

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2017/639

z 30. septembra 2016

o štátnej pomoci SA.23216 – C 54/07 (ex NN 55/07) v prospech spoločnosti Emsländische Eisenbahn GmbH, Nemecko

[oznámené pod číslom C(2016) 6232]

(Iba nemecké znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Listom z 30. augusta 2002 predložili spoločnosti Ludger Albers oHG, Reinhard Bittner, Elbert GmbH & Co. KG, Auto Fischer GmbH & Co. KG, Kalmer GmbH, Richters Reisen a Wessels Reisen (ďalej len „sťažovatelia“) Európskej komisii (ďalej len „Komisia“) sťažnosť s tvrdením, že spoločnosť Emsländische Eisenbahn GmbH (ďalej len „EEB“) získala neoprávnenú štátnu pomoc. Listom z 13. júla 2006 informovali sťažovatelia Komisiu o rozšírení ich sťažnosti a listom z 22. novembra 2006 poskytli ďalšie informácie.
- (2) V nadväznosti na sťažnosti požiadala Komisia nemecké orgány viackrát ⁽²⁾ o informácie a nemecké orgány na tieto žiadosti o informácie odpovedali ⁽³⁾.
- (3) Listom z 28. novembra 2007 Komisia oznámila Nemecku svoje rozhodnutie začať konanie podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva (ďalej len „Zmluva o ES“). Nemecko predložilo pripomienky 24. apríla 2008.
- (4) Rozhodnutie Komisie o začatí konania (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) bolo uverejnené 9. júla 2008 v Úradnom vestníku Európskej únie ⁽⁴⁾. Komisia požiadala zainteresované strany o pripomienky.
- (5) V nadväznosti na rozhodnutie začať formálne vyšetrovacie konanie poskytli sťažovatelia 21. februára 2008 prvý súbor pripomienok. Po uverejnení poskytli sťažovatelia 25. augusta 2008 a 29. augusta 2008 ďalšie pripomienky.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 174, 9.7.2008, s. 13.

⁽²⁾ 3. októbra 2006, 27. novembra 2006 a 13. marca 2007.

⁽³⁾ 24. októbra 2006, 26. januára 2007 a 19. júna 2007.

⁽⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

- (6) Spoločnosť Nahverkehrsberatung Südwest poskytla 29. júla 2008 pripomienky a 16. a 29. októbra 2008 poskytla verzie informácií, ktoré nemajú dôverný charakter. Ďalšia zainteresovaná strana, ktorá chcela zostať v anonymite, poskytla pripomienky 23. júla 2008.
- (7) 26. novembra 2008 poskytla Komisia Nemecku stanoviská zainteresovaných strán. Listom z 26. januára 2009 boli Komisii doručené pripomienky Nemecka.
- (8) 9. júla 2009 poskytli nemecké orgány ďalšie informácie v nadväznosti na žiadosť Komisie o informácie z 30. apríla 2009.
- (9) Nemecké orgány poskytli ďalšie informácie 16. decembra 2009, 4. augusta 2010 a 23. júna 2011.
- (10) 20. októbra 2011 sa Komisia písomne obrátila na nemecké orgány a 10. novembra 2011 dostala odpoveď.
- (11) Ďalšie informácie poskytli Komisii nemecké orgány na žiadosť Komisie o informácie 5. júna 2012, 6. mája 2013 a 21. novembra 2013.

2. SKUTKOVÝ STAV

2.1. PRÍJEMCA POMOCI

- (12) Prijemca údajnej neoprávnenej štátnej pomoci, spoločnosť Emsländische Eisenbahn GmbH ⁽⁵⁾ (ďalej len „EEB“), bola založená 1. januára 1997. Vznikla z vlastného podniku s rovnakým názvom (ďalej len „EE“).
- (13) Okres Emsland je od založenia spoločnosti EEB jediným spoločníkom. Ako taký dokáže rozsiahle kontrolovať obchodnú činnosť spoločnosti EEB. Podľa § 10 spoločenskej zmluvy spoločnosti EEB menuje okres konateľa spoločnosti EEB a pri dôležitých obchodných rozhodnutiach (ročná účtovná závierka, obchodné plány atď.) má rozhodujúce slovo.
- (14) Podľa § 3 spoločenskej zmluvy prináležia spoločnosti EEB nasledujúce verejné úlohy plánovania a koordinácie miestnej verejnej prepravy cestujúcich (ďalej len „MVPC“):
 - zostavenie plánu dopravnej obslužnosti (ďalej len „PDO“) pre okres Emsland s účasťou dopravcov vykonávajúcich prepravu;
 - zriadenie a prevádzka centra mobility (regionálneho informačného miesta MVPC; ďalej len „CME“ alebo „Centrum mobility Emsland“) ako aj zavedenie zdokonalených informačných systémov;
 - organizácia školskej dopravy a integrácia školskej dopravy školskými autobusmi do MVPC podľa §§ 109 a 114 dolnosaského školského zákona z 3. marca 1998 ⁽⁶⁾ („Niedersächsisches Schulgesetz“, ďalej len „DSŠZ“);
 - zavedenie tarifných zlepšení;
 - spolupráca so „železničným“ druhom dopravy.

⁽⁵⁾ <http://www.eeb-online.de/>

⁽⁶⁾ Dolnosaský úradný vestník 1998, s. 137, naposledy zmenený článkom 2 zákona z 12. júla 2007, dolnosaský úradný vestník č. 22/2007, s. 339 — VORIS 22410 01.

- (15) Spoločnosť EEB v súčasnosti disponuje viacerými oprávneniami na prevádzkovanie pravidelnej dopravy (ďalej len „OPPD“) pre autobusové linky v okrese Emsland⁽⁷⁾. Kým bola spoločnosť EEB držiteľom týchto oprávnení, prevádzkala riadenie prevádzky týchto liniek⁽⁸⁾ na rôzne autobusové podniky a taktiež na svoju dcérsku spoločnosť EVG.
- (16) Okrem toho pôsobí spoločnosť EEB v oblasti železničnej nákladnej dopravy, najmä na vlastných železničných koľajniciach a v riadení infraštruktúry pre tieto železničné koľajnice.

2.2. TRH PRE MIESTNU VEREJNÚ PREPRAVU CESTUJÚCICH AUTOBUSMI V OKRESE EMSLAND

- (17) Od 1. januára 1996 je podľa zákona o miestnej doprave spolkovej krajiny Dolné Sasko („Nahverkehrsgesetz des Landes Niedersachsen“ ďalej len „ZMDDS“) zodpovednosťou miest a okresov, aby zabezpečili poskytovanie primeraných služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave. Okres Emsland preto musel zabezpečiť, aby sa vykonalo plánovanie, organizácia a financovanie miestnej verejnej dopravy v okrese. Okres opäť poveril týmito úlohami spoločnosť EEB, ako to vyplýva z § 3 spoločenskej zmluvy spoločnosti EEB (pozri predchádzajúce odôvodnenie 14).
- (18) Verejná autobusová doprava je rozdelená do štyroch liniek, pre ktoré sú podľa § 13 a § 42 nemeckého zákona o preprave osôb udeľované OPPD na súťažnom základe. Väčšina spoločností, ktoré poskytujú MVPC v okrese Emsland, má v okrese svoje sídlo.
- (19) Trh pre miestnu verejnú prepravu cestujúcich autobusmi v okrese Emsland je rozdelený do dvoch veľkých oblastí. V južnej časti okresu súkromné autobusové podniky, medzi nimi dvaja sťažovatelia (Reinhard Bittner a Kalmer), zlúčili svoje služby autobusovej prepravy do jednotného tarifného združenia, dopravné spoločenstvo Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd (ďalej len „VGE-Süd“).
- (20) V strednej a severnej časti okresu sú tarifné združenie Tarifverbund RegioNetz-Mitte (pozostávajúce z spoločnosti EEB a troch súkromných autobusových podnikov) a tarifná asociácia Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord (pozostávajúca z ostatných sťažovateľov) najdôležitejšími tarifnými združeniami miestnej dopravy.
- (21) Spoločnosť EEB vykonáva školskú dopravu v celom okrese Emsland integrovanou a neintegrovanou formou.
- (22) Školská doprava môže byť integrovaná do pravidelnej autobusovej dopravy. Prevádzkovatelia príslušných autobusových liniek dostanú od okresov a miest s kompetenciou kraja zmluvu, na základe ktorej musia svoje trasy prispôbiť požiadavkám školskej dopravy. Žiacke cestovné lístky hradí okres Emsland prostredníctvom spoločnosti EEB.
- (23) Pre žiakov, ktorí majú nárok na školskú dopravu, nebvávajú však na trasách autobusových liniek, ponúka spoločnosť EEB školskú dopravu v neintegrovanej forme (doprava žiakov školskými autobusmi). Týmto službami sú poverené autobusové podniky, ktoré musia dodržať určité podmienky, najmä čo sa týka priebehu trás a cestovných poriadkov. Okres Emsland poskytuje spoločnosti EEB refundáciu príspevkov, ktoré spoločnosti EEB účtujú prevádzkovatelia.

3. PODROBNÝ POPIS OPATRENÍ

- (24) Komisia zostavila vo svojom rozhodnutí o začatí konania⁽⁹⁾ tabuľku, ktorá sa zakladá na informáciách poskytnutých nemeckými orgánmi a v ktorej sú znázornené prevody peňazí na spoločnosť EEB, ktoré boli predmetom formálneho vyšetrovacieho konania. Následne sú uvádzané stĺpce 1 až 6 tejto tabuľky⁽¹⁰⁾. Stĺpce 7 až 9 tabuľky boli vyňaté, pretože Komisia sa vo svojom rozhodnutí o začatí konania rozhodla, že proti týmto platbám nevzniesie žiadne námietky.

⁽⁷⁾ Podľa zákona o preprave osôb z 21. marca 1961 („Personenbeförderungsgesetz“, ďalej len „ZPO“).

⁽⁸⁾ § 3 ods. 2 č. 3 ZPO.

⁽⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

⁽¹⁰⁾ Všetky číselné údaje sú v eurách (EUR). Za časové obdobie rokov 1997 až 2001 boli odhady a opravy rozpočtových prostriedkov, ktoré boli vyčíslené v nemeckých markách (DM), vyjadrené v eurách na základe výmenného kurzu 1:1,9558 (EUR:DM). Menšie odchýlky medzi platbami uvádzanými v odhadoch a opravách rozpočtových prostriedkov a číslami predloženými Nemeckom sú spôsobené prepočtom; Komisia zakladá svoje hodnotenie na číslach predložených Nemeckom. „–“ znamená „žiadne údaje“ a „0“ znamená, že nebola poskytnutá žiadna finančná podpora.

Tabuľka 1

Príslušné opatrenia skúmané v rozhodnutí o začatí konania

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Kapitálové dotácie	Dividendy	„Kompenzácia straty za služby MVPC“ ⁽¹⁾	„Refundácia nákladov na školskú dopravu“	Subvencie na administratívne náklady § 7 ods. 4 ZMDDS ⁽²⁾	Subvencie pre MVPC podľa § 7 ods. 5 ZMDDS ⁽³⁾
1997	11 658 593,93 ⁽⁴⁾	327 594,11	3 160 667,25	4 288 074,35	291 676,68	0
1998	0	418 018,20	1 459 116,26	5 948 469,02	289 186,01	0
1999	0	—	1 429 351,28	6 163 333,16	290 918,94	0
2000	0	—	1 447 246,49	6 605 600,64	292 573,43	0
2001	0	—	1 558 738,18	7 117 944,37	291 157,65	0
2002	0	—	1 554 410,99	7 254 574,48	281 804,60	0
2003	0	—	1 514 260,59	7 520 739,17	283 702,10	0
2004	0	—	1 483 620,21	7 765 750,42	285 199,42	0
2005	0	—	1 412 520,89	8 208 800,12	308 488,00	85 000,00
2006	0	0	0	8 022 784,94	248 642,42	780 459,84 ⁽⁵⁾
2007	0	0	0	9 300 000,00	248 000,00	—

⁽¹⁾ Tieto čísla sú prevzaté z odhadov a opráv rozpočtových prostriedkov okresu Emsland pod č. 67.500 „Kompenzácia straty za služby MVPC“.

⁽²⁾ ZMDDS z 28. júna 1995, zmenený 16. decembra 2004, bol prijatý na základe federálneho zákona o regionalizácii z 27. decembra 1993.

⁽³⁾ Zmenou ZMDDS zo 16. decembra 2004, ktorá vstúpila do platnosti 1. januára 2005, bola zohľadnená skutočnosť, že sa zmenilo financovanie verejnej dopravy na spolkovej úrovni. Príspevok poskytovaný na obyvateľa sa mierne znížil, pribudli však prostriedky na regionalizáciu s cieľom zlepšenia funkčnosti verejnej dopravy, ako to znázorňuje stĺpec 6.

⁽⁴⁾ V čiastke je vykázané pôvodne schválené základné imanie vo výške 410 000,00 EUR vrátane prevedených akcií na dve akciové spoločnosti v hodnote 11 248 593,93 EUR.

⁽⁵⁾ Táto čiastka zahŕňa nasledujúce kategórie: podpora odbytu a zlepšovanie informácií pre cestujúcich, vrátane bežných nákladov centra mobility Emsland (116 876,09 EUR), nákup softvéru DIVA-Geo ako mapového podkladu pre centrum mobility (17 402,90 EUR), zostavenie registra autobusových zastávok (28 815,34 EUR), vozidlá (autobus na objednávku) (520 989,05 EUR), autobusové zastávky (59 376,46 EUR) a softvér na plánovanie miestnej prepravy cestujúcich (37 000,00 EUR).

- (25) V nasledujúcich častiach sú zhrnuté vecné informácie na základe podkladov, ktoré poskytli Nemecko a sťažovatelia pred a po rozhodnutí o začatí konania.

3.1. KAPITÁLOVÉ DOTÁCIE A PREVOD AKCIÍ (STĽPEC 1)

- (26) Okres Emsland priniesol do spoločnosti EEB schválené základné imanie vo výške 800 000 DM (cca. 410 000 EUR), keď boli vtedajší vlastný podnik a jeho aktíva vyčlenené a v roku 1997 bola založená spoločnosť EEB. Okrem toho boli spoločnosti EEB poskytnuté akcie spoločnosti RWE⁽¹¹⁾.

⁽¹¹⁾ RWE je poprednou nemeckou energetickou spoločnosťou.

- (27) V čase rozhodnutia o začatí konania nebolo jasné, či prevod akcií predstavoval časť počiatočných kapitálových dotácií spoločnosti EEB alebo kapitálovú injekciu, ktorá nebola pri založení spoločnosti EEB predvídaná. Nemecko objasnilo, že väčšina akcií, 280 310 akcií spoločnosti RWE s trhovou hodnotou vo výške 9 686 523,78 EUR, predstavovala časť počiatočných kapitálových dotácií. Tieto akcie boli pred založením spoločnosti EEB prevedené na vlastný podnik EE.
- (28) Avšak 37 630 akcií s trhovou hodnotou vo výške 1 689 264,40 EUR bolo prevedených na spoločnosť EEB až 12. októbra 1998, teda viac ako päť rokov po začatí konania.

