranstaltungen).
64. Wird ein Verkehrsunternehmen vom *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* oder einer lokalen Behörde mit einer oder mehrerer dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut, kann es einen Ausgleich beim *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* beantragen.
65. Im Gemeinschaftsrecht sind gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen definiert als *„Verpflichtungen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde“* ⁽¹⁴⁾. Nach derzeitigem Kenntnisstand könnte die Kommission anerkennen, dass es sich bei Kategorie 2 (*Verbund- bzw. AT-bedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten*) um gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen handelt, da ein Verkehrsunternehmen nicht aus eigenem Interesse einem *Verkehrsverbund* beitreten würde, wenn mit diesem Beitritt höhere Kosten, nicht aber höhere Gewinne verbunden wären. Es wäre jedoch für die Kommission nützlich, wenn sie sich im Hinblick auf die Art der Mehrkosten auf konkretere Informationen stützen könnte, vor allem hinsichtlich der Mehrkosten im Bereich des Marketing. Sie fordert Deutschland und die betroffenen Dritten daher auf, ihr ihre Bemerkungen zu übermitteln.
66. Aus den nachstehenden Gründen ist sie jedoch nicht davon überzeugt, dass es sich bei den übrigen Kategorien um gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen handelt:
67. *Bau und Unterhaltung der Infrastruktur.* Um Verkehrsdienste anbieten zu können, muss ein Verkehrsunternehmen über eine Verkehrsinfrastruktur sowie über das Personal zur Unterhaltung dieser Infrastruktur verfügen. Die Kommission ist mithin nicht davon überzeugt, dass sämtliche Kosten für den Bau und die Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur als durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen begründet angesehen werden können. Außerdem ist sie nach derzeitigem Kenntnisstand nicht davon überzeugt, dass diese Verpflichtung klar definiert ist, da der *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* den Unternehmen offenbar nicht genau vorschreibt, über welche Infrastruktur sie verfügen müssen.
68. *Mehrkosten aufgrund verbund- bzw. AT-bedingter Fahrzeugqualitätsstandards.* Nach Ansicht der Kommission hat Deutschland nicht nachgewiesen, dass die Verkehrsunternehmen zumindest einen Teil der Fahrzeuge nicht im eigenen wirtschaftlichen Interesse anschaffen. So könnte die Anschaffung von für Personen mit eingeschränkter Mobilität leicht zugänglichen Fahrzeugen und von umweltfreundlichen Fahrzeugen eventuell im Interesse des Unternehmens sein, ebenso wie die Anbringung von Überwachungskameras und der Einbau von Klimaanlagen, wenn diese Investitionen dem Bedarf der Kunden entsprechen.
69. Daher fordert die Kommission Deutschland auf nachzuweisen, dass ein Unternehmen diese Investitionen nicht tätigen würde, wenn es nur seine wirtschaftlichen Interessen verfolgen würde.
70. *Betriebsmehrkosten.* Bei dieser Kategorie scheint es sich um eine Kategorie für die unterschiedlichsten Sachverhalte zu handeln. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die Kommission der Auffassung, dass es sich bei der Verpflichtung, die Buslinien auch in Schwachverkehrszeiten zu bedienen, tatsächlich um eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung handeln könnte. Die Kommission wünscht jedoch in diesem Zusammenhang weitere Informationen und fordert Deutschland und die betroffenen Dritten daher auf, ihr ihre Bemerkungen zu übermitteln.
71. Andererseits stellt die Kommission fest, dass die Existenz einer ‚offenen‘ Kategorie dem ersten *Altmark*-Kriterium entgegenstehen könnte, nach dem die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen *klar definiert* sein müssen.
72. *Schlussfolgerung.* Die Kommission ist der Auffassung, dass es sich bei Kategorie 2 ‚*Verbund- bzw. AT-bedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten*‘ sowie der Verpflichtung, die Buslinien auch in Schwachverkehrszeiten zu bedienen, um klar definierte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen handeln könnte, mit denen die BSM und die RBG ab Juni 2005 tatsächlich betraut waren. Bei den anderen Kategorien ist die Kommission nach derzeitigem Kenntnisstand nicht davon überzeugt, dass es sich um gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne des *Altmark*-Urteils handelt.
- 3.2.3.2. Zuvor objektiv und transparent aufgestellte Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird
73. Der deutschen Regierung zufolge sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden. Die deutsche Regierung erklärt insbesondere, dass diese Parameter für alle Unternehmen des *Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr* standardisiert worden seien und dass sie der Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Nahverkehrs im *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* dienen.
74. Die Kommission stellt jedoch fest, dass die deutsche Regierung ihr keine genauen Angaben übermittelt hat, aus denen sich diese Parameter sowie ihre Berechnungsmethode detailliert, konkret und in Zahlen herleiten ließen. Daher ist die Kommission nach derzeitigem Kenntnisstand nicht davon überzeugt, dass das zweite *Altmark*-Kriterium erfüllt ist.