3.2. INTEGROVANÁ ŠKOLSKÁ DOPRAVA V EMSLANDE – JUH DO 31. DECEMBRA 2005 (STÚPCE 2 A 3) ⁽¹²⁾

- (29) Čiastky uvádzané v stĺpci 2 (dividendy) a čiastky uvádzané v stĺpci 3 (v odhadoch a opravách rozpočtových prostriedkov okresu Emsland pod položkou č. 67.500 *Kompenzácia straty za služby MVPC*) boli použité na refundáciu od spoločnosti EEB pre spoločnosť VGE-Süd za poskytnuté integrované služby školskej dopravy v Emslande – juh.
- (30) Dividendy v stĺpci 2 sú dividendy, ktoré spoločnosť EEB získala z uvádzaných akcií spoločnosti RWE.
- (31) V Emslande – juh bola školská doprava vykonávaná hlavne v integrovanej forme spoločnosťou VGE-Süd na základe zmluvy, ktorú uzatvorili spoločnosti VGE-Süd a EE. Pri založení spoločnosti EEB v roku 1997 bola táto zmluva nahradená identickou zmluvou medzi spoločnosťami EEB a VGE-Süd. Spoločnosť EEB zmluvu 31. decembra 2005 vypovedala.
- (32) V pôvodnej zmluve medzi spoločnosťami EEB a VGE-Süd bola ustanovená paušálna kompenzácia vo výške 1 705 362,94 EUR ročne. Táto čiastka bola 1. novembra 2000 zvýšená o 10 % na 1 839 116,88 EUR.
- (33) Stúlpce 2 a 3 spolu predstavujú paušálnu čiastku, ktorá bolo dohodnutá medzi spoločnosťami EEB a VGE-Süd. Okres Emsland odčítal hodnotu dividend (stúpec 2) od celkovej čiastky, ktorá musela byť spoločnosti VGE-Süd zaplatená za jej služby a zvyšok (stúpec 3) previedol na spoločnosť EEB. Tieto údaje obsahuje nasledujúca tabuľka, ktorá sa zakladá na dodatočných číslach poskytnutých Nemeckom po rozhodnutí o začatí konania.

Tabuľka 2

Platby pre spoločnosť VGE-Süd za integrované služby školskej dopravy

Rok	Dividendy (stúpec 2)	„Kompenzácia straty za služby MVPC“ (stúpec 3)	Spolu (zaplatené spoločnosti VGE-Süd)
1997	196 572,65	1 508 790,29 ⁽¹⁾	1 705 362,94
1998	246 246,68	1 459 116,26	1 705 362,94
1999	276 011,66	1 429 351,28	1 705 362,94
2000	258 116,45	1 447 246,49	1 705 362,94
2001	276 011,66	1 558 738,18	1 864 749,85
2002	284 397,33	1 554 719,55	1 839 116,88
2003	312 837,07	1 526 279,81	1 839 116,88

⁽¹²⁾ Dividendy a „kompenzácia straty za služby MVPC“.

Rok	Dividendy (stĺpec 2)	„Kompenzácia straty za služby MVPC“ (stĺpec 3)	Spolu (zaplatené spoločnosti VGE-Süd)
2004	355 496,67	1 483 620,21	1 839 116,88
2005	426 596	1 412 520,89	1 839 116,88

(¹) Nemecké orgány uviedli pre túto bunku pôvodne číslo 3 160 667,25 EUR. Neskôr nemecké orgány vysvetlili, že stĺpec 3 pre rok 1997 nezahŕňal iba platby pre spoločnosť VGE-Süd, ale aj platby iným spoločnostiam. Až od roku 1998 existovalo jasné rozlišovanie medzi platbami pre spoločnosť VGE-Süd (stĺpec 3) a platbami za služby školskej dopravy mimo bežnej linkovej dopravy, pre spoločnosť Deutsche Bahn AG a za iné integrované služby školskej dopravy (stĺpec 4). Ak by bol rok 1997 prepočítaný ako nasledujúce roky, stĺpec 3 by vykazoval čiastku vo výške 1 508 790,29 EUR a stĺpec 4 čiastku vo výške 5 936 951,31 EUR (presun čiastky vo výške 1 651 876,97 EUR zo stĺpca 3 do stĺpca 4, v súlade s čiastkou, ktorá bola zaplatená autobusovým spoločnostiam v Emslande – sever a Emslande – stred). Výsledkom súčtu oboch stĺpcov je celková čiastka, ktorá bola zaplatená za školskú dopravu v okrese Emsland.

- (34) Keďže zmluva medzi spoločnosťami EEB a VGE-Süd v roku 2005 skončila, vrátila spoločnosť EEB okresu Emsland hodnotu dividend z roku 2006.
- (35) Sťažovatelia poskytli Komisii nasledujúcu tabuľku všetkých platieb, ktoré dostala spoločnosť VGE-Süd do 31. decembra 2005 a ktoré sa od už uvádzaných čísiel odlišujú.

Tabuľka 3

Platby pre spoločnosť VGE-Süd za všetky služby

(v EUR)

Rok	Čistá hodnota	7 % DPH	Hrubá hodnota
1997	1 715 447,17	120 081,30	1 835 528,47
1998	1 709 090,19	119 636,31	1 828 726,50
1999	1 721 880,64	120 531,64	1 842 412,28
2000	1 708 981,17	119 628,68	1 828 609,85
2001	1 874 119,68	131 188,38	2 005 308,06
2002	1 851 520,71	129 606,45	1 981 127,16
2003	1 856 560,41	129 959,23	1 986 519,64
2004	1 867 827,64	130 747,93	1 998 575,57
2005	1 863 779,76	130 464,58	1 994 244,34

- (36) Nemecké orgány vysvetlili, že rozdiel medzi čiastkou, ktorú dostala spoločnosť VGE-Süd podľa sťažovateľov, a súčtom stĺpcov 2 a 3 vyplýval zo skutočnosti, že spoločnosť VGE-Süd nevykonávala iba integrovanú školskú dopravu, ktorá je vykázaná v stĺpcoch 2 a 3, ale príležitostne aj školskú dopravu školskými autobusmi, ktorá bola rovnako platená okresom Emsland prostredníctvom spoločnosti EEB.

3.3. „REFUNDÁCIA NÁKLADOV NA ŠKOLSKÚ DOPRAVU“ (STĺPEC 4)

- (37) Subvencia uvádzaná v odhadoch a opravách rozpočtových prostriedkov okresu Emsland pod položkou č. 67.510 „Refundácia nákladov na školskú dopravu“ bola určená na náhradu výdavkov spoločnosti EEB na organizáciu školskej dopravy v Emslande – stred a Emslande – sever⁽¹³⁾ a po ukončení zmluvy so spoločnosťou VGE-Süd 31. decembra 2005 aj v Emslande – juh. Tieto výdavky zahŕňali školskú dopravu v integrovanej ako aj neintegrovanej forme.
- (38) Pri začatí formálneho vyšetrovacieho konania neboli Komisii predložené žiadne informácie, pomocou ktorých by bolo možné určiť, či finančné prostriedky, ktoré dostala spoločnosť EEB na vyplatenie autobusových spoločností za vykonanie školskej dopravy aj zodpovedali skutočným platbám, ktoré spoločnosť EEB týmto spoločnostiam poskytla.
- (39) Nemecké orgány predložili ďalšie vysvetlenia a podklady, z ktorých vyplynulo, že spoločnosť EEB zakúpila pre integrovanú školskú dopravu, ktorá spadá pod stĺpec 4, od autobusových spoločností cestovné lístky pre žiakov, ktorí cestovali bežnými autobusovými linkami. Prostredníctvom ročných zúčtovaní s okresom bolo zaistené, že čiastky zaplatené spoločnosti EEB zodpovedali čiastkam, ktoré previedla spoločnosť EEB autobusovým spoločnostiam. Platby boli uhrádzané prostredníctvom zúčtovacieho účtu. Okres Emsland poskytol potrebné čiastky k dispozícii a spoločnosť EEB ich v mene okresu postúpila. Zúčtovací účet bol každoročne preskúmaný nezávislým audítorom, aby sa zistilo, či sa príjmy a výdaje zhodujú.
- (40) Nemecké orgány ďalej vysvetlili, že hospodársky výsledok spoločnosti EEB zahŕňa príjmy z integrovanej školskej dopravy, ktorú vykonávali tretie strany prostredníctvom liniek, na ktoré spoločnosť EEB disponuje OPPD, a príjmy zo školskej dopravy školskými autobusmi. Zhoda príjmov a výdavov v súvislosti s týmito finančnými účtovnými zápismi bola rovnako každoročne preskúmaná nezávislým audítorom ako časť ročnej účtovnej závierky spoločnosti EEB.
- (41) Nemecké orgány okrem toho predložili aktualizovaný a upravený prehľad ročných platieb pre spoločnosť EEB za koordináciu školskej dopravy.

Tabuľka 4

Prehľad skutočných platieb za školskú dopravu

(v EUR)

Rok	„Kompenzácia straty za služby MVPČ“ (stĺpec 3)	„Refundácia nákladov na školskú dopravu“ (stĺpec 4)	Celková čiastka platieb okresu pre spoločnosť EEB
1997	1 508 790,29	5 573 355,48	7 033 061,73
1998	1 459 116,26	5 954 096,22	7 413 212,48
1999	1 429 351,28	6 175 822,86	7 605 174,14
2000	1 447 246,49	6 628 313,12	8 075 559,61
2001	1 588 738,19	7 158 797,33	8 747 535,52
2002	1 554 719,55	7 267 713,54	8 822 433,09
2003	1 526 279,81	7 636 828,10	9 163 107,91
2004	1 483 620,21	7 765 750,42	9 249 370,63
2005	1 412 520,88	8 208 800,13	9 621 321,01

⁽¹³⁾ V rámci tohto rozpočtového riadku boli refundované náklady aj spoločnosti VGE-Süd.

(v EUR)

Rok	„Kompensácia straty za služby MVPK“ (stĺpec 3)	„Refundácia nákladov na školskú dopravu“ (stĺpec 4)	Celková čiastka platieb okresu pre spoločnosť EEB
2006		8 022 784,94	8 022 784,94
2007		9 175 787,60	9 175 787,60

3.4. FINANČNÁ POMOC NA ADMINISTRATÍVNE NÁKLADY MIESTNEJ VEREJNEJ PREPRAVY CESTUJÚCICH Z FEDERÁLNYCH PROSTRIEDKOV PODĽA § 7 ODS. 4 ZMDDS (STĽPEC 5)

- (42) Finančná pomoc uvádzaná v odhadoch a opravách rozpočtových prostriedkov okresu Emsland pod položkou č. 71.510 „Subvencie pre spoločnosť Emsländische Eisenbahn z podielu administratívnych nákladov spolkovej krajiny“ bola určená na vyrovnanie nákladov, ktoré spoločnosti EEB vznikli prijatím verejných úloh, ktoré na ňu previedol okres Emsland.
- (43) Medzi tieto úlohy patrí zostavenie PDO ⁽¹⁴⁾. Vecné náklady spojené s PDO, ktorý sa vypracováva každých päť rokov, predstavovali 11 248,42 EUR v roku 1997, 25 000,00 EUR v roku 2002 a 8 793,00 EUR v roku 2003.
- (44) V čase rozhodnutia o začatí konania mala Komisia pochybnosti v súvislosti s otázkou, či bola celková čiastka uvádzaná v stĺpci 5 použitá na náklady v súvislosti so zostavením PDO alebo či neboli platby použité aj na financovanie iných (hospodárskych) činností a či pod stĺpec 5 nespádala aj refundácia administratívnych nákladov na zriadenie a prevádzku centra mobility Emsland (CME).
- (45) Nemecké orgány vysvetlili, že náklady uvádzané v stĺpci 5 zahŕňali personálne a vecné náklady spojené s plánovaním miestnej verejnej prepravy cestujúcich, CME (do konca roka 2004) a koordináciou školskej dopravy.
- (46) Do konca roka 2004 nebolo financovanie CME oddelené od iných nákladov, ktoré spadajú pod stĺpec 5. Od roku 2005 bolo v nadväznosti na zmenu ZMDDS zavedené rozdelenie a čiastky určené pre CME boli prevedené do nového rozpočtového riadku vykázaného v stĺpci 6 „Subvencie podľa ZMDDS“.
- (47) CME poskytovalo bezplatné informácie týkajúce sa MVPK. Ponuka sa vzťahovala na služby autobusovej a železničnej dopravy v okrese Emsland nezávisle od prevádzkovateľov služby. CME bolo zriadené v júli 1995 krajským výborom. Okres v tom čase identifikoval chýbajúce informácie o ponuke verejnej dopravy ako vážny nedostatok politiky verejnej dopravy.
- (48) Pri založení spoločnosti EEB v roku 1997 pridelil okres externé zabezpečenie činnosti CME spoločnosti EEB. V § 3 spoločenskej zmluvy bola na spoločnosť EEB prenesená správa CME ako časť jej úloh v oblasti organizácie a koordinácie dopravy. Občianky a občania môžu v CME získať telefonicky cestovné informácie a od roku 1999 má CME prepážku na železničnej stanici Meppen vedľa prepážky spoločnosti Deutsche Bahn AG.
- (49) Paušálna platba dohovorovaná v roku 1998 medzi spoločnosťou EEB a okresom vo výške 3 558,65 EUR za organizáciu a finančné vyúčtovanie školskej dopravy bola rovnako vykázaná v stĺpci 5. Táto ročná paušálna platba slúžila ako vyrovnanie nákladov na účtovníctvo v súvislosti s platbami pre spoločnosť Deutsche Bahn AG a linkové autobusové spoločnosti v Emslande – sever a Emslande – stred.

⁽¹⁴⁾ V odôvodnení 53 rozhodnutia o začatí konania dospela Komisia k záveru, že zostavenie PDO je úloha, ktorá spadá do oblasti verejných úloh.

3.5. FINANČNÁ POMOC PRE MIESTNU VEREJNÚ PREPRAVU CESTUJÚCICH Z FEDERÁLNYCH PROSTRIEDKOV PODĽA
§ 7 ODS. 5 ZMDDS (STĽPEC 6)

- (50) Finančná pomoc uvádzaná v odhadoch a opravách rozpočtových prostriedkov okresu Emsland pod položkou č. 71.500 „Subvencie podľa ZMDDS“⁽¹⁵⁾ bola poskytnutá v nadväznosti na posledné pozmenenie ZMDDS, ktoré vstúpilo do platnosti 1. januára 2005, aby zohľadnilo skutočnosť, že sa zmenilo financovanie verejnej dopravy na vnútroštátnej úrovni. Príspevok poskytovaný na obyvateľa sa mierne znížil, čo však bolo sčasti vyrovnané prostriedkami na regionalizáciu s cieľom zlepšenia funkčnosti verejnej dopravy, ako to odzrkadľuje stĺpec 6.
- (51) Prostriedky uvádzané v stĺpci 6 boli použité na prevádzku CME a na nadobudnutie vozidiel pre systém autobusov na objednávku. K platbám uvádzaným v stĺpci 6 patrili aj iné náklady, pri ktorých dospela Komisia v rozhodnutí o začatí konania k záveru, že štátnu pomoc nepredstavujú⁽¹⁶⁾.
- (52) Ako bolo uvádzané, CME bolo financované do roku 2004 z prostriedkov stĺpca 5 a od roku 2005 z prostriedkov stĺpca 6. Nemecké orgány vysvetlili, že čiastky, ktoré dostala spoločnosť EEB na CME zo stĺpca 6, dosiahli výšku 85 000,00 EUR v roku 2005, 98 000,00 EUR v roku 2006 a 93 460,87 EUR v roku 2007.
- (53) Okres Emsland sa okrem toho rozhodol, že časť prostriedkov v stĺpci 6, ktoré boli účelovo viazané na podporu verejnej dopravy, použije na rozšírenie svojho systému autobusov na objednávku. V prípade systému autobusov na objednávku premáva autobus po určitej trase iba vtedy, ak potenciálni cestujúci predtým centru mobility Emsland telefonicky oznámili, že by chceli autobus v určitom čase využiť. Cieľom zavedenie autobusov na objednávku bolo účinne zlepšiť spojenia medzi železničnými stanicami a rôznymi okresmi a vyhnúť sa jazdám naprázdno.
- (54) Nemecké orgány objasnili, že okres Emsland financoval obstaranie piatich nových autobusov prostredníctvom spoločnosti EEB v celkovej čiastke 685 513,46 EUR. (520 989,05 EUR za štyri autobusy v roku 2006 a 164 524,42 EUR za piate autobus v roku 2007).
- (55) Spoločnosť EEB poskytla autobusovým spoločnostiam autobusy na objednávku za rovnakých podmienok, aké boli stanovené okresom Emsland. Autobusy boli prenajaté na základe štandardnej zmluvy, v ktorej bolo stanovené, že autobusové spoločnosti sú povinné prevziať náklady na prevádzku a údržbu vozidiel, neplatia však nájomné. Autobusy používali subdodávatelia na trasách spoločnosti EEB a iné autobusové spoločnosti na svojich vlastných trasách. Autobusy zostali vo vlastníctve spoločnosti EEB, aby si mohol okres Emsland nad nimi zachovať kontrolu.

3.6. DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA

- (56) V rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že nie je možné vylúčiť existenciu pomoci vo vzťahu k nasledujúcim opatreniam (pozri aj tabuľku 1 rozhodnutia):
- Stĺpec 1: Prevod akcií;
 - Stĺpce 2 až 4: Školská doprava;
 - Stĺpec 5: Správa miestnej verejnej prepravy cestujúcich (najmä PDO a CME);
 - Stĺpec 6: CME a autobusy na objednávku.
- (57) Pre prípad, že by tieto opatrenia boli kvalifikované ako štátna pomoc, boli v rozhodnutí o začatí konania vyjadrené pochybnosti o ich zlučiteľnosti s vnútorným trhom.

⁽¹⁵⁾ Nemecko informovalo Komisiu o tom, že popis kategórie č. 71 500 v odhade rozpočtových prostriedkov pre rok 2006 „Subvencie pre spoločnosť Emsländische Eisenbahn podľa ZMDDS“ bol nesprávny, pretože uvádzaná čiastka subvencií nebola poskytnutá iba spoločnosti EEB. Preto bola kategória v odhade rozpočtových prostriedkov pre rok 2007 premenovaná na označenie „Subvencie podľa ZMDDS“, ktoré je z hľadiska príjemcu neutrálne.

⁽¹⁶⁾ V odôvodnení 107 rozhodnutia o začatí konania dospela Komisia k záveru, že nákup softvéru DIVA-Geo, zostavenie registra autobusových zastávok ako aj nadobudnutie softvéru na plánovanie miestnej prepravy cestujúcich boli spojené s vypracovaním PDO, a teda predstavujú verejnú úlohu.

3.6.1. EXISTENCIA POMOCI

- (58) V rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že všetky prostriedky okresu Emsland boli poskytnuté priamo spoločnosti EEB a že spoločnosť EEB je minimálne čiastočne podnikom, ktorý vykonáva hospodársku činnosť. V rozhodnutí sa rovnako uvádzalo, že čo sa týka prevodu akcií, finančnej pomoci pre autobusy na objednávku a CME, nebolo zo strany spoločnosti EEB poskytnuté protiplnenie. Pokiaľ ide o školskú dopravu, v rozhodnutí o začatí konania boli vyjadrené pochybnosti o tom, či platby zodpovedali v plnom rozsahu nákladom, ktoré spoločnosti EEB vznikli. Najmä v súvislosti s paušálnou finančnou pomocou nebolo možné vylúčiť nadmernú kompenzáciu. Okrem toho sa zistilo, že existuje minimálne nebezpečenstvo narušenia hospodárskej súťaže.

3.6.2. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI

- (59) V rozhodnutí o začatí konania bolo objasnené, že nie je k dispozícii dostatok informácií, aby sa určilo, či je možné považovať predmetné opatrenia za služby vo verejnom záujme alebo za príspevok na koordináciu dopravy a či článok 93 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) (v tom čase článok 73 Zmluvy o ES) predstavuje právny základ pre posúdenie zlučiteľnosti. V tom prípade by musela byť posúdená zlučiteľnosť s nariadením Rady (EHS) č. 1191/69 ⁽¹⁷⁾ alebo nariadením Rady (EHS) č. 1107/70 ⁽¹⁸⁾. V opačnom prípade by musela byť posúdená zlučiteľnosť s článkom 107 ods. 2 alebo ods. 3 ZFEÚ (v tom čase článok 87 Zmluvy o ES).
- (60) V súvislosti s prevodom akcií boli v rozhodnutí o začatí konania vyjadrené pochybnosti najmä o jeho stimulačnom účinku a primeranosti.
- (61) Vo vzťahu k finančnej pomoci pre školskú dopravu nebolo známe, či boli prostriedky v plnej výške postúpené iným prevádzkovateľom za poskytnuté služby školskej dopravy alebo či určitú časť prostriedkov zadržala spoločnosť EEB. V prípade čiastočného zadržania prostriedkov zo strany spoločnosti EEB vzniká otázka, či boli tieto prostriedky použité na činnosti hospodárskeho a nehopodárskeho charakteru a či spoločnosť EEB získala za ňou vykonané služby školskej dopravy možno dokonca nadmernú kompenzáciu.
- (62) V súvislosti so správou miestnej verejnej prepravy cestujúcich (PDO a CME) nemohla Komisia vylúčiť nadmernú kompenzáciu.
- (63) Pokiaľ ide o autobusy na objednávku, Komisia usúdila, že je otázne, či boli použité spoločnosťou EEB na jej vlastných, komerčne prevádzkovaných trasách, k čomu by podľa Zmluvy o ES neexistovalo opodstatnenie.

4. PRIPOMIENKY NEMECKA

4.1. KAPITÁLOVÉ DOTÁCIE A PREVOD AKCIÍ SPOLOČNOSTI RWE (STLPEC 1)

- (64) Nemecké orgány preukázali, že pri založení spoločnosti EEB boli všetky aktíva vtedajšieho vlastného podniku EE prevedené na spoločnosť EEB. Patrí k tomu kapitálové dotácie vo výške cca. 410 000 EUR a 280 310 akcií spoločnosti RWE. Nemecko teda tvrdí, že kapitálové dotácie ani akcie nepredstavujú štátnu pomoc. Okrem toho nemecké orgány poznamenávajú, že kapitálové dotácie a prvý prevod akcií spoločnosti RWE sa uskutočnili pred 13. marcom 1997, a preto ich nie je možné vymáhať naspäť.
- (65) Pokiaľ ide o 37 630 akcií spoločnosti RWE, ktoré boli prevedené v roku 1998, nemecké orgány objasnili, že prevod sa uskutočnil po zmene hlasovacích práv v súvislosti s akciami spoločnosti RWE, na základe ktorej určité služby odpadli. Okrem toho potvrdili, že tieto akcie sú ešte stále vo vlastníctve spoločnosti EEB.
- (66) Nemecko uviedlo, že okres Emsland sa správa ako investor v trhovom hospodárstve, ktorý sa pokúša optimalizovať svoju daňovú štruktúru a že okres Emsland nevznikli žiadne straty príjmov, keďže spoločnosť EEB musela do roku 2005 všetky dividendy vynaložiť na zaplatenie školskej dopravy a po roku 2005 dividendy odstúpiť okresu Emsland.

⁽¹⁷⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1).

⁽¹⁸⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu (Ú. v. ES L 130, 15.6.1970, s. 1).

4.2. FINANČNÁ POMOC PRE ŠKOLSKÚ DOPRAVU (STĽPCE 2, 3 A 4)

- (67) Nemecké orgány uviedli, že spoločnosť EEB je podľa § 3 svojej spoločenskej zmluvy zodpovedná za organizáciu školskej dopravy v okrese Emsland (pozri tiež odôvodnenie 14) a že spoločnosť EEB platby okresu postúpila podnikom, ktoré poskytujú služby školskej dopravy. Tým nemecké orgány tvrdia, že tieto prevody nepredstavujú štátnu pomoc pre spoločnosť EEB, ako je to naznačené s odôvodnením 137 rozhodnutia o začatí konania.
- (68) Spoločnosť EEB dostala od všetkých škôl zoznamy žiakov a stanovila, ktorí žiaci majú nárok na verejnú školskú dopravu. Pre tých žiakov, ktorí nemohli byť prepravovaní riadnymi autobusovými linkami (integrovanou školskou dopravou), organizovala spoločnosť EEB školskú dopravu školskými autobusmi. Za integrovanú školskú dopravu ako aj za dopravu školskými autobusmi dostávali autobusové spoločnosti, medzi nimi aj sťažovatelia, mesačné platby od spoločnosti EEB. Nemecké orgány uviedli, že spoločnosť EEB minula v tejto súvislosti celú čiastku, ktorá bola okresom Emsland poskytnutá na školskú dopravu. Ako je to popísané v odôvodneniach 39 a 40, zúčtovací účet a účet spoločnosti EEB boli každoročne preskúmané nezávislými audítormi, aby sa zabezpečilo, že sa príjmy a výdaje zhodujú.
- (69) V súvislosti so stĺpcami 2, 3 a 4 nemecké orgány objasnili, že v týchto stĺpcoch je vykázaná celková školská doprava v Emslande (integrovanou dopravou a dopravou školskými autobusmi).
- (70) Za stĺpce 2 a 3 poskytli nemecké orgány chýbajúce čísla a objasnili, že tieto prostriedky boli použité na to, aby bola spoločnosť VGE-Süd zaplatená paušálna čiastka za služby, ktoré vykonala v Emslande – juh do roka 2005 (pozri tiež odôvodnenia 29 a nasl.).
- (71) K otázkam Komisie týkajúcim sa paušálnej čiastky uvádzanej vo výške 3 934 481,47 EUR za školskú dopravu školskými autobusmi v roku 1997 ⁽¹⁹⁾ nemecké orgány objasnili, že na začiatku každého roka bol uskutočnený odhad, na základe ktorého boli poskytované mesačné platby. Na konci každého roka boli potom zistené skutočné náklady a vykonané príslušné zúčtovania. Spoločnosť EEB iba postupovala platby okresu autobusovým spoločnostiam. Príležitostne boli preplatky započítané ako záväzky voči okresu Emsland a odčítané od vyrovnávacej platby nasledujúceho roka. Na konci roka 1997 predstavovali zistené skutočné náklady 3 755 618,14 EUR.
- (72) Nemecké orgány vysvetlili, že platby popísané v stĺpci 4 zahŕňali aj platby na nákup žiackych cestovných lístkov od spoločnosti Deutsche Bahn AG.
- (73) Nemecké orgány vysvetlili, že rastúce čiastky v stĺpci 4 sú spôsobené zvyšovaním sadzieb samotných autobusových spoločností ako aj skutočnosťou, že okres poskytol autobusovým spoločnostiam, medzi nimi aj sťažovateľom, za školskú prepravu školskými autobusmi v roku 2000 zvýšenie o 6 až 10 %.

4.3. SPRÁVA MIESTNEJ VEREJNEJ PREPRAVY CESTUJÚCICH (STĽPEC 5)

- (74) Nemecké orgány uviedli, že Centrum mobility Emsland bolo zriadené okresom Emsland 31. júla 1995, t. j. pred založením spoločnosti EEB. CME poskytuje informácie o cestovných poriadkoch všetkých autobusových spoločností a spoločnosti Deutsche Bahn AG. Aktualizuje cestovné poriadky vo verejnom informačnom systéme a cestujúcim poskytuje informácie na informačnej prepážke každý pondelok až sobotu.
- (75) Nemecké orgány tvrdia, že CME nepredstavuje hospodársku činnosť, keďže podnikateľský subjekt by nemal dôvod zriadiť centrum mobility, v ktorom sú bezodplatne poskytované informácie v mene autobusových spoločností a spoločnosti Deutsche Bahn AG. CME má byť považované za verejnú úlohu okresu Emsland a spoločnosť EEB bola iba poverená jej výkonom.
- (76) Podľa vyhlásení v odôvodnení 46 bolo financovanie CME do roku 2004 obsiahnuté v rozpočtovom riadku uvádzanom v stĺpci 5 a potom bolo financované z nového rozpočtového riadku uvádzaného v stĺpci 6.

⁽¹⁹⁾ Pozri odôvodnenie 50 rozhodnutia o začatí konania.

- (77) Nemecké orgány tvrdia, že nasledujúce tri úlohy vykonávali štyria pracovníci: organizácia MVPC regiónu (vrátane zostavenia PDO), školská doprava a prevádzka CME. Z porovnania so štandardnými platmi pre príslušné platové triedy (poskytnutými miestnym spoločným orgánom) vyplýva, že spoločnosť EEB mohla požadovať za personálne a vecné náklady 169 312,26 EUR namiesto 138 015,11 EUR. Nemecké orgány okrem toho tvrdili, že boli pokryté iba personálne a vecné náklady a nebolo pridané žiadne ziskové rozpätie.

4.4. FINANČNÁ POMOC PRE MIESTNU VEREJNÚ PREPRAVU CESTUJÚCICH Z FEDERÁLNYCH PROSTRIEDKOV PODĽA § 7 ODS. 5 ZMDDS (STĹPEC 6)

- (78) Stĺpec 6 obsahuje platby pre Centrum mobility Emsland a na financovanie systému autobusov na objednávku, ako je to objasnené v odôvodneniach 50 a nasl. Nemecké orgány poukázali na to, že platby zodpovedali skutočným nákladom, ktoré vznikli spoločnosti EEB pri výkone verejných úloh.
- (79) V súvislosti so systémom autobusov na objednávku nemecké orgány objasnili, že okres Emsland autobusové spoločnosti v novembri 2005 vyzval, aby predložili návrhy na rozšírenie systému autobusov na objednávku.
- (80) Na pokyn okresu nadobudla spoločnosť EEB na jar 2006 štyri autobusy na objednávku. Tieto autobusy boli poskytnuté k dispozícii všetkým spoločnostiam na základe nasledujúcich podmienok:
- okres Emsland si ponechá dispozičnú právomoc nad autobusmi, pretože spoločnosť EEB je majiteľom vozidiel a poskytuje ich k dispozícii autobusovým spoločnostiam na základe zmluvy o poskytnutí vozidiel;
 - autobusové spoločnosti znášajú bežné náklady na prevádzku a údržbu vozidiel;
 - občania a občianky môžu telefonicky kontaktovať CME a požadovať autobus na objednávku a CME sprostredkuje dopyt po jazde príslušným autobusovým spoločnostiam.
- (81) Na jeseň 2007 bol zaobstaraný ďalší autobus, ktorý bol za rovnakých podmienok poskytnutý k dispozícii autobusovej spoločnosti Wessels v Geeste.
- (82) Nemecké orgány tvrdili, že spoločnosť EEB nemôže so systémom autobusov na objednávku dosahovať žiadny zisk a poskytli Komisii kópiu listu zo 16. februára 2007 pre autobusové spoločnosti pôsobiace v okrese, ktorý preukazuje, že všetky podniky mali prístup k autobusom za tých istých podmienok.