⁽¹⁴⁾ Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

75. Daher fordert die Kommission die deutsche Regierung auf, ihr die Parameter sowie ihre Berechnungsmethode in Zahlen zu übermitteln.

3.2.3.3. Ausgleich geht nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken

76. Anschließend ist festzustellen, ob die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, den Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entsprechen.

77. Nach Auffassung der deutschen Regierung ist eine Überkompensation ausgeschlossen worden, da die Ausgleichleistungen auf die Summe begrenzt waren, die erforderlich war, um die Bilanz der Verkehrsunternehmen auszugleichen (vgl. vorstehende Beschreibung).

78. Hierzu merkt die Kommission zunächst an, dass der Nachweis einer nicht erfolgten Überkompensation eines Verkehrsunternehmens bezogen auf die Erfüllung seiner gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erbringen ist. Gesetzt den Fall, das Unternehmen würde nicht nur gemeinwirtschaftliche Leistungen erbringen, so ist der Nachweis einer nicht erfolgten Überkompensation bezogen auf seine gemeinwirtschaftlichen Leistungen unter Außerachtlassung der anderen Leistungen zu erbringen.

79. Um dies prüfen zu können, müssen die genaue Definition der fraglichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie die Ausgleichsparameter bekannt sein. Da die Kommission die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Berechnungsparameter nicht kennt, ist sie nicht in der Lage zu prüfen, ob der Ausgleich den Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entspricht. Demzufolge ist die Kommission nach derzeitigem Kenntnisstand nicht davon überzeugt, dass das dritte *Altmark*-Kriterium erfüllt ist.

3.2.3.4. Durchschnittliches, gut geführtes und angemessen mit Transportmitteln ausgestattetes Unternehmen

80. Die Erteilung der Genehmigungen für die Buslinien ist nicht im Zuge einer Ausschreibung erfolgt. Somit ist zu prüfen, ob es sich bei den Unternehmen BSM und RBG um durchschnittliche, gut geführte und angemessen mit Transportmitteln ausgestattete Unternehmen handelt.

81. Nach Auffassung Deutschlands ist dieses Kriterium erfüllt, da die Parameter für den Ausgleich auf der Grundlage der durchschnittlichen Kosten aller Unternehmen des *Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr* bestimmt werden.

82. Die Kommission ist nach derzeitigem Kenntnisstand der Auffassung, dass dieses Argument nicht überzeugt. Es

kann nämlich nicht ausgeschlossen werden, dass so viele Unternehmen im *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* keine gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmen sind, dass der Durchschnitt nicht einem gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmen entspricht.

83. Ferner umfasst die Art der ausgeglichenen Kosten selbst Mehrkosten gegenüber einer normalen Situation (zum Beispiel Mehrkosten aufgrund einer politisch induzierten Anwendung von Personaltarifen, die oberhalb der Kosten marktüblicher Vergütungsmodelle liegen), was darauf hindeuten scheint, dass sich die Unternehmen nicht in der Lage eines gut geführten Unternehmens befinden.