5. PRIPOMIENKY ZAJAHOVANÝCH STRÁN

5.1. SŤAŽOVATELIA

5.1.1. FINANČNÁ POMOC PRE ŠKOLSKÚ DOPRAVU (STĹPCE 3 A 4)

- (83) Sťažovatelia popreli, že spoločnosť EEB iba postupovala čiastky, ktoré dostala od okresu, podnikom, ktoré vykonávali školskú dopravu. Zastávali názor, že spoločnosť EEB dostáva paušálnu platbu a školskú dopravu organizuje tak, aby maximalizovala svoj vlastný zisk.
- (84) Sťažovatelia popreli, že spoločnosť EEB plní pri organizácii školskej dopravy verejnú úlohu, a zastávali názor, že spoločnosť EEB koná vo svojom mene a nie v mene okresu Emsland. Ak sú určité činnosti spoločnosti EEB považované za verejné, potom by mali byť pre tieto úlohy vedené osobitné účty. Tvrdili, že spoločnosť EEB prelína svoje hospodárske a nehospodárske činnosti.
- (85) V súvislosti so školskou dopravou v Emslande – juh sťažovatelia tvrdili, že zmluvy medzi spoločnosťami VGE-Süd a EEB boli vždy založené na výkonnosti, a predložili tabuľku, v ktorej boli uvedené platby prijaté spoločnosťou VGE-Süd (pozri tiež odôvodnenia 29 a nasl.).
- (86) Sťažovatelia tvrdili, že ak by mal súčet stĺpcov 3 a 4 predstavovať celkové platby podnikom za školskú prepravu, náhly pokles medzi rokmi 2005 a 2006 poukazuje na predchádzajúcu nadmernú kompenzáciu.

- (87) Podľa sťažovateľov sa náklady na školskú dopravu spoločnosťou VGE-Süd medzi rokmi 1997 a 2007 zmenili iba mierne (cca. 6 %). Nemali žiadne vysvetlenie pre zdvojnásobenie čiastok uvádzaných pre to isté časové obdobie v stĺpci 4. Sťažovatelia tvrdili, že v období medzi rokmi 1997 a 2006 nedošlo k zvýšeniam sadzieb o viac ako 10 %.

5.1.2. ZOSTAVENIE PDO (STÍLPEC 5)

- (88) Sťažovatelia tvrdili, že spoločnosť EEB zostavila PDO v súlade s vlastnými záujmami a že sa tým vytvorila výhoda pre spoločnosť EEB v súvislosti s rozdelením žiadostí o schválenie liniek. Okrem toho neboli pri vypracovaní PDO zohľadnené ich stanoviská, hoci k tomu boli prizvaní.
- (89) Sťažovatelia popreli aj záver Komisie v rozhodnutí o začatí konania, že zostavenie PDO nie je hospodárskou činnosťou. Zastávajú názor, že jediné verejné rozhodnutie, ktoré bolo v tejto súvislosti prijaté, je posúdenie a prijatie PDO okresom. Príprava uskutočnená spoločnosťou EEB predstavuje hospodársku činnosť, ktorá mohla byť vykonaná aj poradenskou spoločnosťou. Sťažovatelia argumentovali, že rovnako disponovali odbornými znalosťami potrebnými pre výkon týchto úloh.
- (90) Sťažovatelia tvrdili, že nákup softvéru DIVA nesúvisí osobitne so zostavením PDO, ale že je možné softvér použiť aj na iné účely, ako napríklad na optimalizáciu dopravnej ponuky autobusovou spoločnosťou. Sťažovatelia zastávajú názor, že spoločnosť EEB získala bezodplatným nadobudnutím softvéru DIVA hospodársku výhodu.

5.1.3. FINANCOVANIE VOZIDIEL PRE SYSTÉM AUTOBUSOV NA OBJEDNÁVKU (OBSIAHNUTÉ V STÍLPCI 6)

- (91) V súvislosti s autobusmi na objednávku sťažovatelia popreli, že boli autobusy ponúknuté všetkým autobusovým spoločnostiam pôsobiacim v okrese Emsland. Spoločnosť EEB ponúkla autobusy iba tým podnikom, ktoré nahlasovali svoje jazdy prostredníctvom Centra mobility Emsland. Sťažovatelia tvrdili, že tým boli autobusové spoločnosti nútené poskytnúť svojmu konkurentovi, spoločnosti EEB, citlivé obchodné údaje o doprave cestujúcich. Sťažovatelia tvrdili, že spoločnosť EEB ďalej autobusy nepoužívala len na trasách autobusov na objednávku, ale aj v linkovej doprave (napr. na trase Haselünne – Meppen).
- (92) Sťažovatelia argumentovali, že žiadny z nich autobus na objednávku nezískal. Predovšetkým sťažovatelia Albers a Elbert tvrdili, že utrpeli nevýhodu v hospodárskej súťaži subjektov podliehajúcich schváleniu, pretože údajne nemali prístup k systému autobusov na objednávku.

5.2. SPOLOČNOSŤ NAHVERKEHRSBERATUNG SÜDWEST

- (93) Spoločnosť Nahverkehrsberatung Südwest spochybnila záver Komisie v rozhodnutí o začatí konania, že platby podľa § 45 a) ZPO sú kompenzáciou za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a spĺňajú kritériá rozsudku vo veci Altmark. Spoločnosť Nahverkehrsberatung Südwest tvrdila, že v § 45 a) ZPO nie je pojem „záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme“ definovaný, že neexistuje monitorovanie zamerané na prevenciu nadmernej kompenzácie a že porovnanie s reprezentatívnym, komerčne orientovaným a efektívnym podnikom je nesprávne.

5.3. ANONYMNÉ PRIPOMIENKY

- (94) Strana, ktorá predložila anonymné pripomienky, vyjadrila pochybnosti o tom, či sa čiastky v stĺpci 3 uvádzanej tabuľky zhodujú s platbami za školskú dopravu. Zastávala názor, že sa pritom jedná o priame subvencie pre autobusové spoločnosti s cieľom získať iné výhody (vplyv na cestovné poriadky, členstvo spoločnosti EEB v spoločnosti VGE-Süd, lepšie cestovné poriadky pre cestujúcich, ktorí nie sú žiakmi, subdodávky pre podniky, ktoré pôvodne pôsobili v školskej doprave školskými autobusmi).

6. PRIPOMIENKY NEMECKÝCH ORGÁNOV K PRIPOMIENKAM ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

6.1. FINANČNÁ POMOC PRE ŠKOLSKÚ DOPRAVU (STÍLPCE 3 A 4)

- (95) Nemecké orgány tvrdili, že spätné platby za školskú dopravu (stĺpce 3 a 4) v období medzi rokmi 2005 a 2006 nepoukazujú na nadmernú kompenzáciu pred rokom 2006, ako to tvrdia sťažovatelia. Pokles vysvetlili nasledovne:

— Na základe sťažností tých istých sťažovateľov u Komisie boli všetky zmluvy pre školskú dopravu školskými autobusmi 31. decembra 2005 zrušené. Následne bola školská doprava reorganizovaná a určité neintegrovane linky boli integrované do riadnych autobusových liniek. Zostávajúca školská doprava školskými autobusmi sa stala predmetom verejnej súťaže. To viedlo k zníženiu nákladov.

- Zmluva založená na paušálnom vyrovnaní so spoločnosťou VGE-Süd bola rovnako na konci roka 2005 zrušená (pozri tiež odôvodnenia 29 a nasl.) a platby pre spoločnosť VGE-Süd sa znížili z 1 840 000 EUR v roku 2005 na 1 719 000 EUR v roku 2006.
 - Okrem toho boli v roku 2005 zaplatené zálohy, ktoré sa ukázali ako vysoké, čo prispelo k tomu, že čiastka uvádzaná v stĺpci 4 bola v roku 2006 výrazne nižšia.
- (96) V súvislosti so zvýšením celkových nákladov v období medzi rokmi 1997 a 2006 nemecké orgány upozorňovali na to, že stĺpec 4 nepredstavuje precízny obraz skutočného vývoja nákladov, pretože čísla za jednotlivé roky obsahovali aj zálohy na nasledujúce roky.
- (97) V roku 2007 podstatne vzrástli náklady v nadväznosti na výrazné zvýšenie sadzieb žiackych cestovných lístkov na riadnych autobusových linkách spoločnosti VGE-Süd. Orgány predložili čísla o vývoji sadzieb v oblasti obsluhovanej spoločnosťou VGE-Süd, ktoré preukazujú zvýšenia až do 45 %. Okrem toho objasnili, že počet žiakov oprávnených na podporu vzrástol v období od roku 1997 do roku 2003 približne o 20 % (z 15 429 na 18 454). Pri zohľadnení tohto zvýšenia treba celkovo konštatovať vlastne pokles nákladov na školskú dopravu, hlavne na základe integrácie školskej dopravy do dopravy autobusovými linkami.
- (98) Nemecké orgány nepopreli, že spoločnosť EEB vykonávala hospodárske činnosti, trvali však na tom, že spoločnosť EEB z hľadiska platieb za školskú dopravu, ktoré sú zhrnuté v stĺpcoch 3 a 4, nekonala ako podnik, ale vykonávala verejné úlohy podľa § 3 jej spoločenskej zmluvy (pozri tiež odôvodnenie 14). Spoločnosť EEB platby, ktoré dostala od okresu Emsland, iba postupovala autobusovým spoločnostiam za školskú dopravu. V pravidelných odstupoch sa uskutočňovalo zúčtovanie, aby sa zabezpečilo, že podnikom nebolo poskytnuté príliš vysoké alebo príliš nízke vyrovnanie.

6.2. ZOSTAVENIE PDO (STĹPEC 5)

- (99) Podľa nemeckých orgánov nie je správne tvrdenie, že sťažovatelia neboli pri vypracovaní PDO dostatočne konzultovaní a PDO bol prispôbený tak, aby zvýhodňoval spoločnosť EEB. V roku 1996 boli autobusové spoločnosti prizvané, aby sa zúčastnili pracovnej skupiny s cieľom prediskutovať PDO. Autobusové spoločnosti sa tejto pracovnej skupiny zúčastnili. V roku 2002 však spoločnosti Kalmer, Bittner, Elbert, Wessels, Fischer a Richers-Reisen účasť na podobnej pracovnej skupine odmietli a predložili písomné pripomienky. Pripomienky boli zhrnuté a prediskutované vo výboroch okresu Emsland. Komisii boli predložené relevantné podklady.
- (100) Nemecké orgány ďalej objasnili, že PDO neobsahoval žiadne konkrétne informácie o frekvencii jednotlivých liniek alebo o priebehu trás liniek (kópia PDO bola predložená Komisii). Nemeckým orgánom nebolo jasné, do akej miery mohlo zostavenie PDO spôsobiť konkurenčné znevýhodnenie pre autobusové spoločnosti.
- (101) Okrem toho nemecké orgány popierajú tvrdenie sťažovateľov, že časť zostavenia PDO predstavuje hospodársku činnosť. Potvrdzujú, že PDO je časťou verejných úloh okresu Emsland. Spoločenská zmluva výslovne uložila spoločnosti EEB povinnosť zostaviť PDO.

6.3. FINANCOVANIE VOZIDIEL PRE SYSTÉM AUTOBUSOV NA OBJEDNÁVKU (OBSIAHNUTÉ V STĹPCI 6)

- (102) V súvislosti so systémom autobusov na objednávku poukázali nemecké orgány na skutočnosť, že autobusy boli ponúknuté všetkým spoločnostiam v Emslande za rovnakých podmienok, ako to dokazuje doplnujúci list zo 16. februára 2007 adresovaný autobusovým spoločnostiam. Nemeckým orgánom nebolo jasné, ako mohol záväzný telefonát prostredníctvom centra mobility Emsland viesť k sprostredkovaniu hospodársky citlivých údajov.
- (103) Orgány popreli, že spoločnostiam Albers a Elbert nebol poskytnutý prístup k týmto autobusom. Tvrdili, že počas rokovaní so spoločnosťou Elbert sa ukázalo, že spoločnosť nesúhlasila s podmienkami využívania autobusov.
- (104) V súvislosti s autobusmi na objednávku zastávajú nemecké orgány názor, že spoločnosť EEB vykonávala verejné úlohy. V nadväznosti na rozhodnutie z 8. februára 2006 nariadil krajský zjazd okresu Emsland spoločnosti EEB, aby zaobstarala autobusy a vybudovala systém autobusov na objednávku. Keďže autobusy boli ponechané vo vlastníctve spoločnosti EEB, okres chcel zabezpečiť, aby si zachoval voči autobusom dispozičné právo.

- (105) Nemecké orgány objasnili, že prevádzka autobusu na objednávku je ponúknutá iným zainteresovaným spoločnostiam, keď už on podnik nemá záujem. Ak sa žiadny záujemca nenájde, o použití autobusov rozhodne okres Emsland. Prevádzka jedného z týchto piatich autobusov na objednávku bola zastavená v auguste 2012 a nemecké orgány objasnili, že tento autobus bude predaný a výnos z predaja bude odvedený okresu Emsland. To ukazuje, že si okres ponechal dispozičné právo voči autobusom. Rovnaký postup by bol uplatnený, ak by bola zastavená prevádzka iných autobusov.
- (106) Nemecké orgány potvrdili, že autobusy boli čiastočne použité mimo systému autobusov na objednávku, konkrétne na školskú dopravu. Podľa informácií poskytnutých nemeckými orgánmi sa to uskutočnilo po dohode s okresom Emsland. Dcérske spoločnosti EEB a tretie spoločnosti používali autobusy na objednávku na 3,9 % až 24,1 % času na účely školskej dopravy.

7. POSÚDENIE OPATRENÍ

7.1. ROZSAH PÔSOBNOSTI ROZHODNUTIA

7.1.1. ROZSAH PÔSOBNOSTI PODĽA ROZHODNUTIA O ZAČATÍ KONANIA

- (107) V rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že spoločnosť EEB dostala v období od roku 1997 do roku 2007 pravdepodobne viacero štátnych pomoci, ktoré sú vykázané v stĺpcoch 1 až 6 v tabuľke 1 tohto rozhodnutia.
- (108) Komisia dospela v rozhodnutí o začatí konania k záveru, že určité, v týchto stĺpcoch vykázané opatrenia nezahŕňajú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Tieto opatrenia nie sú časťou tohto rozhodnutia, pretože Komisia k nim už prijala konečné stanovisko.
- (109) Pripomienky spoločnosti Nahverkehrsberatung Südwest sa vzťahujú na platby podľa § 45 a) ZPO, v prípade ktorých Komisia zistila, že nie sú štátnou pomocou. Zistenie nebolo pred súdmi Únie napadnuté, a preto sa stalo konečným. Komisia preto už nebude tieto pripomienky ďalej skúmať.
- (110) Jedna časť pripomienok sťažovateľov sa vzťahuje na niektoré platby uvádzané v stĺpci 6, v prípade ktorých už Komisia zistila, že nepredstavujú štátnu pomoc, a síce platby za nákup softvéru DÍVA-Geo, zostavenie registra autobusových zastávok, autobusové zastávky a softvér na plánovanie miestnej prepravy cestujúcich. Zistenie nebolo pred súdmi Únie napadnuté, a preto sa stalo konečným. Komisia preto už nebude tieto pripomienky ďalej skúmať.

7.1.2. OPATRENIA, KTORÉ NIE SÚ PREDMETOM VYMÁHANIA NEOPRÁVNENE POSKYTNUTEJ A NEZLUČITEĽNEJ ŠTÁTNEJ POMOCI

- (111) V súvislosti so stĺpcom 1 Komisia konštatuje, že počiatočné kapitálové dotácie a väčšina akcií spoločnosti RWE ⁽²⁰⁾ boli spoločnosti k dispozícii už v rámci vlastného podniku (EE) nadobudnutého 1. januára 1997. Ako to objasnili nemecké orgány, kapitálové dotácie a prevod sa uskutočnili viac ako 10 rokov pred dátumom, kedy bola Nemecku adresovaná prvá žiadosť o informácie vo vzťahu k týmto prevodom ⁽²¹⁾. Preto tieto opatrenia už nemôžu byť predmetom vymáhania neoprávnene poskytnutej a nezlučiteľnej štátnej pomoci podľa článku 17 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ⁽²²⁾. Z dôvodov uvádzaných v časti 7.2.1 sa v prípade týchto opatrení jedná o štátnu pomoc. Predpokladá sa však, že v prípade tejto pomoci sa jedná o už existujúcu pomoc podľa článku 1 písm. b) bodu iv) nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ⁽²³⁾.
- (112) Menšia časť akcií spoločnosti RWE ⁽²⁴⁾ bola prevedená až 12. októbra 1998 („akcie z roka 1998“), čo je menej ako desať rokov pred dátumom, kedy bola Nemecku adresovaná prvá žiadosť o informácie vo vzťahu k prevodu. Prevod akcií z roka 1998 preto predstavuje novú pomoc.
- (113) Toto rozhodnutie sa teda nevzťahuje na zlučiteľnosť kapitálových dotácií a väčšiny akcií spoločnosti RWE, ale sa obmedzuje na akcie prevedené v roku 1998.

⁽²⁰⁾ 280 310 akcií spoločnosti RWE s trhovou hodnotou cca. 9 686 523,78 EUR (pozri vyššie odôvodnenie 27).

⁽²¹⁾ Európska Komisia zaslala túto žiadosť o informácie 13. marca 2007.

⁽²²⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9). Je to v súlade so závermi Komisie v odôvodnení 143 rozhodnutia o začatí konania.

⁽²³⁾ Pozri tiež odôvodnenie 148 rozhodnutia o začatí konania.

⁽²⁴⁾ 37 630 akcií spoločnosti s trhovou hodnotou cca. 1 689 264,40 EUR.

7.1.3. ZÁVER O ROZSAHU PÔSOBNOSTI ROZHODNUTIA

- (114) Na základe predchádzajúcich zistení sa v rámci tohto rozhodnutia preskúmava, či spoločnosť EEB dostala štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a ak áno, či je možné túto štátnu pomoc považovať za zlučiteľnú z hľadiska nasledujúcich opatrení:
- akcie spoločnosti RWE z roka 1998 a príslušné dividendy (stĺpce 1 a 2),
 - školská doprava (stĺpce 3 a 4),
 - finančná pomoc na zostavenie PDO (v stĺpci 5),
 - financovanie centra mobility Emsland (vykázané v stĺpcoch 5 a 6),
 - financovanie nadobudnutia vozidiel (vykázané v stĺpci 6).

7.2. EXISTENCIA POMOCI

- (115) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi, ak nie je zmluvami ustanovené inak.
- (116) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ musia byť splnené kumulatívne. Pri určovaní, či predmetné opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, preto musia byť splnené všetky nasledujúce podmienky. Finančná podpora musí:
- byť poskytnutá štátom alebo zo štátnych prostriedkov,
 - zvýhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru,
 - narušať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a
 - ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

7.2.1. AKCIE SPOLOČNOSTI RWE Z ROKA 1998 A PRÍSLUŠNÉ DIVIDENDY

7.2.1.1. *Selektívna hospodárska výhoda pre podnik*

- (117) V prvom kroku je potrebné skúmať, či je možné spoločnosť EEB z hľadiska prevodu akcií z roka 1998 a príslušných dividend považovať za podnik.
- (118) Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sú podniky definované ako subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť bez ohľadu na ich právne postavenie a spôsob ich financovania ⁽²⁵⁾. Označenie konkrétneho subjektu za podnik teda závisí plne od povahy jeho činnosti. Ako je to popísané v odôvodneniach 12 až 16, spoločnosť EEB sa venuje množstvu činností. V niektorých oblastiach je spoločnosť EEB poverená výkonom verejnej služby a iba v mene okresu postupuje platby hospodárskym subjektom; v iných oblastiach vykonáva spoločnosť EEB činnosti, ktoré spadajú do oblasti verejných úloh. Okrem toho sa spoločnosť EEB venuje hospodárskym činnostiam; disponuje OPPD, ktoré sú obstarávané na súťažnom základe, a poskytuje služby železničnej nákladnej dopravy.
- (119) Klasifikácia subjektu ako podniku sa vždy týka konkrétnej činnosti. Subjekt vykonávajúci hospodárske aj nehospodárske činnosti sa pokladá za podnik len v súvislosti s vykonávaním hospodárskej činnosti ⁽²⁶⁾. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že okres neviazal prevod akcií na podmienky. Naopak, boli prijaté ako dar bez protiplnenia.
- (120) V súvislosti s dividendami však Komisia konštatuje, že Nemecko preukázalo, že celková čiastka dividend, ktorú spoločnosť EEB získala z prevedených akcií, bola do roka 2005 použitá na financovanie školskej dopravy a od roka 2006 bola splácaná okresu Emsland (pozri tiež odôvodnenia 29 a nasl.). Nemecko tým preukázalo, že dividendy nemohli byť počas obdobia preskúmania použité na iné činnosti spoločnosti EEB, ani na hospodárske činnosti.

⁽²⁵⁾ Rozsudok z 12. septembra 2000, Pavlov a i., spojené veci C-180/98 až C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, bod 74; rozsudok z 10. januára 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA a i., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, bod 107.

⁽²⁶⁾ Rozsudok z 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisia, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, bod 108.

- (121) Komisia preto dospela k záveru, že Nemecko poskytlo spoločnosti EEB prevodom akcií spoločnosti RWE z roka 1998 výhodu, keďže aktíva spoločnosti EEB sa zvýšili bez akejkoľvek odmeny alebo protiplnenia.
- (122) Okrem toho mohla spoločnosť EEB použiť akcie na zlepšenie svojej finančnej situácie a najmä ako záruku pre svoje hospodárske činnosti.
- (123) Iná je situácia v prípade dividend z akcií, ktoré neboli použité pre hospodárske činnosti. S výnimkou príslušných dividend je preto spoločnosť EEB považovaná v súvislosti s akciami spoločnosti RWE z roka 1998 za podnik.
- (124) Keďže spoločnosť EEB je v súvislosti s akciami spoločnosti RWE z roka 1998 (s výnimkou dividend) považovaná za podnik, je nevyhnutné preskúmať, či jej mohol prevod akcií poskytnúť výhodu. Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu ⁽²⁷⁾.
- (125) Hospodárske transakcie, ktoré vykonávajú verejné inštitúcie (vrátane verejných podnikov), neposkytujú výhodu protistrane, a teda nepredstavujú pomoc, ak sa vykonávajú v súlade s bežnými trhovými podmienkami ⁽²⁸⁾. V tejto súvislosti zostavili súdy Únie „zásadu investora v trhovom hospodárstve“. S cieľom stanoviť, či hospodárska transakcia verejného subjektu predstavuje pomoc, je potrebné skúmať, či by súkromný investor porovnateľnej veľkosti, ktorý pôsobí za bežných podmienok trhovej ekonomiky, za podobných okolností súhlasil s uskutočnením uvedenej investície ⁽²⁹⁾.
- (126) Ako sa uvádza v odôvodnení 66, Nemecko vyhlásilo, že okres Emsland pôsobil ako investor v trhovom hospodárstve. V uvedenom prípade previedol okres akcie bezodplatne, bez výslovného stanovenia príjemcu, čo by sa za bežných trhových podmienok nestalo. Nemecko nepredložilo žiadne dôkazy o tom, že prínos optimalizácie daní, o ktorú sa okres údajne usiloval, bol väčší ako trhovú hodnotu akcií z roka 1998. Výhoda vyplývajúca z optimalizácie daní by aj tak nebola na prospech okresu, ale spoločnosti EEB.
- (127) Okres previedol 37 630 akcií spoločnosti RWE v hodnote cca. 1 689 264,40 EUR a očakával, že pri výplate dividend 1,60 DM (cca. 0,80 EUR) na akciu prinesú ročné výnosy vo výške cca. 34 000 DM (cca. 17 000 EUR).
- (128) Okres sa pri tomto prevode aktív neopieral o žiadny obchodný plán, ktorý by bol pre investora v trhovom hospodárstve predvídal prijateľnú návratnosť ⁽³⁰⁾. Naopak, akcie boli prevedené bezodplatne.
- (129) Komisia preto dospela k záveru, že prevod akcií spoločnosti RWE z roka 1998 sa neuskutočnil za bežných trhových podmienok, a preto nie je v súlade so „zásadou investora v trhovom hospodárstve“.
- (130) Prevod teda predstavuje výhodu. Samotné vlastníctvo akcií môže prispieť k zlepšeniu finančnej situácie spoločnosti EEB (akcie môžu byť predané alebo použité ako záruky).
- (131) Prevodom akcií spoločnosti RWE z roka 1998 sa okres v skutočnosti zriekol potenciálnych príjmov, ktoré by mu vznikli predajom akcií alebo ich použitím ako záruky, a previedol ich na spoločnosť EEB (hoci ona si počas sledovaného obdobia neponechala žiadne dividendy z týchto akcií). Keďže akcie z roka 1998 sú v súvahe spoločnosti EEB uvádzané ako aktívum, spoločnosť EEB nimi môže voľne disponovať alebo ich použiť ako záruku. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že okres neviazal prevod akcií na žiadne výslovné podmienky, ako napríklad, že akcie nesmú byť predané alebo použité ako záruky.
- (132) Keďže prevod a vlastníctvo akcií z roka 1998 by mohli byť na prospech hospodárskym činnostiam spoločnosti EEB, dospela Komisia k záveru, že tým vznikla spoločnosti EEB ako podniku v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ s výnimkou dividend selektívna výhoda.

⁽²⁷⁾ Rozsudok z 11. júla 1996, SFEL a i., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudok z 29. apríla 1999, Španielsko/Komisia, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

⁽²⁸⁾ Rozsudok z 11. júla 1996, SFEL a i., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, body 60 a 61, v poznámke pod čiarou č. 27.

⁽²⁹⁾ Pozri napr. rozsudok z 21. marca 1990, Belgicko/Komisia (Tubemeuse), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 29; rozsudok z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia (ALFA Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, body 18 a 19; rozsudok z 30. apríla 1998, Cityflyer Express/Komisia, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, bod 51; rozsudok z 21. januára 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke/Komisia, spojené veci T-129/95, T-2/96 a T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, bod 104; rozsudok zo 6. marca 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen/Komisia, spojené veci T-228/99 a T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, bod 245.

⁽³⁰⁾ Pozri odôvodnenie 89 rozhodnutia o začatí konania.

7.2.1.2. Štátne prostriedky a pripísateľnosť opatrenia štátu

- (133) V prípade akcií z roka 1998 sa jednalo o aktívum, ktorým predtým mohol okres ako územná jednotka patriaca do verejnej správy plne disponovať. Predstavujú preto štátne prostriedky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Ich prevod na spoločnosť EEB bol výsledkom rozhodnutia okresu, a preto je v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ pripísateľný štátu.

7.2.1.3. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi

- (134) Viaceré členské štáty začali od roku 1995 otvárať určité dopravné trhy hospodárskej súťaži prostredníctvom podnikov založených v iných členských štátoch, a teda mnohé podniky už poskytujú svoje mestské, predmestské alebo regionálne služby dopravy v členských štátoch iných ako je ich štát pôvodu⁽³¹⁾. Ako je to objasnené v odôvodnení 18, OPPD sú podľa nemeckých právnych predpisov obstarávané na súťažnom základe a spoločnosť EEB takýmto OPPD disponuje. Vlastníctvo akcií spoločnosti RWE z roka 1998 je spôsobilé narušiť hospodársku súťaž v poskytovaní osobnej dopravy prostredníctvom autobusov, pretože sa tým zlepší všeobecná finančná situácia spoločnosti EEB.
- (135) Okrem toho sa výhoda poskytnutá podniku pôsobiacemu na trhu, ktorý je otvorený hospodárskej súťaži, zvyčajne pokladá za výhodu, ktorá má vplyv na obchod medzi členskými štátmi. Platí, že „ak finančná pomoc priznaná štátom [posilňuje] postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, ktoré si konkurujú v obchode v rámci Spoločenstva, [...] tento obchod sa musí považovať za ovplyvnený pomocou“⁽³²⁾. Prevod akcií z roka 1998 by sa preto mal považovať za spôsobilý narušiť obchod medzi členskými štátmi, pretože posilnil postavenie spoločnosti EEB na trhu a tá tým získala lepšie vyhliadky z hľadiska úspešného uchádzania sa o OPPD.
- (136) Prevod akcií z roka 1998 preto pravdepodobne viedol k narušeniu hospodárskej súťaže a ovplyvnil obchodovanie medzi členskými štátmi s ohľadom na hospodárske činnosti spoločnosti EEB.

7.2.1.4. Záver

- (137) Na základe uvedených skutočností dospela Komisia k záveru, že prevod akcií z roka 1998 na spoločnosť EEB predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia preto musí skúmať, či je toto opatrenie možné považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.
- (138) Dividendy z akcií spoločnosti RWE prevedených na spoločnosť EEB však nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.2.2. ŠKOLSKÁ DOPRAVA (STLPCE 3 A 4)

- (139) V prvom kroku je potrebné skúmať, či je možné považovať spoločnosť EEB v rámci organizácie školskej dopravy v okrese Emsland za podnik. Ako už bolo uvedené v odôvodnení 119, podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sú podniky definované ako subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť bez ohľadu na ich právne postavenie a spôsob ich financovania⁽³³⁾. Označenie konkrétneho subjektu za podnik teda závisí plne od povahy jeho činnosti.
- (140) Ak sa jeden subjekt venuje viacerým rôznym činnostiam, ktoré sú sčasti považované za hospodárske a sčasti za nehospodárske, je potrebné, ak je možné činnosti oddeliť, skúmať každú činnosť oddelene⁽³⁴⁾. Skutočnosť, že podnik sa venuje jednej hospodárskej činnosti, nevyhnutne neznamena, že musí byť považovaný za podnik z hľadiska všetkých jeho činností.