84. Aus diesen Gründen ist die Kommission nicht davon überzeugt, dass die BSM und die RBG dem vierten *Altmark*-Kriterium entsprechen.

3.2.3.5. Schlussfolgerung

85. Die Kommission ist nicht davon überzeugt, dass die Finanzierung der Unternehmen BSM und RBG den vier *Altmark*-Kriterien entspricht.

3.2.4. Wettbewerbsverzerrung

86. Zunächst vertritt Deutschland die Auffassung, dass die öffentliche Finanzierung der Unternehmen BSM und RBG nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führen kann, da die beiden Unternehmen ausschließlich im Gebiet des *Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr* tätig sind und nicht in Wettbewerb zu anderen Verkehrsunternehmen treten. Deutschland führt aus, dass es sich bei der öffentlichen Finanzierung dieser Unternehmen mithin um ein gemeinschaftsrechtskonformes ‚In-house‘-Verhältnis handelt.

87. Im *Altmark*-Urteil wurde nicht ausdrücklich auf die Frage eingegangen, ob die öffentliche Finanzierung eines öffentlichen Unternehmens, dessen Tätigkeit sich auf das Gebiet eines *Verkehrsverbundes* beschränkt, zu einer Wettbewerbsverzerrung führen kann.

88. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die Kommission der Auffassung, dass die öffentliche Finanzierung eines öffentlichen Unternehmens, dessen Tätigkeit sich auf das Gebiet eines *Verkehrsverbundes* beschränkt, aus nachstehendem Grund zu einer Wettbewerbsverzerrung führen kann.

89. Zunächst ist zu prüfen, ob der öffentliche Nahverkehr mit anderen kommerziellen Formen des öffentlichen Nahverkehrs (Car-Sharing-Unternehmen, Taxis, Fahrradverleihstationen usw.) im Wettbewerb stehen kann.

90. Ferner ist zu bedenken, dass die öffentliche Finanzierung von Unternehmen verhindern kann, dass andere Unternehmen die Genehmigungen zur Bedienung der Strecken des öffentlichen Nahverkehrs erhalten, da sie die Position der begünstigten Unternehmen stärkt und es ihnen ermöglicht, bei der Verlängerung der Genehmigungen günstiger Handelsbedingungen anzubieten.

91. Schließlich ist zu prüfen, ob die städtischen Unternehmen die erhaltenen Mittel nicht einsetzen können, um auf anderen Märkten mit privaten Unternehmen zu konkurrieren.
92. Die Kommission fordert Deutschland und Dritte auf, zu diesem Punkt Stellung zu nehmen.

3.2.5. Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten

93. Deutschland vertritt die Auffassung, dass der *Infrastrukturvorhaltungsmarkt* dem Wettbewerb noch nicht geöffnet ist und mithin eine Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten ausgeschlossen werden kann.
94. Zunächst weist die Kommission Deutschland darauf hin, dass der *Infrastrukturvorhaltungsmarkt*, das heißt der Markt für den Bau und die Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur, kein geschlossener Markt ist. In mehreren Mitgliedstaaten, darunter Deutschland, werden Bau- und Instandhaltungsleistungen bei Verkehrsinfrastrukturen im Zuge eines Aufrufs zum Wettbewerb vergeben.
95. Selbst wenn der Markt für den Bau und die Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur derzeit noch als geschlossener Markt zu betrachten wäre, ist die Kommission der Auffassung, dass die Ausgleichsleistungen, die die Unternehmen des *Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr* erhalten, einen anderen Markt beeinträchtigen könnten, nämlich den örtlichen oder regionalen öffentlichen Verkehrsmarkt, bei dem es sich in Deutschland und anderen Mitgliedstaaten um einen offenen Markt handelt.
96. In diesem Zusammenhang weist die Kommission Deutschland auf die Randnummern 77 ff. des *Altmark Trans*-Urteils hin, in denen der Gerichtshof Folgendes befunden hat:

Es ist keineswegs ausgeschlossen, dass sich ein öffentlicher Zuschuss, der einem Unternehmen gewährt wird, das ausschließlich örtliche oder regionale Verkehrsdienste und keine Verkehrsdienste außerhalb seines Heimatstaats leistet, gleichwohl auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirken kann.

Gewährt nämlich ein Mitgliedstaat einem Unternehmen einen öffentlichen Zuschuss, so kann dadurch die Erbringung von Verkehrsdiensten durch dieses Unternehmen beibehalten oder ausgeweitet werden, so dass sich die Chancen der in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, ihre Verkehrsdienste auf dem Markt dieses Staates zu erbringen, verringern (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 13. Juli 1988 in der Rechtssache 102/87, Frankreich/Kommission, Slg. 1988, 4067, Randnr. 19, vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-305/89, Italien/Kommission, Slg. 1991, I-1603, Randnr. 26, und Spanien/Kommission, Randnr. 40).

Im vorliegenden Fall ist diese Feststellung nicht nur hypothetischer Natur; wie sich insbesondere aus den Erklärungen der Kommission ergibt, haben nämlich mehrere Mitgliedstaaten bereits 1995 begonnen, einzelne Verkehrsmärkte dem Wettbewerb durch in anderen Mit-

gliedstaaten ansässige Unternehmen zu öffnen, so dass mehrere Unternehmen bereits ihre Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehrsdienste in anderen Mitgliedstaaten als ihrem Heimatstaat anbieten.

Sodann gilt die Mitteilung der Kommission vom 6. März 1996 über ‚De minimis‘-Beihilfen (ABl. C 68, S. 9) nicht für den Verkehrssektor, wie sich aus ihrem vierten Absatz ergibt. Auch die Verordnung (EG) Nr. 69/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf ‚De minimis‘-Beihilfen (ABl. L 10, S. 30) gilt nach ihrer dritten Begründungserwägung und ihrem Artikel 1 Buchstabe a) nicht für diesen Sektor.

Schließlich gibt es nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes keine Schwelle und keinen Prozentsatz, bis zu der oder dem man davon ausgehen könnte, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt wäre. Weder der verhältnismäßig geringe Umfang einer Beihilfe noch die verhältnismäßig geringe Größe des begünstigten Unternehmens schließt nämlich von vornherein die Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten aus (Urteile Tubemeuse, Randnr. 43, und Spanien/Kommission, Randnr. 42).

Die zweite Anwendungsvoraussetzung von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag, wonach die Beihilfe geeignet sein muss, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, hängt daher nicht ab vom örtlichen oder regionalen Charakter der erbrachten Verkehrsdienste oder von der Größe des betreffenden Tätigkeitsgebiets.

97. Durch die öffentliche Finanzierung der *Infrastrukturvorhaltungskosten* der dem *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* angeschlossenen Unternehmen kann somit die Erbringung von Verkehrsdiensten durch diese dem Verbund angehörigen Unternehmen beibehalten oder ausgeweitet werden, so dass sich die Chancen der in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, ihre Verkehrsdienste auf dem Markt dieses Staates zu erbringen, verringern.
98. Folglich kann die der BSM und der RBG gewährte öffentliche Finanzierung den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

3.2.6. Schlussfolgerung: Mögliches Vorliegen einer Beihilfe

99. Nach Auffassung der Kommission lässt sich somit nach derzeitigem Kenntnisstand nicht ausschließen, dass es sich bei der der BSM und der RBG gewährten öffentlichen Finanzierung um eine staatliche Beihilfe handelt.