⁽³¹⁾ Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽³²⁾ Rozsudok zo 4. apríla 2001, Friuli-Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, bod 41.

⁽³³⁾ Rozsudok z 12. septembra 2000, Pavlov a i., spojené veci C-180/98 až C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, bod 74; rozsudok z 10. januára 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA a i., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, bod 107.

⁽³⁴⁾ Rozsudok z 19. januára 1994, SAT Fluggesellschaft mbH/Európska organizácia pre bezpečnosť letovej prevádzky (Eurocontrol), C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, body 19 a nasl.; Rozsudok Aéroports de Paris/Komisia, uvedený vyššie v poznámke pod čiarou 32, ECLI:EU:T:2000:290, body 112 a nasl.

- (141) Nemecké orgány objasnili, že spoločnosť EEB čiastky, ktoré dostávala od okresu Emsland, iba postupovala autobusovým spoločnostiam, ktoré poskytovali integrovanú školskú dopravu ako aj školskú dopravu školskými autobusmi. Z celkového prehľadu ročných platieb okresu pre spoločnosť EEB ako aj platieb spoločnosti EEB v spojení s listom audítora predloženým Nemeckom v skutočnosti vyplýva, že účty spoločnosti EEB boli preskúmané a prichádzajúce a odchádzajúce platby za školskú prepravu boli vyvážené. Spoločnosť EEB sa teda nevenovala hospodárskej činnosti, ale pôsobila iba ako sprostredkovateľský orgán v správe resp. ako predĺžená ruka štátu.
- (142) Komisia preto dospela k záveru, že spoločnosť EEB nepôsobila vo vzťahu k organizácii školskej dopravy v okrese Emsland ako podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Keďže kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ musia byť splnené kumulatívne, Komisia dospela k záveru, že financovanie organizácie školskej dopravy uvádzané v stĺpoch 3 a 4 nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.2.3. FINANČNÁ POMOC NA ZOSTAVENIE PDO (V STĽPCI 5)

- (143) V svojom rozhodnutí o začatí konania už Komisia dospela k záveru, že zostavenie návrhu PDO spoločnosťou EEB na prijatie krajským zjazdom nepredstavuje hospodársku činnosť.
- (144) Doplnujúce informácie predložené sťažovateľmi na tomto závere nič nemenia. V skutočnosti sa jedná podľa § 2 ods. 2 a § 6 ZMDDS v prípade poskytnutia verejných služieb dopravy o verejnú úlohu. Spôsob, akým je táto verejná úloha vykonávaná, je stanovený v PDO. PDO je preto podstatnou súčasťou politických úloh okresu, ktorá bola prenesená na spoločnosť EEB.
- (145) V rozhodnutí o začatí konania boli rovnako vyjadrené pochybnosti o tom, či bolo za náklady v súvislosti s PDO poskytnuté riadne vyrovnanie. Z informácií predložených nemeckými orgánmi vyplýva, že čiastky, ktoré boli okresom prevedené na financovanie PDO, sa obmedzovali na náhradu vzniknutých vecných nákladov (pozri tiež odôvodnenie 43) a že sa pritom jednalo o jednu z úloh zamestnancov spoločnosti EEB a žiadne dodatočné náklady na zamestnancov nahrádzané neboli.
- (146) Komisia preto potvrdzuje, že spoločnosť EEB nepôsobila vo vzťahu k zostaveniu PDO ako podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Keďže kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ musia byť splnené kumulatívne, Komisia dospela k záveru, že opatrenia uvádzané v stĺpci 5 nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.2.4. FINANCOVANIE CENTRA MOBILITY EMSLAND (VYKÁZANÉ V STĽPCOCH 5 A 6)

7.2.4.1. *Selektívna hospodárska výhoda pre podnik*

- (147) V prvom kroku je potrebné skúmať, či je možné považovať spoločnosť EEB z hľadiska financovania CME za podnik. Ako už bolo uvedené v odôvodnení 119, podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sú podniky definované ako subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť bez ohľadu na ich právne postavenie a spôsob ich financovania ⁽³⁵⁾. Označenie konkrétneho subjektu za podnik teda závisí plne od povahy jeho činnosti.
- (148) V čase rozhodnutia o začatí konania nebolo jasné, že CME bolo zriadené dlho pred založením spoločnosti EEB a že spolková krajina Dolné Sasko poskytla túto informačnú službu v rámci svojich úloh v oblasti verejnej dopravy. Okres rozhodol 31. júla 1995 o prevádzke centra mobility, aby verejnosti poskytol informačnú službu o verejnej doprave. Okres túto úlohu previedol na spoločnosť EEB až vtedy, keď bola 1. januára 1997 založená. Je to výslovne stanovené v spoločenskej zmluve spoločnosti EEB.
- (149) Z § 2 ods. 2 a § 6 ZMDDS vyplýva, že v prípade poskytovania verejných služieb dopravy sa jedná o verejnú úlohu. Spôsob, akým je táto verejná úloha vykonávaná, je stanovený v PDO. V PDO okresu Emsland sa uvádza, že dostupnosť komplexných a aktuálnych informácií o službách verejnej dopravy, ktoré sú poskytované CME, je podstatnou a integrálnou súčasťou tejto verejnej úlohy.

⁽³⁵⁾ Rozsudok z 12. septembra 2000, Pavlov a i., spojené veci C-180/98 až C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, bod 74; rozsudok z 10. januára 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA a i., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, bod 107.

- (150) Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 47), Komisia poukazuje na skutočnosť, že CME ponúka informácie bezodplatne a nahrádzané mu boli iba vzniknuté vecné a personálne náklady, ktoré muselo vopred financovať. Nebolo určené žiadne ziskové rozpätie. Komisia konštatuje, že investor v trhovom hospodárstve by informačné služby iba sotva poskytol spôsobom, akým ich poskytuje centrum mobility.
- (151) Komisia ďalej poukazuje na skutočnosť, že sa ukázalo, že situácia CME je iná než vo veci N 604/05, okres Wittenberg, K(2005) 1847 v konečnom znení, ktorá bola spomínaná v rozhodnutí o začatí konania. Vo veci Wittenberg boli autobusové spoločnosti prijímcami verejných prostriedkov, ktoré boli určené pre centrum mobility na úrovni okresu. Autobusové spoločnosti za centrum mobility v okrese Wittenberg platili. Verejné financovanie tým autobusové spoločnosti odbremeno od nákladov, ktoré by museli za normálnych podmienok znášať, a tým pre autobusové spoločnosti predstavovalo výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. V danom prípade je CME v rámci finančnej zodpovednosti spoločnosti EEB v postavení subjektu vykonávajúceho verejné úlohy, ktoré boli predtým vykonávané interne v rámci verejnej správy.
- (152) Na základe druhu činnosti CME však nie je možné úplne vylúčiť, že táto činnosť nemôže byť prinajmenšom principiálne vykonávaná investorom v trhovom hospodárstve.
- (153) Na základe informácií, ktoré Nemecko a tretie strany predložili po rozhodnutí o začatí konania, nie je Komisia schopná posúdiť, či prevádzka CME predstavuje v danom prípade hospodársku činnosť a spoločnosť EEB tým pri poskytovaní služieb konala ako podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (154) Ak by spoločnosť EEB konala ako podnik, vznikla by jej prostredníctvom verejných prostriedkov poskytnutých za tieto služby výhoda, ak by sa spolková krajina nesprávala ako investor v trhovom hospodárstve, čo sa zdá nepravdepodobné.

7.2.4.2. Štátne prostriedky a pripísateľnosť opatrenia štátu

- (155) Bolo zistené, že o financovaní CME rozhodol okres. CME je teda spoločnosťou EEB financované z verejných prostriedkov a príslušné rozhodnutie je pripísateľné štátu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.2.4.3. Vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

- (156) Ak by sa CME skutočne venovalo hospodárskej činnosti, spoločnosť EEB by pôsobila na trhu s poskytovaním informácií o službách verejnej dopravy v regióne, ktorá je v zásade otvorená hospodárskej súťaži. Na základe dostupných informácií a vzhľadom na miestny charakter služby, ktorú CME ponúka, nie je Komisia schopná zistiť, či je financovanie CME spôsobilé narušiť obchod medzi členskými štátmi v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.2.4.4. Záver

- (157) Z týchto dôvodov Komisia zastáva názor, že na základe prešetrovania nie je možný jednoznačný záver týkajúci sa otázky, či financovanie CME predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Z nasledujúcich dôvodov sa však Komisia v každom prípade domnieva, že ak by financovanie CME štátnu pomoc predstavovalo, bola by s vnútorným trhom zlučiteľná.

7.2.5. FINANCOVANIE NADOBUDNUTIA VOZIDIEL (VYKÁZANÉ V STÍLPCI 6)

7.2.5.1. Selektívna hospodárska výhoda pre podnik

- (158) V prvom kroku je potrebné skúmať, či je možné považovať spoločnosť EEB z hľadiska financovania nadobudnutia vozidiel za podnik (pozri predchádzajúce odôvodnenie 117). V tejto súvislosti najskôr Komisia konštatuje, že spoločnosť EEB kúpila vozidlá z poverenia okresu, a síce v rámci rozhodnutia okresu zaviesť v Emslande službu autobusov na objednávku. Spoločnosť EEB poskytovala tieto autobusy tretím stranám na základe zmlúv a za transparentných podmienok stanovených okresom Emsland. Autobusy využívali tretie osoby a nie samotná spoločnosť EEB. Spoločnosť EEB teda pôsobila ako sprostredkovateľský orgán služby verejnej dopravy. Koordinovala službu autobusov na objednávku v rámci svojich povinností v oblasti verejnej dopravy stanovených v spoločenskej zmluve (pozri odôvodnenie 14).

- (159) Preto je možné dospieť k záveru, že spoločnosť EEB sa nevenovala žiadnej hospodárskej činnosti a v tejto súvislosti nepredstavovala podnik, okres Emsland však spoločnosti EEB bezodplatne poskytoval k dispozícii aktíva a spoločnosť EEB výslovne nič nebráni v tom, aby tieto aktíva využívala pre svoje hospodárske činnosti. Spoločnosť EEB nadobudla päť autobusov s trhovou hodnotou vo výške 685 513,46 EUR bez toho, aby musela znášať s tým spojené náklady. Tieto autobusy sú v súvahe spoločnosti EEB uvádzané ako aktíva a spoločnosť EEB ich v zásade môže voľne používať na účel svojich hospodárskych činností. Hoci okres poveril spoločnosť EEB nadobudnutím autobusov na určitý účel, a síce rozšírenie systému autobusov na objednávku, neexistovalo žiadne výslovne obmedzenie pre spoločnosť EEB týkajúce sa výlučného používania autobusov v rámci systému autobusov na objednávku.
- (160) Vlastníctvo autobusov mohlo byť na prospech hospodárskym činnostiam spoločnosti EEB, pretože sa tým zlepšila finančná situácia spoločnosti EEB. Komisia dospela k záveru, že nie je možné vylúčiť, že financovanie tohto nadobudnutia poskytlo spoločnosti EEB ako podniku v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ selektívnu výhodu.

7.2.5.2. Štátne prostriedky a pripísateľnosť opatrenia štátu

- (161) Nadobudnutie bolo financované z prostriedkov okresu, ktorý patrí ako územná jednotka do verejnej správy. Nadobudnutie teda bolo financované zo štátnych prostriedkov v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Financovanie nadobudnutia bolo jednoznačne rozhodnutím okresu, a preto je v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ pripísateľné štátu.

7.2.5.3. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi

- (162) Ako už bolo uvedené, spoločnosti EEB bola financovaním nadobudnutia piatich autobusov poskytnutá selektívna výhoda v tom, že z toho mohli mať prospech hospodárske činnosti spoločnosti EEB. Odhliadnuc od jej verejných úloh sa spoločnosť EEB venuje aj hospodárskym činnostiam (pozri tiež odôvodnenie 118).
- (163) Zlepšením jej všeobecnej finančnej situácie by mohlo vlastníctvo vozidiel poskytnúť spoločnosti EEB možnosť narúšať hospodársku súťaž a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi z hľadiska hospodárskych činností spoločnosti EEB, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži medzi členskými štátmi.

7.2.5.4. Záver

- (164) Z týchto dôvodov Komisia zastáva názor, že nie je možné vylúčiť, že financovanie nadobudnutia piatich autobusov spoločnosťou EEB predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia preto musí skúmať, či je toto opatrenie možné považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.

7.2.6. ZÁVER O EXISTENCII POMOCI A JEJ ZÁKONNOSTI

- (165) Z uvádzaných dôvodov nie je možné vylúčiť, že akcie spoločnosti RWE prevedené v roku 1998, financovanie poskytnuté pre CME a autobusy na objednávku predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (166) Podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ musia členské štáty upovedomiť Komisiu o zámeroch v súvislosti s poskytnutím alebo upravením pomoci a nemôžu navrhované opatrenia vykonať, pokiaľ Komisia vo veci nerozhodla s konečnou platnosťou, s výnimkou prípadu, kedy predmetná pomoc nepodlieha oznamovacej povinnosti. Komisia konštatuje rovnako ako v predchádzajúcich prípadoch, že miestna a regionálna doprava autobusmi boli Nemeckom z pôsobnosti nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 vyňaté, čím sa využíva možnosť stanovená týmto nariadením ⁽³⁶⁾ a uplatniteľný je článok 3 ods. 2 nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70. Keďže nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 uplatniteľné nie je, nemohli byť predmetné opatrenia podľa tohto nariadenia vyčlenené.
- (167) Pokiaľ uvedené opatrenia predstavujú štátnu pomoc, Komisia zastáva názor, že Nemecko nedodržalo požiadavky podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ ⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ Pozri rozhodnutie Komisie v prípade štátnej pomoci N 604/2005 – verejné služby autobusovej dopravy v okrese Wittenberg, odôvodnenia 72 až 77.