3.3. Vereinbarkeit der Beihilfe mit Artikel 73 EG-Vertrag

100. Artikel 73 EG-Vertrag sieht für den Landverkehr vor: ‚Mit diesem Vertrag vereinbar sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen.‘

3.3.1. Die Altmark-Rechtsprechung zur Anwendbarkeit von Artikel 73

101. Dem Gerichtshof zufolge sind „nach Artikel 77 (nunmehr Artikel 73) EG-Vertrag (...) Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem EG-Vertrag vereinbar. [...] Nach dem Erlass der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr sind die Mitgliedstaaten nicht mehr befugt, sich außerhalb der im abgeleiteten Gemeinschaftsrecht genannten Fälle auf Artikel 77 EG-Vertrag zu berufen, wonach Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem EG-Vertrag vereinbar sind. Soweit die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist und die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse unter Artikel 92 Absatz 1 (nach der Änderung Artikel 87 Absatz 1) EG-Vertrag fallen, legt die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 infolgedessen abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen die Behörden der Mitgliedstaaten Beihilfen im Sinne von Artikel 77 EG-Vertrag gewähren können“⁽¹⁵⁾.

102. Es stellt sich also die Frage, ob die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 oder die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 im vorliegenden Fall anwendbar ist.

3.3.2. Anwendbarkeit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69

103. Die deutschen Behörden haben der Kommission mitgeteilt, dass sie hinsichtlich der eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdienste implizit von der in Artikel 1 dieser Verordnung vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, „Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen“. Nach Angaben der deutschen Behörden ergibt sich diese Ausnahme aus Paragraph 8 Absatz 4 des Personbeförderungsgesetzes (nachstehend „PBefG“).

104. Gemäß Paragraph 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG sind diejenigen Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn.

105. Gemäß Paragraph 8 Absatz 4 Satz 3 PBefG ist, soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich, d.h. durch den Abschluss eines Vertrags über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, nicht möglich ist, die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der jeweils geltenden Fassung maßgebend.

106. Nach Ansicht der deutschen Behörden ist durch diesen Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die nur die nicht eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdienste betrifft, die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsdienste implizit ausgeschlossen.

107. Im vorliegenden Fall wendet sich der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr an Busbetreiber, die die Verkehrsdienste eigenwirtschaftlich erbringen, da es sich bei den in der Satzung vorgesehenen Zuschüssen nach deutschem Recht um Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich handelt.

108. Die deutschen Behörden vertreten daher die Auffassung, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist. Der EuGH hat jedoch in seinem vorstehend genannten Urteil *Altmark Trans* Zweifel daran geäußert, ob der implizit im deutschen Recht vorgesehene Ausschluss der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsdienste im Hinblick auf die Einhaltung des Grundsatzes der Rechtssicherheit hinreichend klar als Ausnahme von der Anwendung einer Verordnung zu erkennen war. Nach Auffassung des EuGH ist es „Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob die Anwendung der Ausnahmebefugnis des Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 durch den deutschen Gesetzgeber den nach dem Grundsatz der Rechtssicherheit gebotenen Erfordernissen der Bestimmtheit und Klarheit genügt“.

109. Das vorlegende Gericht hat infolge einer außergerichtlichen Einigung zwischen den Parteien in der Rechtssache *Altmark* nie abschließend entschieden. Nach gängiger Praxis der deutschen Verwaltung sowie der deutschen Verwaltungsgerichtsbarkeit genügt die Anwendung der Ausnahmebefugnis des Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 durch den deutschen Gesetzgeber den nach dem Grundsatz der Rechtssicherheit gebotenen Erfordernissen der Bestimmtheit und Klarheit, doch sind noch Beschwerdeverfahren gegen Entscheidungen der Verwaltungsgerichte anhängig. Diese Position wurde kürzlich durch das Bundesverwaltungsgericht, das oberste deutsche Verwaltungsgericht, bestätigt⁽¹⁶⁾.

110. Angesichts dieses Sachverhalts geht die Kommission mit Wirkung für den vorliegenden Fall von einem implizit in Paragraph 8 Absatz 4 Satz 3 PBefG vorgesehenen Ausschluss der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsdienste aus⁽¹⁷⁾.

111. Um die Vereinbarkeit der den Busbetreibern vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gewährten Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt gemäß Artikel 73 zu prüfen, kann daher einzig die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 herangezogen werden.

3.3.3. Anwendbarkeit der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70

112. Gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 können Beihilfen gemäß Artikel 73 gewährt werden:

„Für die Abgeltung von Leistungen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängen:

bis zum Inkrafttreten entsprechender gemeinschaftlicher Regelungen, sofern die Zahlungen an Unternehmen des

⁽¹⁵⁾ Urteil des EuGH vom 24. Juli 2003, Rechtssache C 280/00, *Altmark Trans*, Randnrn. 101, 106, 107.

⁽¹⁶⁾ BVerwG 3 C 33.05, Urteil vom 19.10.2006, *Kalmer GmbH gegen Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH*.

⁽¹⁷⁾ Hierdurch wird nicht der Frage vorgegriffen, ob der deutsche Ausschluss dem Grundsatz der Rechtssicherheit genügt oder nicht; die Kommission behält sich insbesondere die Möglichkeit vor, ein Vertragsverletzungsverfahren zu den betreffenden deutschen Rechtsvorschriften einzuleiten.

Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs zum Ausgleich der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfolgen, die diesen Unternehmen vom Staat oder von öffentlich-rechtlichen Körperschaften auferlegt werden und

- entweder Tarifpflichten, die in Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht enthalten sind,
- oder aber Verkehrsunternehmen oder Verkehrstätigkeiten betreffen, die vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen sind¹⁸.

113. Im vorliegenden Fall gelten die lokalen und regionalen Busverkehrstätigkeiten als vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ausgenommen. Daher können die Zahlungen des *Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr* gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 nur für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden, wenn es sich dabei um die Abgeltung von Leistungen handelt, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängen, sofern die Zahlungen zum Ausgleich der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfolgen, die von öffentlich-rechtlichen Körperschaften auferlegt werden.
114. Wie oben erläutert, erfüllen die Verkehrsunternehmen, die Mitglied des *Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr* sind und die Beihilfen erhalten, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die ihnen aufgrund der Genehmigungen obliegen, die ihnen gemäß den Paragraphen 8 und 13 PBefG erteilt worden sind.
115. Die von der deutschen Regierung übermittelten Informationen lassen jedoch offenbar den Schluss zu, dass die Zahlungen, die die Verkehrsunternehmen erhalten, ganz allgemein einen Ausgleich für die Verpflichtungen aus der *Infrastrukturvorhaltung* darstellen. Wie bereits vorstehend erläutert, hat die Kommission nach derzeitigem Kenntnisstand Zweifel, ob diese Verpflichtungen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen darstellen.
116. Darüber hinaus liegen der Kommission zu diesem Zeitpunkt nicht die notwendigen Informationen vor, um beurteilen zu können, ob die vom *Verkehrsverbund Rhein Ruhr* geleisteten Zahlungen sich nur auf den Ausgleich der Kosten beschränken, die sich aus den Verpflichtungen im Zusammenhang mit der *Infrastrukturvorhaltung* ergeben.
117. Daraus ergeben sich für die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70, weshalb sie Deutschland auffordert, ihr jegliche hierfür relevanten Unterlagen zu übermitteln.

3.4. Vereinbarkeit der Beihilfe mit Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag

118. Die deutschen Behörden vertreten die Auffassung, dass selbst wenn die den Unternehmen BSM und RGB

gewährten Finanzhilfen aus öffentlichen Mitteln Beihilfen darstellen würden, diese auf jeden Fall mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag vereinbar seien.