⁽³⁷⁾ Rozsudok zo 14. januára 2004, Fleuren Compost/Komisia, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

7.3. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI

- (168) Keďže v prípade akcií spoločnosti RWE prevedených v roku 1998 sa jedná o štátnu pomoc a nie je možné vylúčiť, že podpora poskytnutá pre CME a autobusy na objednávku predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí Komisia v ďalšom kroku zistiť, či je možné predmetnú pomoc považovať na základe výnimiek stanovených v zmluve za zlučiteľnú s vnútorným trhom. Predpokladá sa, že všetky skúmané predmetné opatrenia tvoria náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, ktoré slúžia na koordináciu dopravy.
- (169) Článok 93 ZFEÚ stanovuje: „Pomoc je so zmluvami zlučiteľná, ak slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou.“ Týmto článkom sa zakladá lex specialis vo vzťahu k článkom 106 a 107 ZFEÚ. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora ⁽³⁸⁾ je možné pomoc pre pozemnú dopravu vyhlásiť za zlučiteľnú na základe článku 93 ZFEÚ iba v presne vymedzených prípadoch a iba vtedy, ak neohrozí všeobecné záujmy Únie.
- (170) Nemecko neuviedlo žiadne dôvody zlučiteľnosti, pretože zastáva názor, že žiadne z opatrení neobsahuje štátnu pomoc. V rozhodnutí o začatí konania boli vyjadrené pochybnosti v súvislosti so zlučiteľnosťou na základe nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70, nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Keďže predmetné opatrenia sa vzťahujú na náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, ktoré slúžia na koordináciu dopravy, spadajú pod nariadenie Rady (EHS) č. 1107/70; článok 3 ods. 2 nariadenia umožňuje preverenie náhrad za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, ktoré slúžia na koordináciu dopravy, voči dopravcovi alebo vo vzťahu k činnostiam, pre ktoré nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 neplatí. Obe nariadenia, (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70, boli zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ⁽³⁹⁾. Kým pomoc, ktorá predtým spadala pod nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69, je teraz posudzovaná v rámci nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, môže byť pomoc alebo zlučiteľnosť pomoci pre plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, ktoré slúžia na koordináciu dopravy, posudzovaná v rámci článku 93 ZFEÚ.
- (171) V záujme úplnosti bude zlučiteľnosť predmetných opatrení posudzovaná podľa predpisov platných v čase rozhodnutia ako aj podľa predpisov platných v čase vyplatenia prostriedkov. Z tohto dôvodu bude zlučiteľnosť posudzovaná podľa článku 93 ZFEÚ ako aj podľa článku 3 ods. 2 nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70, ako je to objasnené v odôvodneniach 172 a nasl. a 212 a nasl.

7.3.1. POSÚDENIE ZLUČITEĽNOSTI S ČLÁNKOM 93 ZFEÚ

- (172) Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sa v článku 93 uznáva pomoc na dopravu za zlučiteľnú so ZFEÚ len v presne vymedzených prípadoch, ktoré neohrozujú všeobecné záujmy Spoločenstva. Pojem „koordinácia dopravy“ použitý v článku 93 ZFEÚ má význam, ktorý presahuje jednoduchú skutočnosť uľahčiť rozvoj hospodárskej činnosti. Zahŕňa zásah orgánov verejnej moci, ktorého cieľom je usmerniť rozvoj sektora dopravy v spoločnom záujme.
- (173) V sektore dopravy sa môžeme stretnúť s ťažkosťami pri „koordinácii“ v hospodárskom zmysle, napríklad prepojeniach medzi jednotlivými dopravnými sieťami. Komisia už na tomto základe schválila štátnu pomoc podľa článku 93 ZFEÚ ⁽⁴⁰⁾.
- (174) V danom prípade boli akcie spoločnosti RWE prenesené na spoločnosť EEB, aby mohla vykonávať verejné úlohy v súvislosti s plánovaním a koordináciou miestnej verejnej prepravy cestujúcich. K týmto úlohám, ktoré sa uvádzajú v § 3 spoločenskej zmluvy spoločnosti EEB (pozri tiež odôvodnenie 14), patria zostavenie PDO pre okres, prevádzka CME ako aj organizácia školskej dopravy. Všetky tieto plnenia prispievajú ku koordinácii dopravy.

⁽³⁸⁾ Rozsudok z 12. októbra 1978, Komisia/Belgicko, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, bod 10.

⁽³⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

⁽⁴⁰⁾ Pozri napríklad rozhodnutie Komisie z 20. januára 2010 vo veci N 490/2010, Vlaamse regeling voor publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties (Ú. v. EÚ C 122, 20.4.2011, s. 2); pozri v tejto súvislosti tiež rozhodnutie Komisie z 20. júla 2010 vo veci C-17/2010, Firmin Srl (Ú. v. EÚ C 278, 15.10.2010, s. 28).

- (175) Pokiaľ je financovanie CME považované za štátnu pomoc, Komisia zastáva názor, že cieľom opatrenia je koordinácia informácií o verejných dopravných prostriedkoch.
- (176) V súvislosti s autobusmi na objednávku Komisia konštatuje, že predmetné opatrenie sa týka nákupu vozidiel, a síce z hľadiska ich poskytnutia skutočným prevádzkovateľom dopravných služieb. Spoločnosť EEB dopravnú službu zriadila a koordinovala a sama dopravnú službu neprevádzkovala.
- (177) Komisia konštatuje, že cieľom všetkých týchto opatrení bolo zabezpečiť, aby bola spoločnosť EEB schopná vykonávať určité úlohy v oblasti verejnej dopravy, ktoré boli predtým vykonávané v rámci okresnej správy. Cieľ jedného opatrenia síce nie je z hľadiska overenia existencie štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 relevantný (keď je rozhodujúci vplyv opatrenia), musí však byť zohľadnený pri overovaní zlučiteľnosti týchto opatrení s vnútorným trhom.
- (178) V súlade so zaužívanou rozhodovacou praxou je pomoc na koordináciu dopravy podľa článku 93 ZFEÚ považovaná za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak sú splnené nasledujúce podmienky:
- pomoc spĺňa jasne vymedzený cieľ spoločného záujmu,
 - pomoc je nevyhnutná a má stimulačný účinok,
 - pomoc je primeraná,
 - prístup k predmetnej infraštruktúre je otvorený a poskytuje sa na nediskriminačnom základe všetkým používateľom,
 - pomoc nesmie viesť k narušeniu hospodárskej súťaže v rozpore so spoločným záujmom.

7.3.1.1. *Jasne vymedzený cieľ všeobecného záujmu*

7.3.1.1.1. **Akcie z roka 1998**

- (179) Ako bolo uvádzané, akcie spoločnosti RWE boli prevedené na spoločnosť EEB v rámci rozhodnutia okresu prevziať podnik EE. Podnik EE predtým vykonával v rámci okresnej správy verejné úlohy v oblasti plánovania a koordinácie miestnej verejnej prepravy cestujúcich. Aby sa mohla spoločnosť EEB stať činnou, musela byť vybavená počiatočnou súvahou. Podľa § 3 jej spoločenskej zmluvy zahŕňajú úlohy spoločnosti EEB zostavenie PDO pre okres Emsland, prevádzku CME a organizáciu školskej dopravy. Všetky tieto úlohy je možné považovať za potrebné ako príspevok k rozvoju miestnej verejnej dopravy v okrese a následne pre koordináciu dopravy.
- (180) Komisia však vo svojom závere poukazuje na skutočnosť, že prevod a vlastníctvo akcií z roka 1998 z právneho hľadiska s týmito činnosťami nijak nesúvisia. Spolková republika Nemecko preukázala, že akcie doposiaľ v skutočnosti na žiadne iné činnosti použité neboli.
- (181) Existuje však riziko, že spoločnosť EEB tieto akcie predá a z výnosu z predaja alebo použitia akcií ako zábezpeky bude v tejto súvislosti financovať hospodárske činnosti v iných oblastiach.
- (182) Keďže spoločnosť EEB je ešte stále vlastníkom akcií, je možné vylúčiť, že bol výnos z predaja v prešetrovanom období použitý na účely hospodárskych činností.
- (183) Ak by mala spoločnosť EEB akcie z roka 1998 v budúcnosti na takéto účely použiť, bolo by možné uplatniť, že prevod akcií už nepredstavuje výlučne príspevok k dosiahnutiu cieľa koordinácie dopravy. Prvá podmienka zlučiteľnosti pomoci s článkom 93 ZFEÚ je preto daná iba vtedy, ak spoločnosť EEB nepoužíva akcie z roka 1998 na financovanie hospodárskych činností mimo jej verejných úloh. Komisia preto musí ako predpoklad zlučiteľnosti prevodu akcií z roka 1998 s vnútorným trhom zaviesť podmienky v súvislosti s použitím týchto akcií (pozri ďalej).

7.3.1.1.2. Centrum mobility Emsland

- (184) Ako sa uvádza v odôvodnení 47, okres rozhodol 31. júla 1995 o prevádzke centra mobility, aby verejnosti poskytol informačnú službu o verejnej doprave. Okres túto úlohu previedol na spoločnosť EEB pri jej založení 1. januára 1997. Prevádzka CME je jednou z úloh v súvislosti s plánovaním a koordináciou miestnej verejnej prepravy cestujúcich, ktorá je spoločnosti EEB výslovne priradená v rámci jej spoločenskej zmluvy.
- (185) Podľa § 2 ods. 2 a § 6 ZMDDS sa v prípade poskytovania verejných služieb dopravy jedná o verejnú úlohu. Spôsob, akým je táto verejná úloha vykonávaná, je stanovený v PDO. V PDO okresu Emsland sa uvádza, že dostupnosť komplexných a aktuálnych informácií o službách verejnej dopravy, ktoré sú poskytované CME, je podstatnou a integrálnou súčasťou tejto verejnej úlohy.
- (186) Prevádzka CME prispieva k efektívnemu a bezproblémovému poskytovaniu verejných dopravných prostriedkov, čím sa podieľa na plnení cieľa spoločného záujmu.

7.3.1.1.3. Autobusy na objednávku

- (187) Okres Emsland rozhodol o rozšírení systému autobusov na objednávku v obvode z dvoch rôznych dôvodov ⁽⁴¹⁾:
- zlepšenie dopravného napojenia miest a obcí v regióne na železničné stanice;
 - optimalizácia dopravného napojenia v rámci miest a obcí.
- (188) Autobusy na objednávku sa vo vedľajších dopravných časoch používajú na trasách verejnej dopravy na účel zlepšenia ponuky verejnej dopravy v týchto časoch. Autobusy na objednávku sú vhodné na požitie osobami na invalidných vozíkoch a s kočíkmi.
- (189) Komisia v posledných rokoch v množstve strategických dokumentov neustále zdôrazňovala, aké dôležité sú lepšie intermodálne spojenia. Usmernenia Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete 2013 uvedené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 ⁽⁴²⁾ stanovujú optimálnu integráciu a vzájomné prepojenie všetkých druhov dopravy ako jeden z najdôležitejších cieľov. K efektívnemu dopravnému systému vedie aj intermodálne prepojenie v rámci miest a obcí. Vyššia frekvencia potenciálne dostupných prierezových ponúk verejnej dopravy je v záujme obyvateľstva okresu o to viac, že sa jedná o jeden z menej osídlených priestorov Nemecka. Koordináciu systému autobusov na objednávku je preto možné klasifikovať ako príspevok k cieľu spoločného záujmu.
- (190) Podobne ako pre akcie z roka 1998 platí aj pre vlastníctvo autobusov na objednávku, že ak by mohlo spoločnosti EEB poskytnúť vo vzťahu k jej hospodárskym činnostiam výhodu, financovanie autobusov by už nepredstavovalo výlučne príspevok k cieľu koordinácie dopravy. Prvá podmienka zlučiteľnosti pomoci podľa článku 93 ZFEÚ je preto splnená iba vtedy, ak spoločnosť EEB nepoužije autobusy na objednávku na účely jej hospodárskych činností. V pripomienkach z 5. novembra 2012 Nemecko potvrdilo, že autobusy na objednávku boli v prešetrovanom období používané hlavne na službu autobusov na objednávku a spoločnosť EEB previedla výnos z predaja jedného z autobusov na okres. Nemecké orgány potvrdili, že v budúcnosti budú platiť rovnaké zásady. Na základe tohto záväzku zo strany Nemecka Komisia konštatuje, že financovanie autobusov na objednávku poslúžilo iba cieľu koordinácie dopravy.

7.3.1.2. Nevyhnutnosť pomoci a stimulačný účinok

7.3.1.2.1. Akcie z roka 1998

- (191) Prevod akcií z roka 1998 (spoločne s inými opatreniami ako napríklad pôvodný kapitálový vklad, ktorý nie je predmetom tohto rozhodnutia) vo všeobecnosti umožnil existenciu spoločnosti EEB. Bez týchto opatrení by spoločnosť EEB nebola schopná vykonávať verejné úlohy v oblasti plánovania a koordinácie miestnej verejnej prepravy cestujúcich. Pomoc vo forme prevodu akcií z roka 1998 je teda potrebná na účel dosiahnutia vyššie popísaného cieľa spoločného záujmu a má stimulačný účinok.

⁽⁴¹⁾ Rozhodnutie krajského zjazdu okresu Emsland z 20. februára 2006.

⁽⁴²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

7.3.1.2.2. Centrum mobility Emsland

- (192) Krajský výbor pri založení CME v júli 1995 konštatoval, že absencia ľahko dostupných informácií o možnostiach cestovania predstavuje jeden z najväčších nedostatkov vo verejnej doprave v okrese Emsland. Na trhu v okrese Emsland neboli takéto komplexné služby poskytované. Občianky a občania nemuseli CME za poskytnutie informácií nič platiť, čím spoločnosti EEB z tejto činnosti ani nevznikali žiadne príjmy, z ktorých by mohla pokrývať príslušné prevádzkové náklady. Komisia preto konštatuje, že pomoc na prevádzku CME bola nevyhnutná a mala stimulačný účinok.

7.3.1.2.3. Autobusy na objednávku

- (193) Pri overovaní nevyhnutnosti a stimulačného účinku pomoci zohľadňuje Komisia skutočnosť, že projekt by bez poskytnutia autobusov na objednávku nebol životaschopný. Na zasadnutí krajského zjazdu 8. februára 2006 bolo výslovne objasnené, že rozšírenie systému autobusov na objednávku by nemalo mať vplyv na už existujúce systémy autobusov na objednávku. Systém autobusov na objednávku by mal byť zavedený iba v tých oblastiach, v ktorých by iné systémy neboli hospodársky životaschopné.
- (194) Spoločnosť EEB nadobudla autobusy v mene okresu a poskytovala ich tretím stranám na základe zmlúv a za transparentných podmienok stanovených okresom Emsland. Tretie strany dostávali autobusy bezodplatne a spoločnosť EEB nedostávala žiadne príjmy z prenájmu alebo iné výnosy za poskytnutie autobusov, z ktorých by mohla nadobudnutie autobusov financovať. Autobusy používali subdodávatelia a tretie strany, nie však samotná spoločnosť EEB. Spoločnosť EEB preto nevedla žiadne príjmy z hospodárskeho využívania autobusov na objednávku. Spoločnosť EEB pôsobila ako sprostredkovateľský orgán služby verejnej dopravy. Koordinovala službu autobusov na objednávku v rámci svojich povinností v oblasti verejnej dopravy stanovených v spoločenskej zmluve (pozri odôvodnenie 14). Komisia preto zastáva názor, že pomoc pre spoločnosť EEB na rozvoj systému autobusov na objednávku bola nevyhnutná a mala stimulačný účinok.

7.3.1.3. Primeranosť nástroja pomoci

7.3.1.3.1. Akcie z roka 1998

- (195) Komisia pripomína, že dividendy, ktoré vyplynuli z vlastníctva akcií z roka 1998, si spoločnosť EEB neponechala. Boli buď použité na úhradu školskej dopravy (čo znamená, že boli použité namiesto prostriedkov okresu) alebo boli prevedené okresu. Preto možno predpokladať, že tržová hodnota akcií z roka 1998 je znížená, pokiaľ existuje naďalej záväzok vyplácať dividendy okresu, keďže hospodárska hodnota týchto akcií sa daným záväzkom znižuje.
- (196) Komisia preto zastáva názor, že pomoc vo forme prevodu akcií z roka 1998 je obmedzená na nevyhnutné minimum, ktoré je potrebné na to, aby mohla spoločnosť EEB vykonávať svoje verejné úlohy v oblasti koordinácie dopravy, a preto je úmerná cieľu sledovanému týmto opatrením.