119. Die Kommission weist Deutschland darauf hin, dass Artikel 73 eine *besondere Regelung* zu Artikel 86 Absatz 2 darstellt, und dass Artikel 86 Absatz 2 folglich nicht auf den Verkehrssektor angewendet werden kann ⁽¹⁸⁾.

3.5. Zusammenfassung der Bedenken der Kommission

120. Aus den in diesem Schreiben dargelegten Gründen hat die Kommission Zweifel, ob die Förderung der Unternehmen BSM und RBG aus öffentlichen Mitteln als Beihilfe gelten kann. Vor allem hinsichtlich der vier in der Rechtssache „Altmark“ genannten Kriterien hat sie Bedenken.
121. Auch unter der Annahme, dass die Förderung mit öffentlichen Geldern oder ein Teil dieser Förderung eine Beihilfe darstellt, müsste diese Beihilfe im Zeitraum 1990 bis 2005 als bestehende Beihilfe gelten.
122. Ab dem 28. Juni 2005, also nach Änderung der Ausgleichsregelung, wäre die Beihilfe als neue Beihilfe zu behandeln. Die Kommission bezweifelt, ob diese Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 73 EG-Vertrag als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt gelten kann.

4. ENTSCHEIDUNG

Aus den dargelegten Gründen fordert die Kommission daher Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag auf, sich innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens zu dem Sachverhalt zu äußern und alle für die Beurteilung der betreffenden Maßnahmen sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Sie bittet die deutschen Behörden, dem etwaigen Beihilfeempfänger unmittelbar eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.

Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie die Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Union* von der Beihilfe in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben.“

⁽¹⁸⁾ Vgl. Erwägung 17 der Entscheidung der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden (ABl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67-73).

Předběžné oznámení o spojení podniků
(Věc č. COMP/M.4625 – Apollo Group/Countrywide)
Věc, která může být posouzena zjednodušeným postupem

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 74/11)

1. Komise dne 26. března 2007 obdržela oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ⁽¹⁾, kterým podnik Apollo Group („Apollo“, USA) získává ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení Rady nákupem akcií kontrolu nad celým podnikem Countrywide plc („Countrywide“, UK).
2. Předmětem podnikání příslušných podniků je:
 - podniku Apollo: investiční společnost,
 - podniku Countrywide: poskytování služeb v odvětví obytných nemovitostí (realitní zprostředkovatel, správa nemovitostí); finanční služby (zprostředkování pojištění a hypoték); znalecké odhady, oceňování a převody.
3. Komise po předběžném posouzení zjistila, že by oznamovaná transakce mohla spadat do působnosti nařízení (ES) č. 139/2004. Konečné rozhodnutí v tomto ohledu však zůstává vyhrazeno. V souladu se sdělením Komise o zjednodušeném postupu ohledně některých spojování podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ⁽²⁾ je třeba uvést, že tato věc může být posouzena podle postupu stanoveného sdělením.
4. Komise vyzývá zúčastněné třetí strany, aby jí předložily své případné připomínky k navrhované transakci.

Připomínky musí být Komisi doručeny nejpozději do deseti dnů od zveřejnění tohoto oznámení. Připomínky lze Komisi zaslat faxem (č. faxu (32-2) 296 43 01 nebo 296 72 44) či poštou, s uvedením čísla jednacího COMP/M.4625–Apollo Group/Countrywide na adresu Generálního ředitelství Evropské komise pro hospodářskou soutěž:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. C 56, 5.3.2005, s. 32.

OPRAVY

Oprava výzvy k předkládání návrhů na akce k převodu na jiný druh dopravy, zprostředkující akce, mořské dálnice, akce k zamezení dopravy a všeobecné vzdělávací akce v rámci druhého programu Marco Polo

(Úřední věstník Evropské unie C 71 ze dne 28. března 2007)

(2007/C 74/12)

Strana 61, první odstavec:

místo: „Datum uzávěrky této výzvy je 4. června 2007“,

má být: „Datum uzávěrky této výzvy je 22. června 2007“.