7.3.1.3.2. Centrum mobility Emsland

- (197) Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 77), okres refundoval spoločnosti EEB skutočne vzniknuté náklady vo vzťahu k prevádzke CME a nebolo určené žiadne ziskové rozpätie. Komisia preto zastáva názor, že pomoc poskytnutá v dôsledku oznámeného opatrenia je primeraná.

7.3.1.3.3. Autobusy na objednávku

- (198) Pri preverovaní primeranosti pomoci zohľadňuje Komisia nasledujúce aspekty:

- spoločnosť EEB kúpila autobusy v mene okresu a skutočné náklady jej boli refundované,
- spoločnosť EEB nepoberá žiadne príjmy za to, že poskytuje autobusy na objednávku tretím stranám,
- ak by sa spoločnosti EEB nepodarilo nájsť tretie strany, ktoré majú záujem o prevádzku autobusov na objednávku, budú autobusy okresu vrátené,
- ak už autobusy prevádzkované nebudú, budú predané a výnos z predaja bude prevedený okresu.

- (199) Na základe týchto aspektov zastáva Komisia názor, že pomoc na financovanie autobusov na objednávku je primeraná.

7.3.1.4. *Pomoc resp. podporovaná činnosť sa poskytuje na nediskriminačnom základe všetkým používateľom.*

7.3.1.4.1. Akcie z roka 1998

- (200) V prípade služieb spoločnosti EEB v oblasti koordinácie dopravy sa jedná o verejné úlohy a tieto činnosti sa podľa definície poskytujú na nediskriminačnom základe všetkým.

7.3.1.4.2. Centrum mobility Emsland

- (201) CME poskytuje bezodplatne informácie všetkým občanom a občanom, ktorí o ne majú záujem. Okrem toho zbiera údaje od všetkých dodávateľov služieb verejnej dopravy, ktorí chcú tieto údaje poskytnúť. Dodávatelia služieb verejnej dopravy nemusia CME nič platiť za to, že poskytuje informácie o službách, ktoré poskytujú.
- (202) Z toho vyplýva, že prístup k daným službám je k dispozícii na nediskriminačnom základe všetkým užívateľom.

7.3.1.4.3. Autobusy na objednávku

- (203) Spoločnosť EEB ponúkla autobusy na objednávku všetkým autobusovým spoločnostiam v okrese, ktorí prevádzkujú služby verejnej dopravy, za rovnakých podmienok. Tieto podmienky stanovil okres Emsland. Okres zaslal autobusovým spoločnostiam list, z ktorého vyplývali podmienky, za ktorých boli autobusy na objednávku poskytované, a požiadal ich v ňom, aby prejavili svoj záujem.
- (204) Boli prenajímané na základe štandardnej zmluvy (pozri tiež odôvodnenie 80), v ktorej bolo stanovené, že dopravné podniky znášajú náklady na prevádzku a údržbu, nemusia však platiť nájomné. Autobusy používali subdodávatelia na trasách spoločnosti EEB a iné autobusové spoločnosti na svojich vlastných trasách.
- (205) Po dohovore s okresom boli autobusy použité sčasti aj v rámci školskej dopravy. Týka sa to všetkých piatich autobusov.
- (206) Z toho vyplýva, že prístup k danej infraštruktúre bol k dispozícii na nediskriminačnom základe všetkým užívateľom.

7.3.1.5. *Pomoc nevedie k narušeniu hospodárskej súťaže v rozpore so spoločným záujmom.*

7.3.1.5.1. Akcie z roka 1998

- (207) Prevod akcií z roka 1998 umožnil z finančného hľadiska iba vytvorenie podniku EEB, ktorý prednostne vykonáva verejné úlohy v oblasti koordinácie dopravy. Opatrenie preto nevedie k narušeniu hospodárskej súťaže v rozpore so spoločným záujmom.

7.3.1.5.2. Centrum mobility Emsland

- (208) Ako už bolo uvedené, CME zbiera za rovnakých podmienok údaje od všetkých dopravných podnikov pôsobiach v okrese Emsland a všetkým občanom a občanom poskytuje tieto údaje bezplatne. Nevedie teda k narušeniu hospodárskej súťaže v rozpore so spoločným záujmom.

7.3.1.5.3. Autobusy na objednávku

- (209) Ako už bolo uvedené, okres Emsland nariadil rozšírenie systému autobusov na objednávku pod podmienkou, že to nebude mať vplyv na už existujúce systémy autobusov na objednávku a bude vykonávaný na trasách, ktoré by boli neziskové. Keďže boli poskytnuté k dispozícii všetkým záujemcom za rovnakých podmienok, nepredpokladá sa, že zavedenie dodatočných trás viedlo k narušeniu hospodárskej súťaže v rozpore so spoločným záujmom.

7.3.1.6. *Záver a podmienka*

- (210) Z uvádzaných dôvodov zastáva Komisia názor, že pomoc poskytnutá vo forme akcií z roka 1998, ako aj autobusy na objednávku a CME predstavujú príspevok k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, že sú nevyhnutné a úmerné tomuto cieľu a že obchod medzi členskými štátmi nenarušujú do takej miery, ktorá je v rozpore so spoločným záujmom.
- (211) Ako sa uvádza v odôvodneniach 178 a nasl., nie je možné považovať prevod akcií z roka 1998 za výlučný príspevok k cieľu koordinácie dopravy, keďže spoločnosti EEB vzniká z vlastníctva týchto akcií a možnosti voľne nimi disponovať potenciálna výhoda z hľadiska jej hospodárskych činností, ktoré neslúžia bezpodmienečne koordinácii dopravy. Aby toto opatrenie zodpovedalo prvej podmienke zlučiteľnosti, nemôže si spoločnosť EEB ponechať dividendy ani výnosy z prípadného predaja akcií z roka 1998 a ani nemôže tieto akcie použiť ako záruku, aby získala od tretích strán finančné prostriedky na hospodárske činnosti. Komisia to stanoví ako podmienku zlučiteľnosti prevodu akcií z roka 1998 s vnútorným trhom.
- (212) Na základe uvedených skutočností zastáva Komisia názor, že tieto opatrenia sú zlučiteľné s článkom 93 ZFEÚ, s výhradou podmienky v súvislosti s použitím akcií z roka 1998.

7.3.2. POSÚDENIE ZLUČITELNOSTI S NARIADENÍM RADY (EHS) Č. 1107/70

- (213) Článok 3 ods. 2 nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70 umožňuje preverenie náhrad za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, ktoré slúžia na koordináciu dopravy, voči dopravcovi alebo vo vzťahu k činnostiam, pre ktoré nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 neplatí.
- (214) Rovnako ako v predchádzajúcich prípadoch sa predpokladá, že miestna a regionálna doprava autobusmi sú z pôsobnosti nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 ⁽⁴³⁾ vyňaté a uplatniteľný je článok 3 ods. 2 nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70. Podľa tohto nariadenia je možné platby okresu Emsland vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom, ak nepokrývajú viac než len náklady za poskytovanie určitej verejnej úlohy spoločnosťou EEB. Následne má byť preto preverené, či dostala spoločnosť EEB primerané vyrovnanie za plnenie jej úloh.

7.3.2.1. *Akcie z roka 1998*

- (215) Ako bolo uvádzané, akcie spoločnosti RWE boli prevedené na spoločnosť EEB v rámci rozhodnutia okresu prevziať podnik EE. Tento podnik predtým vykonával v rámci okresnej správy verejné úlohy v oblasti plánovania a koordinácie miestnej verejnej prepravy cestujúcich. Aby sa mohla spoločnosť EEB stať činnou, musela byť vybavená počiatočnou súvahou. Podľa § 3 jej spoločenskej zmluvy zahŕňajú úlohy spoločnosti EEB zostavenie PDO pre okres Emsland, prevádzku CME a organizáciu školskej dopravy. Všetky tieto úlohy je možné považovať za príspevok k rozvoju miestnej verejnej dopravy v okrese.
- (216) Bez príjmov z dividend sa tržová hodnota akcií z roka 1998 znižuje na hospodársku hodnotu týchto akcií v súvahe spoločnosti EEB. Komisia preto zastáva názor, že pomoc vo forme prevodu akcií z roka 1998 je obmedzená na nevyhnutné minimum, ktoré je potrebné na to, aby mohla spoločnosť EEB vykonávať svoje verejné úlohy a teda nedošlo k nadmernej kompenzácii.

7.3.2.2. *Centrum mobility Emsland*

- (217) Ako sa uvádza v odôvodnení 47, okres rozhodol 31. júla 1995 o prevádzke centra mobility, aby verejnosti poskytol informačnú službu o verejnej doprave. Okres túto úlohu previedol na spoločnosť EEB pri jej založení 1. januára 1997. Prevádzka CME je jednou z úloh, ktorá bola spoločnosti EEB výslovne pridelená v rámci jej spoločenskej zmluvy.
- (218) Ako už bolo vysvetlené (pozri odôvodnenie 77), okres refundoval spoločnosti EEB skutočne vzniknuté náklady vo vzťahu k prevádzke CME a nebolo určené žiadne ziskové rozpätie. Komisia preto zastáva názor, že pomoc poskytnutá v dôsledku oznámeného opatrenia nevedie k tomu, že by spoločnosť EEB získala nadmernú kompenzáciu.

⁽⁴³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 36.

7.3.2.3. *Autobusy na objednávku*

- (219) Ako už bolo vysvetlené, okres Emsland rozhodol o rozšírení systému autobusov na objednávku v obvode z dvoch rôznych dôvodov ⁽⁴⁴⁾:
- zlepšenie dopravného napojenia miest a obcí v regióne na železničné stanice,
 - optimalizácia dopravného napojenia v rámci miest a obcí.
- (220) Autobusy na objednávku sa vo vedľajších časoch v doprave používajú na trasách verejnej dopravy na účel zlepšenia ponuky verejnej dopravy v týchto časoch. Autobusy na objednávku sú vhodné na požitie osobami na invalidných vozíkoch a s kočíkmi.
- (221) Nemecko potvrdilo, že autobusy na objednávku môžu byť v prvom rade používané iba pre službu autobusov na objednávku. Ak by spoločnosť EEB autobusy predala, je povinná previesť výnos z predaja okresu (ako sa to už v jednom prípade stalo).
- (222) Komisia zastáva z nasledujúcich dôvodov názor, že ku nadmernej kompenzácii nedošlo:
- spoločnosť EEB kúpila autobusy v mene okresu a skutočné náklady jej boli refundované,
 - spoločnosť EEB nepoberá žiadne príjmy za to, že poskytuje autobusy na objednávku tretím stranám,
 - ak by sa spoločnosti EEB nepodarilo nájsť tretie strany, ktoré majú záujem o prevádzku autobusov na objednávku, budú autobusy okresu vrátené,
 - ak už autobusy prevádzkované nebudú, budú predané a výnos z predaja bude prevedený okresu.

7.3.2.4. *Záver a výhrada*

- (223) Vzhľadom na uvedené skutočnosti zastáva Komisia názor, že pomoc poskytnutá vo forme akcií z roka 1998 ako aj autobusy na objednávku a CME nepredstavujú nadmernú kompenzáciu za plnenie verejných úloh, ktoré spoločnosť EEB vykonáva pre okres Emsland.
- (224) Ako sa uvádza v odôvodneniach 117 a nasl., nie je možné považovať prevod akcií z roka 1998 za výlučný príspevok k ne hospodárskym činnostiam spoločnosti EEB, keďže spoločnosti EEB vzniká z vlastníctva týchto akcií a možnosti voľne nimi disponovať potenciálna výhoda z hľadiska jej hospodárskych činností. Aby toto opatrenie zodpovedalo prvej podmienke zlučiteľnosti, nemôže si spoločnosť EEB ponechať dividendy ani výnosy z prípadného predaja akcií z roka 1998 a ani nemôže tieto akcie použiť ako záruku, aby získala od tretích strán finančné prostriedky na hospodárske činnosti. Komisia podmieňuje zlučiteľnosť prevodu akcií z roka 1998 s vnútorným trhom splnením tejto podmienky.
- (225) Na základe uvedených skutočností zastáva Komisia názor, že tieto opatrenia sú podľa článku 3 ods. 2 nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70 zlučiteľné s vnútorným trhom, s výhradou podmienky v súvislosti s použitím akcií z roka 1998,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Počiatočné kapitálové dotácie a 280 310 akcií energetickej skupiny RWE predstavujú existujúcu pomoc v zmysle článku 108 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a článku 1 písm. b) bodu iv) nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 ⁽⁴⁵⁾.

Článok 2

Dividendy, ktoré spoločnosť Emsländische Eisenbahn GmbH získala z akcií, ako aj vyrovnanie za koordináciu školskej dopravy a zostavenie plánu dopravnej obslužnosti nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

⁽⁴⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 41.

⁽⁴⁵⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

Článok 3

Čo sa týka vyrovnaní, ktoré získala spoločnosť Emsländische Eisenbahn GmbH za prevádzku centra mobility Emsland, táto prípadná pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 93 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a článku 3 ods. 2 nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70.

Článok 4

1. Pokiaľ predstavujú autobusy prevezené na spoločnosť Emsländische Eisenbahnen GmbH štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, je táto pomoc v zmysle článku 93 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a článku 3 ods. 2 nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70 zlučiteľná s vnútorným trhom, s výhradou záväzku Nemecka podľa ods. 2.

2. Autobusy na objednávku sa používajú pre službu autobusov na objednávku. Pokiaľ by spoločnosť EEB jeden z autobusov predala, je povinná poskytnúť výnos okresu Emsland.

Článok 5

Pomoc, ktorú Nemecko poskytlo spoločnosti Emsländische Eisenbahn GmbH prevodom 37 630 akcií spoločnosti RWE v roku 1998, je zlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ sú splnené podmienky stanovené v článku 6.

Článok 6

1. Akcie sa nesmú predať alebo použiť ako záruka, s výnimkou prípadu, keď sú splnené podmienky stanovené v odseku 2.

2. Do dvoch mesiacov od prijatia tohto rozhodnutia podpíše spoločnosť Emsländische Eisenbahn GmbH dohodu s okresom Emsland v súvislosti s akciami spoločnosti RWE. Dohoda musí potvrdzovať tieto skutočnosti:

- Akcie spoločnosti RWE nesmú byť použité ako záruky alebo v akejkoľvek inej forme, ktorá by zvýhodňovala hospodárske činnosti spoločnosti EEB.
- Spoločnosť EEB odstupuje všetky dividendy z akcií spoločnosti RWE okresu Emsland.
- Všetky prípadné výnosy, ktoré spoločnosť EEB dosiahne z predaja akcií spoločnosti RWE, budú odstúpené okresu Emsland.

Článok 7

Nemecko do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia informuje Komisiu o opatreniach, ktoré prijalo na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím.

Článok 8

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 30. septembra 2016

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie