

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2017/639

z dne 30. septembra 2016

o državni pomoči SA.23216 – C 54/07 (ex NN 55/07) za podjetje Emsländische Eisenbahn GmbH, Nemčija

(notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 6232)

(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽¹⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Z dopisom z dne 30. avgusta 2002 so podjetja Ludger Albers oHG, Reinhard Bittner, Elbert GmbH & Co. KG, Auto Fischer GmbH & Co. KG, Kalmer GmbH, Richters Reisen in Wessels Reisen (v nadaljnjem besedilu: pritožniki) Evropski komisiji (v nadaljnjem besedilu: Komisija) predložili pritožbo v zvezi z domnevno nezakonito dodeljeno državno pomočjo podjetju Emsländische Eisenbahn GmbH (v nadaljnjem besedilu: EEB). Pritožniki so 13. julija 2006 poslali še en dopis o razširitvi obsega njihove pritožbe in 22. novembra 2006 predložili dodatne informacije.
- (2) Komisija je na podlagi pritožb od nemških organov večkrat zahtevala informacije ⁽²⁾, na kar so se nemški organi odzvali ⁽³⁾.
- (3) Komisija je z dopisom z dne 28. novembra 2007 Nemčijo obvestila, da bo začela postopek iz člena 88(2) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti (v nadaljnjem besedilu: Pogodba ES). Nemčija je svoje pripombe poslala 24. aprila 2008.
- (4) Sklep Komisije, da začne postopek (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka), je bil 9. julija 2008 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽⁴⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe.
- (5) Pritožniki so na podlagi sklepa o začetku formalnega postopka preiskave prvi sklop pripomb poslali 21. februarja 2008. Po objavi so 25. avgusta 2008 in 29. avgusta 2008 predložili nadaljnje pripombe.

⁽¹⁾ UL C 174, 9.7.2008, str. 13.

⁽²⁾ 3. oktobra 2006, 27. novembra 2006 in 13. marca 2007.

⁽³⁾ 24. oktobra 2006, 26. januarja 2007 in 19. junija 2007.

⁽⁴⁾ Glej opombo 1.

- (6) Podjetje Nahverkehrsberatung Südwest je pripombe predložilo 29. julija 2008 ter 16. in 29. oktobra 2008 poslalo nezaupne različice informacij. Še ena tretja stran, ki se je odločila, da bo ostala anonimna, je pripombe predložila 23. julija 2008.
- (7) Komisija je 26. novembra 2008 Nemčiji posredovala pripombe zainteresiranih strani. Stališča Nemčije pa je prejela v dopisu z dne 26. januarja 2009.
- (8) Nemški organi so 9. julija 2009 na podlagi zahtevka Komisije z dne 30. aprila 2009 predložili dodatne informacije.
- (9) Nemški organi so dodatne informacije predložili 16. decembra 2009, 4. avgusta 2010 in 23. junija 2011.
- (10) Komisija je 20. oktobra 2011 na Nemčijo naslovila dopis, njen odgovor pa prejela 10. novembra 2011.
- (11) Nemški organi so 5. junija 2012, 6. maja 2013 in 21. novembra 2013 na podlagi zahtevka Komisije predložili dodatne informacije.

2. DEJSTVA

2.1 UPRAVIČENEC

- (12) Upravičenec do domnevno nezakonite državne pomoči, podjetje *Emsländische Eisenbahn GmbH* ⁽⁵⁾ (v nadaljnjem besedilu: EEB), je bil ustanovljen 1. januarja 1997 in je nastal iz povezane javne agencije z enakim imenom (v nadaljnjem besedilu: EE).
- (13) Okrožje *Landkreis Emsland* (v nadaljnjem besedilu: okrožje Emsland) (javna uprava regije Emsland) je edini družbenik podjetja EEB vse od njegove ustanovitve. Tako ima obsežen nadzor nad delovanjem podjetja EEB. V skladu z odstavkom 10 statuta (*Gesellschaftsvertrag*) podjetja EEB okrožje Emsland imenuje izvršnega direktorja podjetja EEB in ima zadnjo besedo pri ključnih poslovnih odločitvah (letni računovodski izkazi, gospodarski načrti itd.).
- (14) V skladu z odstavkom 3 statuta podjetja EEB so podjetju EEB dodeljene naslednje javne naloge, povezane z načrtovanjem in usklajevanjem javnega lokalnega potniškega prevoza:
 - priprava načrta *Nahverkehrsplan* (načrt lokalnega prevoza, v nadaljnjem besedilu: NVP) za okrožje Emsland po posvetovanju s podjetji, ki opravljajo prevoz,
 - vzpostavitev in upravljanje informacijskega centra *Mobilitätszentrale* (informacijski center za javni regionalni potniški prevoz; v nadaljnjem besedilu: MCE ali center za mobilnost okrožja Emsland) in uvedba izboljšanih informacijskih sistemov,
 - organizacija šolskega prevoza in vključitev neintegriranega šolskega prevoza v redni lokalni potniški prevoz, kot je določeno v oddelkih 109 in 114 zakona *Niedersächsisches Schulgesetz* z dne 3. marca 1998 ⁽⁶⁾ (zakon o šolstvu Spodnje Saške, v nadaljnjem besedilu: NSG),
 - uvedba izboljšav v zvezi s tarifami,
 - sodelovanje s sektorjem železniškega prevoza.

⁽⁵⁾ <http://www.eeb-online.de/>

⁽⁶⁾ Uradni list Spodnje Saške iz leta 1998, stran 137, nazadnje spremenjen s členom 2 zakona z dne 12. julija 2007, Uradni list Spodnje Saške, št. 22/2007, stran 339 –VORIS 22410 01.

- (15) EEB ima več dovoljenj *Linienverkehrsgenehmigungen* (dovoljenja za linijski prevoz) za linije lokalnega avtobusnega potniškega prevoza v okrožju Emsland ⁽⁷⁾. Ker ima EEB taka dovoljenja, je upravljanje teh linij oddal v podizvajanje več avtobusnim podjetjem (tako imenovani *Übertragung der Betriebsführung* ⁽⁸⁾), med drugim svoji podružnici, podjetju EVG.
- (16) EEB je dejaven tudi na področju železniškega tovornega prevoza, zlasti po lastnih železniških tirih, in na področju upravljanja infrastrukture teh tirov.

2.2 TRG LOKALNEGA AVTOBUSNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA V OKROŽJU EMSLAND

- (17) Od 1. januarja 1996 so mesta in okrožja v skladu z zakonom *Nahverkehrsgesetz des Landes Niedersachsen* (zakon Spodnje Saške o lokalnem prevozu, v nadaljnjem besedilu: NNVG) odgovorni za zagotavljanje nujenja ustreznega javnega prevoza. Zato je moralo okrožje Emsland zagotoviti ureditev načrtovanja, organizacije in financiranja javnega prevoza v tem okrožju. Nato je za opravljanje teh nalog, kot so navedene v odstavku 3 statuta podjetja EEB (glej uvodno izjavo 14 zgoraj), zadolžilo EEB.
- (18) Omrežje javnega avtobusnega prevoza je razdeljeno na linije, za katere se na konkurenčni podlagi dodelijo dovoljenja za linijski prevoz v skladu z oddelkom 13 in 42 nemškega zakona *Personenbeförderungsgesetz* (zakon o nacionalnem potniškem prevozu). Večina podjetij, ki opravljajo javni potniški prevoz v okrožju Emsland, je iz tega okrožja.
- (19) Trg lokalnega avtobusnega prevoza v okrožju Emsland je razdeljen na dva glavna dela. V južnem delu okrožja so zasebna avtobusna podjetja, med drugim dva od pritožnikov (Reinhard Bittner in Kalmer), prestrukturirala svoje dejavnosti avtobusnega prevoza v tarifnem združenju *Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd* (združenje prevoznikov Emsland-Süd, v nadaljnjem besedilu: VGE-Süd).
- (20) V osrednjem in severnem delu okrožja Emsland sta glavni združenji lokalnih prevoznikov *RegioNetz-Mitte* (tarifno združenje RegioNet-Centre, ki ga sestavljajo EEB in tri zasebna avtobusna podjetja) in *Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord* (tarifno združenje Emsland center/sever, v katero so vključeni preostali pritožniki).
- (21) EEB organizira šolski prevoz v celotnem okrožju Emsland, in sicer v integrirani in neintegrirani obliki.
- (22) Šolski prevoz je lahko vključen v redne avtobusne linije. S prevozniki na zadevnih linijah se sklene pogodba, na podlagi katere so obvezani upoštevati povpraševanje po šolskem prevozu. Šolske vozovnice plačuje okrožje Emsland prek EEB.
- (23) Za učence, ki so upravičeni do šolskega prevoza, vendar ne živijo ob rednih avtobusnih linijah, EEB organizira neintegrirani šolski prevoz. Opravljanje te storitve se na podlagi javnega razpisa odda avtobusnim podjetjem, ki morajo upoštevati nekatere pogoje, zlasti v zvezi z linijami in voznimi redi. Okrožje Emsland podjetju EEB povrne zneske, ki jih zaračunajo prevozniki.

3. PODROBEN OPIS UKREPOV

- (24) Komisija je v sklepu o začetku postopka ⁽⁹⁾ oblikovala preglednico na podlagi informacij, ki so jih predložili nemški organi, v kateri so bila navedena finančna nakazila podjetju EEB, ki so bila predmet preiskave. Stolpci od 1 do 6 te preglednice so prikazani spodaj ⁽¹⁰⁾. Stolpci od 7 do 9 preglednice so bili izločeni, saj se je Komisija odločila, da v sklepu o začetku postopka ne bo ugovarjala tem plačilom.

⁽⁷⁾ V skladu z zakonom *Personenbeförderungsgesetz* z dne 21. marca 1961 (nacionalni zakon o potniškem prevozu; v nadaljnjem besedilu: PBefG).

⁽⁸⁾ Oddelek 3(2) št. 3 PBefG.

⁽⁹⁾ Glej opombo 1.

⁽¹⁰⁾ Vsi zneski so navedeni v eurih (EUR). Za obdobje 1997–2001 so bili zneski, ki so bili v proračunskih napovedih in revizijah navedeni v nemških markah (DM), pretvorjeni v eure na podlagi tečaja 1: 1,9558 (EUR: DM). Šteje se, da so manjše razlike med zneski, navedenimi v proračunskih napovedih in revizijah, ter zneski, ki jih je navedla Nemčija, posledica pretvorbe valute; Komisija svojo proučitev utemeljuje na zneskih, ki jih je navedla Nemčija. Znak – v preglednici pomeni, da izjava ni bila predložena, 0 pa, da finančna podpora ni bila dodeljena.

Preglednica 1

Ustrezni ukrepi, ki so bili proučeni v okviru sklepa o začetku postopka

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Ustanovitveni kapital	Dividende	„Kritje izgube za storitve javnega lokalnega potniškega prevoza“ ⁽¹⁾	„Nadomestilo za stroške šolskega prevoza“	Finančna podpora za upravne stroške, oddelek 7(4) NNVG ⁽²⁾	Finančna podpora za lokalni potniški prevoz na podlagi oddelka 7(5) NNVG ⁽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⁾ Ti zneski so navedeni v proračunskih napovedih in revizijah za okrožje Emsland pod št. 67.500 *Verlustrausgleich für ÖPNV-Leistungen* (Izravnava izgub za storitve lokalnega potniškega prevoza).

⁽²⁾ NNVG z dne 28. junija 1995 je bil nato prilagojen 16. decembra 2004 (zakon Spodnje Saške o lokalnem prevozu), in sicer na podlagi zakona *Regionalisierungsgesetz des Bundes* z dne 27. decembra 1993 (nacionalni zakon o regionalizaciji).

⁽³⁾ Prilagoditev NNVG z dne 16. decembra 2004, ki je začela veljati 1. januarja 2005, je izražala dejstvo, da se je financiranje javnega prevoza spremenilo na nacionalni ravni. Znesek, dodeljen na prebivalca, se je malce zmanjšal, vendar je bil dopolnjen s sredstvi *Regionalisierungsmittel* (regionalna sredstva) za izboljšanje delovanja javnega prevoza, kar je prikazano v stolpcu 6.

⁽⁴⁾ Ta znesek zajema prvotno odobreni kapital v višini 410 000 EUR in delnice v vrednosti 11 248 593,93 EUR.

⁽⁵⁾ Ta znesek se razume kot razdeljen na naslednje kategorije: spodbujanje trženja in izboljšanja informacij za potnike, kar vključuje tekoče stroške Centra za mobilnost okrožja Emsland (116 876,09 EUR), nakup programske opreme DIVA-Geo kot podlage za zemljevide za MCE (17 402,90 EUR), pripravo evidence avtobusnih postajališč (28 815,34 EUR), vozni park (avtobusni prevoz na zahtevo) (520 989,05 EUR), čakalnice za potnike v avtobusnem prometu (59 376,46 EUR) in programsko opremo za načrtovanje lokalnega potniškega prevoza (37 000 EUR).

- (25) V naslednjih oddelkih so povzeti dejanski podatki, ki temeljijo na dokumentaciji, ki so jo posredovali Nemčija in pritožniki pred sklepom o začetku postopka in po njem.

3.1 PRISPEVANJE USTANOVITVENEGA KAPITALA IN PRENOSI DELNIC (STOLPEC 1)

- (26) Okrožje Emsland je na podjetje EEB preneslo ustanovitveni kapital v višini 800 000 DM (pribl. 410 000 EUR), ko je bilo upravljanje nekdanje povezane javne agencije EE in njenih sredstev oddano v zunanje izvajanje in je bil leta 1997 ustanovljen EEB. Poleg tega je bilo na podjetje EEB preneseno lastništvo delnic RWE ⁽¹¹⁾.

⁽¹¹⁾ RWE je vodilno energetska podjetje v Nemčiji.

- (27) V času sklepa o začetku postopka ni bilo jasno, ali je prenos delnic del ustanovitvenega kapitala podjetja EEB ali kapitalska injekcija, ki ob ustanovitvi podjetja EEB ni bila predvidena. Nemčija je pojasnila, da je bila večina delnic, tj. 280 310 delnic RWE s tržno vrednostjo 9 686 523,78 EUR, del ustanovitvenega kapitala. Te delnice so bile pred ustanovitvijo podjetja EEB prenesene na povezano javno agencijo EE.
- (28) Vendar je bilo 37 630 delnic s tržno vrednostjo 1 689 264,40 EUR prenesenih šele 12. oktobra 1998, tj. več kot eno leto po ustanovitvi podjetja EEB.

3.2 INTEGRIRANI ŠOLSKI PREVOZ V JUŽNEM DELU OKROŽJA EMSLAND DO 31. DECEMBRA 2005 (STOLPCA 2 IN 3) ⁽¹²⁾

- (29) Podjetje EEB je zneske, navedene v stolpcu 2 (dividende), in zneske, navedene v stolpcu 3 (finančna podpora, navedena v proračunskih napovedih in revizijah za okrožje Emsland pod št. 67.500 *Verlustausgleich für ÖPNV-Leistungen* (Izravnavna izgub za storitve lokalnega potniškega prevoza)), uporabilo za povračilo stroškov združenja VGE-Süd za storitve integriranega šolskega prevoza v južnem delu okrožja Emsland.
- (30) Dividende v stolpcu 2 so dividende, ki jih je podjetje EEB prejelo iz zgoraj navedenih delnic RWE.
- (31) V južnem delu okrožja Emsland je šolski prevoz v integrirani obliki večinoma izvajalo združenje VGE-Süd na podlagi pogodbe, podpisane med združenjem VGE-Süd in agencijo EE. Z ustanovitvijo podjetja EEB leta 1997 je to pogodbo nadomestila enaka pogodba med podjetjem EEB in združenjem VGE-Süd. Podjetje EEB je pogodbo 31. decembra 2005 prekinilo.
- (32) Prvotna pogodba med podjetjem EEB in združenjem VGE-Süd je predvidevala pavšalno nadomestilo v višini 1 705 362,94 EUR letno. Ta znesek se je 1. novembra 2000 zvišal za 10 %, na 1 839 116,88 EUR.
- (33) V stolpcih 2 in 3 je prištet pavšalni znesek, dogovorjen med podjetjem EEB in združenjem VGE-Süd. Okrožje Emsland je vrednost dividend (stolpec 2) odštelo od skupnega zneska, ki ga je bilo treba plačati združenju VGE-Süd za njegove storitve, in preostali znesek (stolpec 3) preneslo na EEB. To je prikazano v spodnji preglednici, ki temelji na dodatnih podatkih, ki so jih predložili nemški organi po sklepu o začetku postopka.

Preglednica 2

Plačila združenju VGE-Süd za integrirani šolski prevoz

Leto	Dividende (stolpec 2)	„Kritje izgube za storitve lokalnega javnega potniškega prevoza“ (stolpec 3)	Skupaj (plačano združenju 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⁾ Dividende in „kritje izgube za storitve javnega lokalnega potniškega prevoza“.

Leto	Dividende (stolpec 2)	„Kritje izgube za storitve lokalnega javnega potniškega prevoza“ (stolpec 3)	Skupaj (plačano združenju 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) Nemški organi so za to celico prvotno navedli znesek v višini 3 160 667,25 EUR. Pozneje je Nemčija pojasnila, da so bila v stolpcu 3 za leto 1997 navedena ne le plačila združenju VGE-Süd, ampak tudi plačila drugim podjetjem. Šele z letom 1998 je bilo vzpostavljeno jasno razlikovanje med plačili združenju VGE-Süd (stolpec 3) in plačili za neintegrirani šolski prevoz, za podjetje Deutsche Bahn AG in za drug integrirani šolski prevoz (stolpec 4). Če bi bili zneski za leto 1997 izračunani tako kot v naslednjih letih, bi bil v stolpcu 3 naveden znesek v višini 1 508 790,29 EUR, v stolpcu 4 pa znesek v višini 5 936 951,31 EUR (sprememba v višini 1 651 876,97 EUR v stolpcih 3 in 4, kar ustreza znesku, plačanemu avtobusnim podjetjem v severnem in južnem delu okrožja Emsland). Vsota obeh stolpcev pomeni skupni znesek, ki je bil plačan za šolski prevoz v okrožju Emsland.

- (34) Ko se je pogodba med podjetjem EEB in združenjem VGE-Süd leta 2005 iztekla, je podjetje EEB okrožju Emsland povrnilo vrednost dividend iz leta 2006.
- (35) Pritožniki so Komisiji predložili preglednico vseh plačil, ki jih je združenje VGE-Süd prejelo do 31. decembra 2005 in ki se razlikujejo od zgoraj navedenih zneskov. Podatki so naslednji:

Preglednica 3

Plačila združenju VGE-Süd za vse storitve

(v EUR)

Leto	Neto vrednost	7-odstotni DDV	Bruto vrednost
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) Nemški organi so pojasnili, da je razlika med zneskom, ki ga je združenje VGE-Süd prejelo po navedbah pritožnikov, in vsoto stolpcev 2 in 3 rezultat tega, da združenje VGE-Süd ni izvajalo samo storitev integriranega šolskega prevoza, zajetih v stolpcih 2 in 3, ampak občasno tudi storitve neintegriranega šolskega prevoza, za katere mu je okrožje Emsland izplačalo nadomestilo prek podjetja EEB.

3.3 „NADOMESTILO ZA STROŠKE ŠOLSKEGA PREVOZA“ (STOLPEC 4)

- (37) Finančna podpora, navedena v proračunskih napovedih in revizijah za okrožje Emsland pod št. 67.510 *Erstattung der Kosten für die Schülerbeförderung* (Nadomestilo za stroške šolskega prevoza), je bila namenjena izravnavi izdatkov podjetja EEB za organizacijo šolskega prevoza v osrednjem in severnem delu okrožja Emsland ⁽¹³⁾ ter, s sklenitvijo pogodbe z združenjem VGE-Süd 31. decembra 2005, tudi v južnem delu tega okrožja. Ti izdatki so vključevali integrirani in neintegrirani šolski prevoz.
- (38) Ko je Komisija začela formalno preiskavo, ni imela na voljo informacij, na podlagi katerih bi lahko ugotovila, ali so bila finančna sredstva, ki jih je podjetje EEB prejelo za povračilo stroškov prevoznim podjetjem za izvajanje tega šolskega prevoza, enaka dejanskim izplačilom podjetja EEB tem podjetjem.
- (39) Nemški organi so zagotovili dodatna pojasnila in dokumentacijo, ki so dokazovali, da je podjetje EEB za integrirani šolski prevoz, ki spada v stolpec 4, od avtobusnih podjetij prejelo vozovnice za tiste učence, ki so se vozili na rednih avtobusnih linijah. Letne poravnave z okrožjem Emsland so zagotovile, da se zneski, plačani podjetju EEB, ujemajo z zneski, ki jih je podjetje EEB nakazalo avtobusnim podjetjem. Plačila so se izvajala prek klirinškega računa. Okrožje Emsland je dalo zahtevane zneske na voljo, podjetje EEB pa jih je nakazalo v imenu okrožja. Klirinški račun je vsako leto preveril neodvisni pooblaščen računovodja, ki je ugotovil, da se prihodki in izdatki ujemajo.
- (40) Nemški organi so še pojasnili, da so bili pri gospodarskih rezultatih podjetja EEB upoštevani prihodki iz integriranega šolskega prevoza, ki so ga izvajale tretje osebe na linijah, za katere ima EEB dovoljenja za linijski prevoz, in iz neintegriranega šolskega prevoza. Neodvisni pooblaščen računovodja je v okviru letnega pregleda letnega poročila podjetja EEB preveril tudi ujemanje prihodkov in izdatkov, povezanih s temi finančnimi postavkami.
- (41) Poleg tega so nemški organi zagotovili posodobljen in popravljen pregled letnih izplačil podjetju EEB za usklajevanje šolskega prevoza.

Preglednica 4

Pregled dejanskih izplačil za šolski prevoz

(v EUR)

Leto	„Kritje izgube za storitve javnega lokalnega potniškega prevoza“ (stolpec 3)	„Nadomestilo za stroške šolskega prevoza“ (stolpec 4)	Skupni znesek plačil okrožja Emsland podjetju 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 okviru te proračunske vrstice je bilo izplačano tudi nadomestilo združenju VGE-Süd.

(v EUR)

Leto	„Kritje izgube za storitve javnega lokalnega potniškega prevoza“ (stolpec 3)	„Nadomestilo za stroške šolskega prevoza“ (stolpec 4)	Skupni znesek plačil okrožja Emsland podjetju EEB
2006		8 022 784,94	8 022 784,94
2007		9 175 787,60	9 175 787,60

3.4 FINANČNA PODPORA ZA UPRAVNE STROŠKE LOKALNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA, KI IZHAJA IZ ZVEZNIH FINANČNIH SREDSTEV V SKLADU Z ODDELKOM 7(4) NNVG (STOLPEC 5)

- (42) Finančna podpora, navedena v proračunskih napovedih in revizijah okrožja Emsland pod št. 71.510 *Zuwendungen an die Emsländische Eisenbahn aus dem Verwaltungskostenanteil des Landes* (Subvencije podjetju EEB od deleža Spodnje Saške pri upravnih stroških), je bila povračilo stroškov podjetja EEB, nastalih pri opravljanju nalog, ki spadajo na področje javne politike in ki jih je podjetju EEB preneslo okrožje Emsland.
- (43) Te javne naloge vključujejo pripravo NVP ⁽¹⁴⁾. Materialni stroški za NVP, ki se pripravi vsakih pet let, so znašali 11 248,42 EUR leta 1997, 25 000 EUR leta 2002 in 8 793 EUR leta 2003.
- (44) V času sklepa o začetku postopka je imela Komisija pomisleke, ali je bil celotni znesek iz stolpca 5 porabljen za stroške, povezane s pripravo NVP, ali pa so bila izplačila porabljena tudi za financiranje drugih (gospodarskih) dejavnosti in ali je bilo v stolpcu 5 zajeto tudi povračilo za upravne stroške za ustanovitev in upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland.
- (45) Nemčija je pojasnila, da so stroški, navedeni v stolpcu 5, vključevali stroške zaposlenih in materialne stroške za načrtovanje javnega prevoza, centra za mobilnost okrožja Emsland (do konca leta 2004) in usklajevanje šolskega prevoza.
- (46) Do konca leta 2004 financiranje centra za mobilnost okrožja Emsland ni bilo ločeno od drugih stroškov, ki spadajo v stolpec 5. Leta 2005 je bilo po spremembi NNVG uvedeno ločevanje in zneski, namenjeni centru za mobilnost okrožja Emsland, so bili preneseni v novo proračunsko vrstico, vključeno v stolpec 6 „Nadomestila na podlagi NNVG“.
- (47) Center za mobilnost okrožja Emsland je informacije o lokalnem javnem prevozu zagotavljal brezplačno. Izvajal je avtobusne in železniške storitve v okrožju Emsland ter zagotavljal informacije ne glede na ponudnika storitve. *Kreisausschuss* (organ odločanja okrožja Emsland) je julija 1995 sklenil, da bo ustanovil center za mobilnost okrožja Emsland. Takrat je okrožje Emsland ugotovilo, da pomanjkanje informacij o javnem prevozu, ki so bile na voljo v regiji, pomeni velik primanjkljaj za politiko javnega prevoza.
- (48) Po ustanovitvi podjetja EEB leta 1997 je okrožje dejavnosti centra za mobilnost okrožja Emsland oddalo v zunanje izvajanje podjetju EEB. V odstavku 3 statuta podjetja EEB je bilo upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland zaupano podjetju EEB kot ena od nalog, ki prispevajo k organizaciji in usklajevanju prevoza. Državlani lahko pokličejo MCE, če želijo pridobiti informacije v zvezi s prevozi, od leta 1999 pa ima MCE tudi informacijski pult na železniški postaji Meppen, ki stoji poleg informacijskega pulta podjetja Deutsche Bahn AG.
- (49) Stolpec 5 je vključeval tudi pavšalni znesek v višini 3 558,65 EUR, ki je bil leta 1998 dogovorjen med podjetjem EEB in okrožjem Emsland v zvezi z organizacijo in finančno poravnavo šolskega prevoza. Ta letni pavšalni znesek je bil uporabljen kot nadomestilo za stroške računovodstva, povezane z izplačili podjetju Deutsche Bahn AG ter avtobusnim podjetjem, ki opravljajo linijski prevoz v severnem in južnem delu okrožja Emsland.

⁽¹⁴⁾ Komisija je v uvodni izjavi 53 sklepa o začetku postopka sklenila, da je priprava NVP naloga, ki spada v pristojnost javne politike.

3.5 FINANČNA PODPORA ZA LOKALNI POTNIŠKI PREVOZ, KI IZHAJA IZ ZVEZNIH FINANČNIH SREDSTEV V SKLADU Z ODDELKOM 7(5) NNVG (STOLPEC 6)

- (50) Finančna podpora, navedena v proračunskih napovedih in revizijah okrožja Emsland pod št. 71.500 *Zuwendungen nach dem NNVG* ⁽¹⁵⁾ (Nadomestila na podlagi NNVG), je bila dodeljena po zadnji prilagoditvi regionalnega zakona NNVG (zakon Spodnje Saške o lokalnem prevozu), ki je začel veljati 1. januarja 2005, da bi zajemal spremembo pravil v zvezi s financiranjem javnega prevoza na nacionalni ravni. Znesek, dodeljen na prebivalca, se je malce zmanjšal, vendar je bil delno nadomeščen z novimi sredstvi *Regionalisierungsmittel* (regionalna sredstva) za izboljšanje delovanja javnega prevoza, kar je navedeno v stolpcu 6.
- (51) Sredstva v stolpcu 6 so bila porabljena za upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland in nakup voznega parka, namenjenega za sistem avtobusnih prevozov na zahtevo. Zneski plačil, navedeni v stolpcu 6, so zajemali tudi druge stroške, za katere je Komisija v sklepu o začetku postopka sklenila, da niso pomenili državne pomoči ⁽¹⁶⁾.
- (52) Kot je bilo opisano zgoraj, se je MCE do leta 2004 financiral v skladu s stolpcem 5, od leta 2005 pa v skladu s stolpcem 6. Nemčija je pojasnila, da so zneski, ki jih je podjetje EEB prejelo za MCE in so navedeni v stolpcu 6, znašali 85 000 EUR leta 2005, 98 000 EUR leta 2006 in 93 460,87 EUR leta 2007.
- (53) Okrožje Emsland se je še odločilo, da bo del sredstev iz stolpca 6, ki jih je bilo treba nameniti spodbujanju javnega prevoza, porabilo za razširitev sistema avtobusnih prevozov na zahtevo. Ta sistem prevozov na zahtevo zagotavlja razpoložljivost avtobusov za prevoz na zahtevo na rednih linijah ob določenih urah, če oseba pokliče center za mobilnost okrožja Emsland in sporoči zahtevo. Namen uvedbe avtobusov za prevoz na zahtevo je bil učinkovito izboljšati povezavo do železniških postaj in med različnimi okrožji, brez opravljanja avtobusnih prevozov, če ni povpraševanja po njih.
- (54) Nemški organi so pojasnili, da je okrožje Emsland financiralo nakup petih novih avtobusov podjetja EEB v skupnem znesku 685 513,46 EUR. 520 989,05 EUR za štiri avtobuse leta 2006 in 164 524,42 EUR za peti avtobus leta 2007.
- (55) Podjetje EEB je avtobuse za prevoz na zahtevo ponudilo prevoznim podjetjem pod enakimi pogoji, ki jih je določilo okrožje Emsland. Avtobusi so bili zakupljeni na podlagi standardne pogodbe, s katero je bilo predvideno, da prevozna podjetja krijejo operativne stroške in stroške vzdrževanja, vendar ne plačujejo najemnine. Avtobuse so uporabljali podizvajalci na linijah podjetja EEB in druga prevozna podjetja na svojih zadevnih linijah. Avtobusi so ostali v lasti podjetja EEB, da je lahko okrožje Emsland ohranilo nadzor nad njimi.

3.6 RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA

- (56) V sklepu o začetku postopka je bilo ugotovljeno, da v zvezi z naslednjimi ukrepi ni bilo mogoče izključiti obstoja pomoči (glej tudi preglednico 1 v tem sklepu):
- stolpec 1: prenos delnic,
 - stolpci od 2 do 4: šolski prevoz,
 - stolpec 5: upravljanje lokalnega potniškega prevoza (zlasti NVP in MCE),
 - stolpec 6: MCE in avtobusi za prevoz na zahtevo.
- (57) Glede tega, ali so ti ukrepi pomenili državno pomoč, so bili v sklepu o začetku postopka izraženi pomisleki v zvezi z združljivostjo z notranjim trgovom.

⁽¹⁵⁾ Nemčija je Komisijo obvestila, da je bil opis kategorije št. 71.500 v proračunski napovedi za leto 2006 *Zuwendungen an die Emsländische Eisenbahn nach dem NNVG* (Subvencije, dodeljene podjetju EEB na podlagi NNVG) napačen, saj navedeni znesek subvencij ni bil dodeljen samo podjetju EEB. Opis kategorije je bil zato v proračunski napovedi za leto 2007 spremenjen v opis *Zuwendungen nach dem NNVG* (Subvencije na podlagi NNVG), ki je nevtralen, kar zadeva upravičenca.

⁽¹⁶⁾ V točki 107 sklepa o začetku postopka je Komisija sklenila, da so bili nakup programske opreme DIVA-Geo, priprava evidence avtobusnih postajališč in nakup programske opreme za načrtovanje javnega prevoza povezani s pripravo NVP in s tem z javnimi nalogami.

3.6.1 OBSTOJ POMOČI

- (58) V sklepu o začetku postopka je bilo ugotovljeno, da je okrožje Emsland vsa sredstva dodelilo neposredno podjetju EEB in da je EEB podjetje, ki, vsaj deloma, opravlja gospodarske dejavnosti. Navedeno je bilo še, da se podjetje EEB ni odzvalo glede prenosa delnic, finančne podpore za avtobuse za prevoz na zahtevo in centra za mobilnost okrožja Emsland. V zvezi s šolskim prevozom so bili v sklepu o začetku postopka izraženi pomisleki, ali so se izplačila v celoti ujemala s stroški podjetja EEB. Zlasti v zvezi pavšalnim zneskom podpore ni bilo mogoče izključiti čezmernega nadomestila. Poleg tega je bilo sklenjeno, da je obstajala vsaj nevarnost izkrivljanja konkurence.

3.6.2 ZDRUŽLJIVOST POMOČI

- (59) V sklepu o začetku postopka je bilo navedeno, da ni bilo na voljo dovolj informacij za ugotovitev, ali bi se obravnavani ukrepi lahko opredelili kot javne storitve ali kot ukrepi, ki prispevajo k usklajevanju prevoza, in ali bi moral biti pravna podlaga za presojo združljivosti člen 93 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) (takrat člen 73 Pogodbe ES). V navedenem primeru bi bilo treba združljivost proučiti na podlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69 ⁽¹⁷⁾ ali Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70 ⁽¹⁸⁾. Sicer bi bilo treba združljivost proučiti na podlagi člena 107(2) ali (3) PDEU (takrat člen 87 Pogodbe ES).
- (60) V zvezi s prenosom delnic so bili v sklepu o začetku postopka izraženi pomisleki, zlasti glede njegovega spodbujevalnega učinka in njegove sorazmernosti.
- (61) Kar zadeva finančno podporo za šolski prevoz, ni bilo znano, ali so bila vsa sredstva prenesena na storitve šolskega prevoza, ki so jih opravljali drugi prevozniki, ali pa je del teh sredstev zadržalo podjetje EEB. Izpostavljeno je bilo vprašanje, ali so bila ta sredstva, če je del sredstev zadržalo podjetje EEB, porabljena za gospodarske ali negospodarske dejavnosti, in ali je podjetje EEB morda prejelo čezmerno nadomestilo za lastno opravljanje storitev šolskega prevoza.
- (62) V zvezi z upravljanjem lokalnega potniškega prevoza (NVP in EMC) Komisija ni mogla izključiti čezmernega nadomestila.
- (63) Glede avtobusov za prevoz na zahtevo se je Komisija spraševala, ali jih je podjetje EEB uporabljalo na svojih komercialnih linijah, česar ne bi bilo mogoče upravičiti na podlagi Pogodbe ES, ali ne.

4. PRIPOMBE NEMČIJE

4.1 PRISPEVANJE USTANOVITVENEGA KAPITALA, PRENOS DELNIC Z RWE (STOLPEC 1)

- (64) Nemški organi so dokazali, da so bila ob ustanovitvi podjetja EEB vsa sredstva, ki so pripadala nekdanji povezani javni agenciji EE, prenesena na EEB. To je vključevalo ustanovitveni kapital v višini približno 410 000 EUR in 280 310 delnic RWE. Nemčija zato trdi, da nič od tega ni pomenilo pomoči. Poleg tega so nemški organi pripomnili, da sta bila prispevanje ustanovitvenega kapitala in prvotni prenos delnic RWE izvedena pred 13. marcem 1997 in zato ne bi bila izterljiva.
- (65) Kar zadeva 37 630 delnic RWE, prenesenih leta 1998, so nemški organi pojasnili, da je bil prenos izveden po spremembi glasovalnih pravic, povezanih z delnicami RWE, s katero so bile odpravljene nekatere koristi. Potrdili so še, da so te delnice še vedno v lasti podjetja EEB.
- (66) Nemčija je trdila, da je okrožje Emsland ravnalo kot gospodarski subjekt v tržnem gospodarstvu ter poskušalo optimizirati svojo davčno strukturo in preprečiti izgubo svojih prihodkov, saj je moralo podjetje EEB do leta 2005 porabiti vse dividende za plačilo šolskega prevoza in po letu 2005 dividende vrniti okrožju Emsland.

⁽¹⁷⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh (UL L 156, 28.6.1969, str. 1).

⁽¹⁸⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 1107/70 S z dne 4. junija 1970 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovnih poteh (UL L 130, 15.6.1970, str. 1).

4.2 FINANČNA PODPORA ZA ŠOLSKI PREVOZ (STOLPCI 2, 3 IN 4)

- (67) Nemški organi so pripomnili, da je podjetje EEB odgovorno za organizacijo šolskega prevoza v okrožju Emsland v skladu z odstavkom 3 svojega statuta (glej tudi uvodno izjavo 14) in da so zneski, ki jih je okrožje izplačalo podjetju EEB, preneseni na podjetja za storitve šolskega prevoza, ki jih opravljajo. Zato nemški organi trdijo, da ti prenosi ne pomenijo državne pomoči podjetju EEB, kot je navedeno v uvodni izjavi 137 sklepa o začetku postopka.
- (68) Podjetje EEB je prejelo seznam učencev iz vseh šol in določilo, kateri učenci so bili upravičeni do javnega šolskega prevoza. Za učence, ki jih ni bilo mogoče vključiti v prevoz na rednih avtobusnih linijah (integrirani šolski prevoz), je podjetje EEB organiziralo neintegrirani šolski prevoz. Avtobusna podjetja, vključno s pritožniki, so od podjetja EEB prejemale mesečna plačila za integrirani in neintegrirani šolski prevoz. Nemški organi so trdili, da je podjetje EEB v tem okviru celotni znesek, ki ga je zagotovilo okrožje Emsland, porabilo za šolski prevoz. Kot je opisano v uvodnih izjavah 39 in 40, so klirinški račun in račune podjetja EEB letno preverjali pooblaščenči računovodje, da bi se zagotovila skladnost prihodkov in izdatkov.
- (69) V zvezi s stolpci 2, 3 in 4 so nemški organi pojasnili, da ti stolpci zajemajo celoten šolski prevoz (integrirani in neintegrirani), ki se izvaja v okrožju Emsland.
- (70) Za stolpca 2 in 3 so nemški organi zagotovili manjkajoče podatke in pojasnili, da so bila ta sredstva porabljena za plačilo fiksnega zneska združenju VGE-Süd za storitve, ki jih je opravljalo v južnem delu okrožja Emsland do leta 2005 (glej tudi uvodno izjavo 29(f)).
- (71) Nemški organi so v odziv na pomisleke Komisije glede domnevnega pavšalnega zneska v višini 3 934 481,47 EUR za neintegrirani prevoz leta 1997 ⁽¹⁹⁾ pojasnili, da je bila na začetku vsakega leta pripravljena ocena, na podlagi katere so bila izvedena mesečna plačila. Ob koncu vsakega leta so bili opredeljeni dejanski stroški in izvedene ustrezne poravnave. Podjetje EEB je le posredovalo plačila, ki jih je prejelo od okrožja, avtobusnim podjetjem. Občasna preplačila so se knjižila kot dolgovi (*Verbindlichkeiten*) do okrožja Emsland in so se naslednje leto odštela od nadomestila. Dejanski stroški, opredeljeni ob koncu leta 1997, so znašali 3 755 618,14 EUR.
- (72) Nemški organi so pojasnili, da so plačila, navedena v stolpcu 4, vključevala tudi plačila za nakup šolskih vozovnic pri podjetju Deutsche Bahn AG.
- (73) Pojasnili so še, da so višji zneski v stolpcu 4 posledica tega, da so avtobusna podjetja zvišala tarife, in dejstva, da je okrožje leta 2000 avtobusnim podjetjem, vključno s pritožniki, odobrilo od 6- do 10-odstotno zvišanje tarif za neintegrirani šolski prevoz.

4.3 UPRAVLJANJE LOKALNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA (STOLPEC 5)

- (74) Nemški organi so navedli, da je okrožje Emsland 31. julija 1995, pred ustanovitvijo podjetja EEB, ustanovilo center za mobilnost okrožja Emsland. MCE je zagotavljal informacije o vozni redih za vsa avtobusna podjetja in podjetje Deutsche Bahn AG. Posodobil je vozne rede v javnem informacijskem sistemu in od ponedeljka do sobote potnikom nudil informacije v informacijski pisarni.
- (75) Nemški organi so trdili, da MCE ni pomenil gospodarske dejavnosti, saj gospodarsko podjetje ne bi imelo razloga za vzpostavitev centra za mobilnost, ki bi brezplačno zagotavljal informacije v imenu avtobusnih podjetij in podjetja Deutsche Bahn AG. MCE bi bilo treba obravnavati kot obveznost javne službe okrožja Emsland, za izvajanje katere je bilo odgovorno podjetje EEB.
- (76) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 46, je bilo financiranje centra za mobilnost okrožja Emsland do leta 2004 vključeno v proračunsko vrstico, kar je navedeno v stolpcu 5, nato pa se je MCE financiral iz nove proračunske vrstice, zajete v stolpcu 6.

⁽¹⁹⁾ Uvodna izjava 50 sklepa o začetku postopka.

- (77) Po navedbah nemških organov so štirje zaposleni opravljali tri naloge: organizacijo regionalnega javnega prevoza (vključno z vzpostavitvijo NVP), šolskega prevoza in upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland. Primerjava s standardnimi plačili za zadevne plačne razrede (kot jih je navedla skupnost *Kommunale Gemeinschaftsstelle*) je pokazala, da bi podjetje EEB lahko namesto 138 015,11 EUR zahtevalo 169 312,26 EUR za stroške zaposlenih in materialne stroške. Nemški organi so še trdili, da so bili kriti samo stroški za osebe in materialni stroški ter da ni bila prišteta profitna marža.

4.4 FINANČNA PODPORA ZA LOKALNI POTNIŠKI PREVOZ, KI IZHAJA IZ ZVEZNIH FINANČNIH SREDSTEV V SKLADU Z ODDELKOM 7(5) NNVG (STOLPEC 6)

- (78) V stolpcu 6 so navedena plačila centru za mobilnost okrožja Emsland in financiranje voznega parka za sistem avtobusnih prevozov na zahtevo, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 50(f). Nemški organi so poudarili, da se plačila ujemajo z dejanskimi stroški podjetja EEB pri opravljanju javnih nalog.
- (79) Nemški organi so v zvezi s sistemom avtobusnih prevozov na zahtevo pojasnili, da je okrožje Emsland novembra 2005 avtobusna podjetja pozvalo, naj predložijo predloge za razširitev sistema.
- (80) Na podlagi naročil okrožja Emsland je podjetje EEB spomladi 2006 kupilo štiri avtobuse za prevoz na zahtevo. Ti avtobusi so bili dani na voljo vsem podjetjem na podlagi naslednjih pogojev:
- okrožje Emsland ohrani nadzor nad avtobusi, saj je EEB lastnik vozil in jih da na voljo avtobusnim podjetjem na podlagi pogodbe (*Fahrzeugüberlassungsvertrag*),
 - avtobusna podjetja krijejo tekoče stroške uporabe in vzdrževanja vozil,
 - državljani pokličejo MCE in zahtevajo avtobus, MCE pa posreduje zahtevo ustreznim avtobusnim podjetjem.
- (81) Jeseni 2007 je bil kupljen še en avtobus, ki je bil dan na voljo avtobusnemu podjetju Wessels iz občine Geeste pod enakimi pogoji.
- (82) Nemški organi so trdili, da EEB s sistemom avtobusnih prevozov na zahtevo ne more ustvarjati dobička, in Komisiji predložili kopijo dopisa z dne 16. februarja 2007 avtobusnim podjetjem, ki delujejo v okrožju, ter s tem dokazali, da so imela vsa dostop do avtobusov pod enakimi pogoji.

5. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

5.1 PRITOŽNIKI

5.1.1 FINANČNA PODPORA ZA IZVAJANJE ŠOLSKEGA PREVOZA (STOLPCA 3 IN 4)

- (83) Pritožniki so izpodbijali trditev, da je podjetje EEB le posredovalo zneske, ki jih je prejelo od okrožja, podjetjem, ki so zagotavljala šolski prevoz. Menili so, da je podjetje EEB prejelo pavšalni znesek in šolski prevoz organiziralo tako, da je povečalo svoj dobiček.
- (84) Izpodbijali so tudi trditev, da je podjetje EEB z organiziranjem šolskega prevoza opravljalo javne naloge ter delovalo v svojem imenu, in ne v imenu okrožja Emsland. Če bi se nekatere dejavnosti podjetja EEB šttele za javne naloge, bi morale biti prikazane v ločenih računih. Trdili so, da je podjetje EEB opravljalo gospodarske in negospodarske dejavnosti.
- (85) V zvezi s šolskim prevozom v južnem delu okrožja Emsland so pritožniki trdili, da so pogodbe med združenjem VGE-Süd in podjetjem EEB vedno temeljile na uspešnosti, in predložili preglednico, v kateri so prikazana plačila, ki jih je prejelo združenje VGE-Süd (glej tudi uvodno izjavo 29(f)).
- (86) Trdili so, da če je vsota stolpcev 3 in 4 pomenila skupna plačila podjetjem, ki so izvajala šolski prevoz, je nenadno zmanjšanje med letoma 2005 in 2006 znak predhodnega čezmernega nadomestila.

- (87) Po njihovih navedbah so se stroški za šolski prevoz, ki ga je izvajalo združenje VGE-Süd, v obdobju 1997–2007 le malenkostno razlikovali (za približno 6 %). Za podvojitev zneskov, navedenih v stolpcu 4, v istem obdobju niso imeli pojasnila. Trdili so, da se cene vozovnic v obdobju 1997–2006 niso zvišale za več kot 10 %.

5.1.2 PRIPRAVA NVP (STOLPEC 5)

- (88) Pritožniki so trdili, da je podjetje EEB pripravilo NVP tako, da je ustrežal njegovim interesom, in da je to pomenilo prednost za EEB glede dovoljenj za linijski prevoz (*Liniengenehmigungsanträge*). Trdili so tudi, da čeprav so bila med pripravo NVP z njimi opravljena posvetovanja, njihova stališča niso bila upoštevana.
- (89) Poleg tega so izpodbijali ugotovitev Komisije iz sklepa o začetku postopka, da priprava NVP ni gospodarska dejavnost. Edina javna odločitev, sprejeta v zvezi s tem, je bilo po njihovem to, da je okrožje proučilo in sprejelo NVP. Pripravljalno delo, ki ga je opravilo podjetje EEB, je pomenilo gospodarsko dejavnost, ki bi se lahko izvajala po posvetovanju s pritožniki. Pritožniki so trdili, da so imeli tudi potrebno znanje in izkušnje za izvedbo teh nalog.
- (90) Poleg tega so trdili, da nakup programske opreme DIVA ni specifičen za pripravo NVP, ampak da se lahko uporablja tudi za druge namene, kot je optimizacija avtobusnih podjetij njihove ponudbe prevozov. Podjetje EEB bi pridobilo prednost, če bi programsko opremo DIVA prejelo brezplačno.

5.1.3 FINANCIRANJE VOZNEGA PARKA ZA SISTEM AVTOBUSNIH PREVOZOV NA ZAHTEVO (VKLJUČENO V STOLPCU 6)

- (91) V zvezi z avtobusi za prevoz na zahtevo (*Rufbusse*) so pritožniki izpodbijali trditev, da so bili avtobusi na voljo vsem podjetjem, ki delujejo v okrožju Emsland. Podjetje EEB je ponujalo avtobuse samo tistim podjetjem, ki registrirajo avtobusne prevoze prek centra za mobilnost okrožja Emsland. Pritožniki so trdili, da je to avtobusna podjetja prisililo, da so zagotovila gospodarsko občutljive podatke v zvezi s potniškim prevozom svojemu konkurentu, podjetju EEB. Poleg tega je podjetje EEB po navedbah pritožnikov uporabljalo avtobuse ne le na linijah za avtobusne prevoze na zahtevo, ampak tudi na rednih linijah (kot je Haselünne–Meppen).
- (92) Pritožniki so trdili, da noben od njih ni pridobil avtobusa za prevoz na zahtevo. Zlasti pritožnika Albers in Elbert sta trdila, da sta bila pri postopkih za izdajo dovoljenj (*Genehmigungswettbewerb*) v slabšem položaju, saj domnevno nista imela dostopa do sistema avtobusnih prevozov na zahtevo.

5.2 PODJETJE NAHVERKEHRSBERATUNG SÜDWEST

- (93) Podjetje Nahverkehrsberatung Südwest je izpodbijalo ugotovitev Komisije iz sklepa o začetku postopka, da so bila plačila v skladu s členom 45a PBefG nadomestila za obveznosti javne službe in so izpolnjevala merila iz sodbe Altmark. Trdilo je, da člen 45a PBefG ne opredeljuje obveznosti javne službe, da ni nadzora nad čezmernimi nadomestili in da je primerjava z reprezentativnim gospodarskim in učinkovito delujočim podjetjem pomanjkljiva.

5.3 ANONIMNA PRIPOMBA

- (94) Anonimna stran, ki je predložila pripombo, je izrazila pomisleke, ali se zneski, navedeni v stolpcu 3 zgornje preglednice, ujemajo s plačili za šolski prevoz. Po njenem mnenju gre za neposredne subvencije avtobusnim podjetjem za pridobitev drugih ugodnosti (vpliv na vozne rede, udeležbo podjetja EEB v združenju VGE-Süd, boljši vozni redi za potnike, ki niso učenci, podizvajalske pogodbe za podjetja, ki so bila prvotno dejavna na področju neintegriranega šolskega prevoza).

6. PRIPOMBE NEMČIJE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

6.1 FINANČNA PODPORA ZA IZVAJANJE ŠOLSKEGA PREVOZA (STOLPCA 3 IN 4)

- (95) Nemški organi so trdili, da zmanjšanje plačil za šolski prevoz (stolpca 3 in 4) med letoma 2005 in 2006 ni bilo znak čezmernega nadomestila pred letom 2006, kot so trdili pritožniki. Zmanjšanje so pojasnili, kot sledi:

— zaradi pritožb istih pritožnikov Komisiji so bile vse pogodbe za neintegrirani šolski prevoz 31. decembra 2005 razveljavljene. Posledično je bil šolski prevoz reorganiziran in nekatere neintegrirane linije so bile vključene v linijski avtobusni prevoz. Za preostali neintegrirani šolski prevoz je bil objavljen javni razpis. To je privedlo do znižanja stroškov,

- ob koncu leta 2005 je bila razveljavljena tudi pogodba z združenjem VGE-Süd, s katero je bil določen pavšalni znesek (glej tudi uvodno izjavo 29(f)), plačila združenju VGE-Süd pa so se zmanjšala z 1 840 000 EUR leta 2005 na 1 719 000 EUR leta 2006,
 - poleg tega se je izkazalo, da je bil znesek predplačil, plačanih leta 2005, precejšen, kar je leta 2006 prispevalo k prejšnjemu znižanju zneska, navedenega v stolpcu 4.
- (96) Kar zadeva skupno povečanje stroškov v obdobju 1997–2006, so nemški organi trdili, da stolpec 4 ne kaže natančne podobe dejanskega nastajanja stroškov, saj zneski za posamezna leta vključujejo tudi predplačila za naslednja leta.
- (97) Leta 2007 so se stroški po prejšnjem zvišanju tarif za vozovnice za šolski prevoz na rednih avtobusnih linijah združenja VGE-Süd močno povečali. Organi so predložili podatke o spreminjanju tarif na območju, ki ga pokriva VGE-Süd, ki kažejo do 45-odstotno zvišanje. Pojasnili so še, da se je število upravičenih učencev od leta 1997 do leta 2003 povečalo za približno 20 % (s 15 429 na 18 454). Ob upoštevanju tega povečanja so organi navedli, da so se skupni stroški šolskega prevoza na učenca dejansko zmanjšali, večinoma zaradi vključitve šolskega prevoza v linijske avtobusne prevoze.
- (98) Nemški organi niso izpodbijali trditve, da je podjetje EEB izvajalo gospodarske dejavnosti, ampak so trdili, da podjetje EEB v zvezi s plačili za šolski prevoz, povzetimi v stolpcih 3 in 4, ni delovalo kot podjetje, temveč je izvajalo javne naloge v skladu z odstavkom 3 statuta (glej tudi uvodno izjavo 14). Podjetje EEB je le posredovalo plačila, ki jih je prejelo od okrožja Emsland, avtobusnim podjetjem, ki so izvajala šolski prevoz, in redno so se izvajale poravnave za zagotovitev, da ne bi bila nadomestila čezmerna ali premajhna.

6.2 PRIPRAVA NVP (STOLPEC 5)

- (99) Po navedbah nemških organov trditev, da pri pripravi NVP niso bila opravljena zadostna posvetovanja s pritožniki in da je bil NVP prilagojen tako, da je podjetju EEB zagotavljal prednost, ni pravilna. Avtobusna podjetja so bila leta 1996 pozvana, naj sodelujejo v delovni skupini za razpravo o NVP, kar so tudi storila. Vendar podjetja Kalmer, Bittner, Elbert, Wessels, Fischer in Richers-Reisen leta 2002 niso želela sodelovati v podobni delovni skupini in so poslala pisna stališča. Te pripombe so povzeli in o njih razpravljali organi odločanja (*Gremien*) okrožja Emsland. Komisiji so bila predložena dokazila.
- (100) Nemški organi so še pojasnili, da NVP ni vseboval konkretnih informacij o pogostosti posameznih linij ali o poti linij (kopija NVP je bila predložena Komisiji). Nemškim organom ni bilo jasno, koliko bi priprava NVP lahko povzročila konkurenčno slabši položaj avtobusnih podjetij.
- (101) Izpodbijali so tudi trditev pritožnikov, da je del priprave NVP gospodarska dejavnost. Potrdili so, da je NVP del javnih nalog okrožja Emsland. S statutom (*Gesellschaftsvertrag*) je bila izrecno uvedena obveznost podjetja EEB, da pripravi NVP.

6.3 FINANCIRANJE VOZNEGA PARKA ZA SISTEM AVTOBUSNIH PREVOZOV NA ZAHTEVO (VKLJUČENO V STOLPCU 6)

- (102) V zvezi s sistemom avtobusnih prevozov na zahtevo so nemški organi poudarili, da so bili avtobusi na voljo vsem podjetjem v okrožju Emsland pod enakimi pogoji, kar dokazuje dodatni dopis z dne 16. februarja 2007, ki je bil poslan avtobusnim podjetjem. Nemški organi niso razumeli, kako bi se lahko z obveznim klicem prek centra za mobilnost okrožja Emsland posredovali komercialno občutljivi podatki.
- (103) Izpodbijali so trditev, da podjetjema Albers in Elbert ni bil omogočen dostop do teh avtobusov. Trdili so, da je bilo na sestankih s podjetjem Elbert ugotovljeno, da zadevno podjetje ni sprejelo pogojev uporabe avtobusov.
- (104) V zvezi z avtobusi za prevoz na zahtevo so nemški organi menili, da je podjetje EEB izvajalo javne naloge. Na podlagi sklepa z dne 8. februarja 2006 je *Kreistag* okrožja Emsland podjetju EEB naročil, naj kupi avtobuse in razširi sistem avtobusnih prevozov na zahtevo. Okrožje si je z odločitvijo, da bodo avtobusi ostali v lasti podjetja EEB, želelo zagotoviti odločilen nadzor nad uporabo teh avtobusov.

- (105) Nemški organi so navedli, da če stran ne bi bila več zainteresirana za opravljanje avtobusnih prevozov na zahtevo, bi se avtobus ponudil drugim zainteresiranim stranem. Če ne bi bilo mogoče najti nikogar, bi se o uporabi avtobusa odločilo okrožje Emsland. Eden od petih avtobusov za prevoz na zahtevo je prenehal obratovati avgusta 2012 in nemški organi so pojasnili, da je bil ta avtobus prodan in da so bili prihodki od te prodaje izplačani okrožju Emsland, kar je bil dokaz, da je okrožje ohranilo nadzor nad avtobusi. Enako bi se zgodilo, če bi prenehali obratovati drugi avtobusi.
- (106) Nemški organi so potrdili, da so se avtobusi delno uporabljali zunaj sistema avtobusnih prevozov na zahtevo, natančneje, za šolski prevoz. Po navedbah nemških organov se je to dogajalo v sodelovanju z okrožjem Emsland. Podružnice podjetja EEB in tretje osebe so avtobuse za prevoz na zahtevo uporabljali za namene šolskega prevoza od 3,9 % do 24,1 % časa.

7. PRESOJA UKREPOV

7.1 PODROČJE UPORABE SKLEPA

7.1.1 PODROČJE UPORABE, NAVEDENO V SKLEPU O ZAČETKU POSTOPKA

- (107) V sklepu o začetku postopka je bilo podjetje EEB opredeljeno kot morebitni upravičenec do številnih ukrepov državne pomoči v obdobju 1997–2007, ki so zajeti v stolpcih od 1 do 6 preglednice 1 tega sklepa.
- (108) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da nekateri ukrepi, zajeti v teh stolpcih, niso vključevali državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU. Ti ukrepi niso del tega sklepa, saj je Komisija o njih že sprejela končno stališče.
- (109) Pripombe podjetja Nahverkehrsberatung Südwest se nanašajo na plačila v skladu s členom 45a PBefG, za katera je Komisija ugotovila, da niso vključevala državne pomoči. Ta ugotovitev na sodiščih Unije ni bila izpodbijana in je zato postala dokončna. Zato Komisija teh pripomb ne bo dodatno proučila.
- (110) Del pripomb pritožnikov se nanaša na nekatera plačila, vključena v stolpcu 6, glede katerih je Komisija že sklenila, da ne pomenijo državne pomoči, in sicer plačila za nakup programske opreme DIVA-Geo, osnutek evidence avtobusnih postajališč, čakalnice za potnike v avtobusnem prometu in programsko opremo za načrtovanje lokalnega potniškega prevoza. Ta ugotovitev na sodiščih Unije ni bila izpodbijana in je zato postala dokončna. Zato Komisija teh pripomb ne bo dodatno proučila.

7.1.2 UKREPI, ZA KATERE SE NE UPORABLJA VRAČILO NEZAKONITE IN NEZDRUŽLJIVE DRŽAVNE POMOČI

- (111) Komisija v zvezi s stolpcem 1 ugotavlja, da so bili prvotni ustanovitveni kapital in večina delnic RWE ⁽²⁰⁾ že na voljo subjektu v okviru subjekta upravljanja (EE), ki je bil ustanovljen 1. januarja 1997. Kot je poudarila Nemčija, se je ustanovitveni kapital prispeval in večina delnic RWE prenesla več kot 10 let pred tem, ko je bila na Nemčijo ⁽²¹⁾ naslovljena prva zahteva po informacijah v zvezi s temi prenosi. Zato za te ukrepe ni mogoče več uporabiti zahteve za vračilo nezakonite in nezdružljive državne pomoči v skladu s členom 17 Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ⁽²²⁾. Zadevni ukrepi pomenijo državno pomoč zaradi razlogov, navedenih v oddelku 7.2.1. Vendar se zadevna pomoč šteje za veljavno pomoč v skladu s členom 1(b)(iv) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ⁽²³⁾.
- (112) Manjši del delnic RWE ⁽²⁴⁾ je bil prenesen šele 12. oktobra 1998 („delnice iz leta 1998“), kar je manj kot 10 let pred tem, ko je bila na Nemčijo naslovljena prva zahteva po informacijah v zvezi s temi prenosi. Prenos delnic iz leta 1998 je zato nova pomoč.
- (113) Zato v tem sklepu ne bo obravnavana združljivost ustanovitvenega kapitala in večine delnic RWE, ampak bo proučevanje omejeno na delnice, prenesene leta 1998.

⁽²⁰⁾ 280 310 delnic RWE s tržno vrednostjo približno 9 686 523,78 EUR, glej uvodno izjavo 27.

⁽²¹⁾ Evropska komisija je to zahtevo po informacijah poslala 13. marca 2007.

⁽²²⁾ Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9). To je v skladu s sklepi Komisije iz uvodne izjave 143 sklepa o začetku postopka.

⁽²³⁾ Glej tudi uvodno izjavo 148 sklepa o začetku postopka.

⁽²⁴⁾ 37 630 delnic s tržno vrednostjo približno 1 689 264,40 EUR.

7.1.3 SKLEPNA UGOTOVITEV O PODROČJU UPORABE TEGA SKLEPA

- (114) Glede na navedene ugotovitve bo v sklepu proučeno, ali je podjetje EEB pridobilo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, in, če jo je, ali bi se taka pomoč lahko štela za združljivo, v zvezi z naslednjimi ukrepi:
- delnice RWE iz leta 1998 in njihove dividende (stolpca 1 in 2),
 - šolski prevoz (stolpca 3 in 4),
 - finančna podpora za pripravo NVP (v stolpcu 5),
 - financiranje centra za mobilnost okrožja Emsland (vključeno v stolpcih 5 in 6),
 - financiranje nakupa voznega parka (vključeno v stolpcu 6).

7.2 OBSTOJ POMOČI

- (115) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali pomoč iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami, razen če v navedeni pogodbi ni določeno drugače.
- (116) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za določitev, ali obravnavani ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. Za finančno podporo velja naslednje:
- dodeli jo država ali je dodeljena iz državnih sredstev,
 - daje prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga,
 - izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in
 - prizadene trgovino med državami članicami.

7.2.1 DELNICE RWE IZ LETA 1998 IN NJIHOVE DIVIDENDE

7.2.1.1 *Selektivna gospodarska prednost za podjetje*

- (117) Najprej je treba proučiti, ali se EEB lahko šteje za podjetje v okviru prenosa delnic iz leta 1998 in njihovih dividend.
- (118) Sodišče dosledno opredeljuje podjetja kot subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja ⁽²⁵⁾. Razvrstitev posameznega subjekta med podjetja je torej v celoti odvisna od njegovih dejavnosti. Kot je opisano v uvodnih izjavah 12 do 16, EEB opravlja različne dejavnosti. Na nekaterih področjih EEB deluje kot posrednik države, pri čemer le posreduje plačila gospodarskim subjektom v imenu okrožja Emsland; na drugih področjih opravlja dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike. EEB se ukvarja tudi z gospodarskimi dejavnostmi, ima dovoljenja za linijski prevoz, dodeljena na konkurenčni podlagi, in opravlja železniški tovorni prevoz.
- (119) Razvrstitev subjekta med podjetja je vedno odvisna od posamezne dejavnosti. Subjekt, ki opravlja gospodarske in negospodarske dejavnosti, se obravnava kot podjetje le v povezavi z gospodarskimi dejavnostmi ⁽²⁶⁾. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da okrožje Emsland ni določilo nobenih pogojev za prenos delnic. Delnice so bile prejeete kot darilo, brez protistoritve.
- (120) Komisija v zvezi z dividendami ugotavlja, da je Nemčija dokazala, da je bil celotni znesek dividend, ki ga je podjetje EEB prejelo od prenesenih delnic, porabljen za financiranje šolskega prevoza do leta 2005 od leta 2006 pa se je znova plačeval okrožju Emsland (glej tudi uvodno izjavo 29(f)). Nemčija je torej dokazala, da dividend v obdobju preiskave ni bilo mogoče uporabiti za druge dejavnosti podjetja EEB, vključno z gospodarskimi dejavnostmi.

⁽²⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 12. septembra 2000 v združenih zadevah Pavlov in drugi, C-180/98 do C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, točka 74; sodba z dne 10. januarja 2006 v zadevi Cassa di Risparmio di Firenze SpA in drugi, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, točka 107.

⁽²⁶⁾ Sodba z dne 12. decembra 2000 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, točka 108.

- (121) Zato je Komisija sklenila, da je Nemčija s prenosom delnic RWE iz leta 1998 podjetju EEB zagotovila prednost, saj so se sredstva podjetja EEB povečala brez plačila ali protistoritve.
- (122) Poleg tega je podjetje EEB lahko uporabilo delnice za izboljšanje svojega finančnega položaja in zlasti kot jamstvo za svoje gospodarske dejavnosti.
- (123) Drugače je z dividendami, ki izhajajo iz delnic in ki niso bile uporabljene za gospodarske dejavnosti. EEB se zato šteje za podjetje, kar zadeva delnice RWE iz leta 1998, z izjemo njihovih dividend.
- (124) Ker se EEB šteje za podjetje, kar zadeva delnice RWE iz leta 1998 (z izjemo njihovih dividend), je treba proučiti, ali bi prenos delnic lahko zagotovil prednost. Prednost v smislu člena 107(1) PDEU je vsaka gospodarska korist, ki je podjetje ne bi moglo pridobiti pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. brez posredovanja države ⁽²⁷⁾.
- (125) Gospodarske transakcije, ki jih izvajajo osebe javnega prava (vključno z javnimi podjetji), ne dajejo prednosti svoji sopogodbenci in zato ne pomenijo pomoči, če so izvedene v skladu z običajnimi tržnimi pogoji ⁽²⁸⁾. V zvezi s tem so sodišča Unije razvila „načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu“. Da se ugotovi, ali gospodarska transakcija osebe javnega prava pomeni državno pomoč, je treba presoditi, ali bi bilo mogoče v podobnih okoliščinah spodbuditi zasebnega vlagatelja primerljive velikosti, ki deluje pod običajnimi pogoji tržnega gospodarstva, da bi izvedel zadevno naložbo ⁽²⁹⁾.
- (126) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 66, je Nemčija trdila, da je okrožje Emsland ravnalo kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu. V obravnavanem primeru je to okrožje preneslo delnice brezplačno, ne da bi izrecno opredelilo protistoritev, kar se ne bi zgodilo pod običajnimi tržnimi pogoji. Nemčija ni predložila dokazov, da bi davčna optimizacija, ki naj bi jo to okrožje domnevno doseglo, presegala tržno vrednost delnic iz leta 1998. V vsakem primeru koristi davčne optimizacije ne bi bilo deležno okrožje Emsland, ampak EEB.
- (127) Okrožje Emsland je preneslo 37 630 delnic RWE v vrednosti približno 1 689 264,40 EUR, kar naj bi po pričakovanih prineslo letni dobiček v višini približno 34 000 DM (približno 17 000 EUR) ob upoštevanju izplačila dividend v višini 1,60 DM (približno 0,80 EUR) na delnico.
- (128) Ta prenos sredstev ni temeljil na poslovnem načrtu, ki bi predvideval donosnost, sprejemljivo za vlagatelja v tržnem gospodarstvu ⁽³⁰⁾. Nasprotno, delnice so bile prenesene brezplačno.
- (129) Komisija je zato sklenila, da prenos delnic RWE iz leta 1998 ni bil izveden v skladu z običajnimi tržnimi pogoji in pri njem ni bilo upoštevano „načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu“.
- (130) Prenos zato pomeni prednost. Že samo lastništvo delnic lahko izboljša finančni položaj podjetja EEB (delnice se lahko prodajo ali uporabijo kot jamstvo).
- (131) Okrožje Emsland se je s prenosom delnic RWE iz leta 1998 dejansko odpovedalo morebitnim prihodkom, ki bi jih lahko pridobilo s prodajo delnic ali njihovo uporabo kot jamstva, in jih preneslo na EEB (čeprav v obdobju, obravnavanem v tej preiskavi, ni zadržal dividend, ki so izhajale iz teh delnic). Delnice iz leta 1998 so vpisane kot sredstva v bilanci stanja podjetja EEB, zato lahko EEB prosto razpolaga z njimi ali jih uporabi kot jamstvo. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da okrožje Emsland ni izrecno določilo nobenih pogojev za prenos delnic, kot na primer, da se delnice ne smejo prodati ali uporabiti kot jamstvo.
- (132) Ker lahko prenos in lastništvo delnic iz leta 1998 zagotovita koristi za gospodarske dejavnosti podjetja EEB, je Komisija sklenila, da so delnice, z izjemo njihovih dividend, zagotovile selektivno prednost podjetju EEB kot podjetju s smislu člena 107(1) PDEU.

⁽²⁷⁾ Sodba z dne 11. julija 1996 v zadevi SFEI in drugi, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, točka 60; sodba z dne 29. aprila 1999 v zadevi Španija proti Komisiji, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.

⁽²⁸⁾ Sodba v zadevi SFEI in drugi, opomba 27 zgoraj, ECLI:EU:C:1996:285, točki 60 in 61.

⁽²⁹⁾ Glej na primer sodbo z dne 21. marca 1990 v zadevi Belgija proti Komisiji („Tubemeuse“), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, točka 29; sodbo z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji („Alfa Romeo“), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točki 18 in 19; sodbo z dne 30. aprila 1998 v zadevi Cityflyer Express proti Komisiji, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, točka 51; sodbo dne 21. januarja 1999 v združenih zadevah Neue Maxhütte Stahlwerke in Lech-Stahlwerke proti Komisiji, T-129/95, T-2/96 in T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, točka 104; sodbo z dne 6. marca 2003 v združenih zadevah Westdeutsche Landesbank Girozentrale in Land Nordrhein-Westfalen proti Komisiji, T-228/99 in T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, točka 245.

⁽³⁰⁾ Glej uvodno izjavo 89 sklepa o začetku postopka.

7.2.1.2 *Državna sredstva in ukrep, ki ga je mogoče pripisati državi*

- (133) Delnice iz leta 1998 so bile sredstva, ki so bila prej v celoti na voljo okrožju Emsland, ki spada v javno upravo. Kot take torej pomenijo državna sredstva v smislu člena 107(1) PDEU. Njihov prenos na EEB je bil rezultat odločitve okrožja, zato je mogoče prenos pripisati državi v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.1.3 *Izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami*

- (134) Z letom 1995 je več držav članic začelo odpirati nekatere trge prevoznih storitev za konkurenco, ki jo pomenijo podjetja, ustanovljena v drugih državah članicah, tako da številna podjetja že zagotavljajo storitve mestnega, primestnega ali regionalnega prevoza v državah članicah zunaj svoje države izvora ⁽³¹⁾. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 18, se dovoljenja za linijski prevoz v skladu z nemško zakonodajo dodelijo na konkurenčni podlagi in EEB ima taka dovoljenja. Z okrepitvijo splošnega finančnega položaja podjetja EEB bi lahko lastništvo delnic RWE iz leta 1998 izkrivljalo konkurenco za zagotavljanje storitev avtobusnega potniškega prevoza.
- (135) Za prednost, dodeljeno podjetju, ki posluje na trgu, odprtem za konkurenco, se običajno predvideva, da vpliva na trgovino med državami članicami. „Če finančna pomoč države okrepi položaj podjetja glede na druga konkurenčna podjetja v trgovini znotraj Skupnosti, se slednja štejejo, da so pod vplivom pomoči.“ ⁽³²⁾ Za prenos delnic iz leta 1998 bi se zato moralo šteti, da bi lahko vplival na trgovino med državami članicami, če delnice krepijo položaj podjetja EEB na trgu in njegovo sposobnost, da se poteguje za dovoljenja za linijski prevoz.
- (136) Zato bi prenos delnic iz leta 1998 lahko izkrivljal konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami, kar zadeva gospodarske dejavnosti podjetja EEB.

7.2.1.4 *Sklepna ugotovitev*

- (137) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da prenos delnic iz leta 1998 na EEB pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija mora zato proučiti, ali se ta ukrep lahko šteje za združljiv z notranjim trgom.
- (138) Nasprotno pa Komisija meni, da dividende, obračunane od delnic RWE, ki so bile prenesene na EEB, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.2 ŠOLSKI PREVOZ (STOLPCA 3 IN 4)

- (139) Najprej je treba proučiti, ali se EEB lahko šteje za podjetje v okviru organizacije šolskega prevoza v okrožju Emsland. Kot je poudarjeno v uvodni izjavi 119, Sodišče dosledno opredeljuje podjetja kot subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov praven status in način financiranja ⁽³³⁾. Razvrstitev posameznega subjekta med podjetja je torej v celoti odvisna od njegovih dejavnosti.
- (140) Če subjekt opravlja več različnih dejavnosti, od katerih se lahko nekatere štejejo za negospodarske in nekatere za gospodarske, je treba vsako dejavnost proučiti ločeno, če jih je mogoče ločiti med seboj ⁽³⁴⁾. Dejstvo, da subjekt opravlja nekatere gospodarske dejavnosti, ne pomeni nujno, da ga je treba šteti za podjetje v zvezi z vsemi njegovimi dejavnostmi.

⁽³¹⁾ Sodba z dne 24. julija 2003 v zadevi Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽³²⁾ Sodba z dne 4. aprila 2001 v zadevi Friuli-Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, točka 41.

⁽³³⁾ Sodba Sodišča z dne 12. septembra 2000 v združenih zadevah Pavlov in drugi, C-180/98 do C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, točka 74; sodba z dne 10. januarja 2006 v zadevi Cassa di Risparmio di Firenze SpA in drugi, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, točka 107.

⁽³⁴⁾ Sodba z dne 19. januarja 1994 v zadevi SAT Fluggesellschaft proti Evropski organizaciji za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, točka 19 in naslednje; sodba z dne 12. decembra 2000 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, točka 112 in naslednje.

- (141) Nemški organi so pojasnili, da je podjetje EEB le posredovalo zneske, ki jih je prejelo od okrožja Emsland, avtobusnim podjetjem, ki so opravljala integrirani in neintegrirani šolski prevoz. Celoviti pregledi letnih plačil okrožja Emsland podjetju EEB in plačil podjetja EEB ter dopis pooblaščenega računovodje, ki ga je predložila Nemčija, potrjujejo, da so bili računi podjetja EEB preverjeni ter dohodna in odhodna plačila za šolski prevoz poravnana. Tako podjetje EEB ni opravljalo gospodarske dejavnosti, temveč je delovalo le kot upravni posrednik ali podaljšana roka države.
- (142) Zato je Komisija sklenila, da podjetje EEB ni delovalo kot podjetje v smislu člena 107(1) PDEU v zvezi z organizacijo šolskega prevoza v okrožju Emsland. Ker so merila iz člena 107(1) PDEU kumulativna, je Komisija sklenila, da financiranje organizacije šolskega prevoza, navedeno v stolpcih 3 in 4, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.3 FINANČNA PODPORA ZA PRIPRAVO NVP (V STOLPCU 5)

- (143) Komisija je v sklepu o začetku postopka že sklenila, da to, da je podjetje EEB pripravljalo NVP, ki naj bi ga sprejel svet okrožja Emsland, ni pomenilo gospodarske dejavnosti.
- (144) Dodatne informacije, ki so jih predložili pritožniki, ne spreminjajo tega sklepa. Dejansko člen 2(2) in člen 6 NNVG določata, da je zagotavljanje javnega prevoza naloga, ki spada v pristojnost javne politike. Način izvajanja te naloge se določi v NVP. NVP je zato sestavni del nalog javne politike okrožja Emsland, ki jih je to okrožje preneslo na EEB.
- (145) V sklepu o začetku postopka so izraženi tudi pomisleki glede ustreznega nadomestila stroškov, povezanih z NVP. Informacije, ki so jih zagotovili nemški organi, so potrdile, da so bili zneski, ki jih je okrožje Emsland preneslo za financiranje NVP, omejeni na povračilo nastalih materialnih stroškov (glej tudi uvodno izjavo 43) in da je bila to ena od nalog zaposlenih v podjetju EEB ter da niso bili povrnjeni stroški za dodatno osebje.
- (146) Zato Komisija potrjuje, da podjetje EEB ni delovalo kot podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, kar zadeva pripravo NVP. Ker so merila iz člena 107(1) PDEU kumulativna, je Komisija sklenila, da ukrepi, navedeni v stolpcu 5, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.4 FINANCIRANJE CENTRA ZA MOBILNOST OKROŽJA EMSLAND (VKLJUČENO V STOLPCIH 5 IN 6)

7.2.4.1 *Selektivna gospodarska prednost za podjetje*

- (147) Najprej je treba proučiti, ali se EEB lahko šteje za podjetje v okviru financiranja centra za mobilnost okrožja Emsland. Kot je poudarjeno v uvodni izjavi 119, Sodišče dosledno opredeljuje podjetja kot subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja ⁽³⁵⁾. Razvrstitev posameznega subjekta med podjetja je torej v celoti odvisna od njegovih dejavnosti.
- (148) V času sklepa o začetku postopka ni bilo znano, da se je MCE financiral že precej pred ustanovitvijo podjetja EEB in da je država zagotavljala to informacijsko storitev v okviru svojih nalog za zagotovitev delovanja javnega prevoza. Okrožje je 31. julija 1995 sprejelo odločitev, da bo upravljalo center za mobilnost, da bi lahko storitev zagotavljanja informacij o javnem prevozu ponujalo širši javnosti. Država je le oddala to nalogo v izvajanje podjetju EEB ob njegovi ustanovitvi 1. januarja 1997. To je izrecno navedeno v statutu podjetja EEB.
- (149) Člen 2(2) in člen 6 NNVG določata, da je zagotavljanje javnega prevoza naloga, ki spada v pristojnost javne politike. Način izvajanja te naloge, se določi v NVP. V NVP okrožja Emsland je navedeno, da je razpoložljivost obsežnih in posodobljenih informacij o storitvah javnega prevoza, ki jih zagotavlja MCE, poglobitni in sestavni del te javne naloge.

⁽³⁵⁾ Sodba z dne 12. septembra 2000 v združenih zadevah Pavlov in drugi, C-180/98 do C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, točka 74; sodba z dne 10. januarja 2006 v zadevi Cassa di Risparmio di Firenze SpA in drugi, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, točka 107.

- (150) Kot je pojasnjeno zgoraj (uvodna izjava 47), Komisija opozarja, da je MCE zagotavljal informacije brezplačno in da so se mu povrnila le materialni stroški in stroški zaposlenih, ki jih je moralo podjetje EEB financirati vnaprej. Profitna marža ni bila predvidena. Komisija ugotavlja, da gospodarski subjekt v tržnem gospodarstvu verjetno ne bi zagotavljal informacijske storitve na način, kot to počne MCE.
- (151) Poleg tega ugotavlja, da se je izkazalo, da se položaj centra za mobilnost okrožja Emsland razlikuje od položaja v zadevi N 604/05, Landkreis Wittenberg, C(2005) 1847 final, ki je bila navedena v sklepu o začetku postopka. V zadevi Wittenberg so avtobusna podjetja prejela javna sredstva, namenjena lokalnemu centru za mobilnost. Avtobusna podjetja so plačevala centru za mobilnost v okrožju Wittenberg. Javna sredstva so zato avtobusna podjetja razbremenila stroškov, ki bi sicer nastali, in so zato pomenila prednost za avtobusna podjetja v smislu člena 107(1) PDEU. V zadevnem primeru je MCE v finančni pristojnosti podjetja EEB kot subjekta, ki opravlja javne naloge, ki so se prej izvajale v javni upravi.
- (152) Vendar zaradi same narave dejavnosti centra za mobilnost okrožja Emsland ni mogoče v celoti izključiti, da take dejavnost ne more, vsaj načeloma, opravljati gospodarski subjekt v tržnem gospodarstvu.
- (153) Na podlagi informacij, ki so jih po sklepu o začetku postopka predložile Nemčija in tretje strani, Komisija ne more ugotoviti, ali v zadevnem primeru upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland pomeni gospodarsko dejavnost in ali je zato podjetje EEB z zagotavljanjem teh storitev delovalo kot podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.
- (154) Če je podjetje EEB delovalo kot podjetje, bi mu javna sredstva, zagotovljena za te storitve, lahko zagotavljala prednost, če država ni ravnala kot gospodarski subjekt v tržnem gospodarstvu, kar se ne zdi verjetno.

7.2.4.2 Državna sredstva in ukrep, ki ga je mogoče pripisati državi

- (155) Ugotovljeno je bilo, da se je okrožje Emsland odločilo, da bo financiralo MCE. Zato EEB financira MCE iz državnih sredstev in odločitev za to je mogoče pripisati državi v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.4.3 Izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami

- (156) Če bi bila dejavnost centra za mobilnost okrožja Emsland dejansko gospodarska dejavnost, bi bilo podjetje EEB dejavno na trgu zagotavljanja informacij o storitvah javnega prevoza v regiji, ki je načeloma odprt za konkurenco. Komisija na podlagi razpoložljivih informacij in glede na lokalno naravo storitve, ki jo zagotavlja MCE, ne more ugotoviti, ali lahko financiranje centra za mobilnost okrožja Emsland negativno vpliva na trgovino med državami članicami v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.4.4 Sklepna ugotovitev

- (157) Na podlagi navedenega Komisija meni, da preiskava ne omogoča sprejetja trdnega sklepa glede tega, ali financiranje centra za mobilnost okrožja Emsland pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Vendar zaradi navedenih razlogov meni, da bi bila, če bi financiranje centra za mobilnost okrožja Emsland pomenilo državno pomoč, taka pomoč v vsakem primeru združljiva z notranjim trgov.

7.2.5 FINANCIRANJE NAKUPA VOZNEGA PARKA (VKLJUČENO V STOLPCU 6)

7.2.5.1 Selektivna gospodarska prednost za podjetje

- (158) Najprej je treba preučiti, ali se EEB lahko šteje za podjetje v okviru financiranja nakupa voznega parka (glej uvodno izjavo 117). V zvezi s tem Komisija najprej ugotavlja, da je podjetje EEB kupilo vozni park na zahtevo okrožja Emsland v okviru njegove odločitve, da začne ponujati storitev avtobusnih prevozov na zahtevo v tem okrožju. Podjetje EEB je dalo te avtobuse na voljo tretjim osebam na podlagi pogodbe in pod preglednimi pogoji, ki jih je določilo okrožje Emsland. Avtobuse so uporabljale tretje osebe, in ne EEB. Podjetje EEB je zato delovalo kot upravni posrednik za storitev javnega prevoza. Storitve avtobusnih prevozov na zahtevo je usklajeval v okviru svojih obveznosti javnega prevoza, navedenih v statutu (glej uvodno izjavo 14).

- (159) Če se ne ni upoštevalo dejstvo, da je okrožje Emsland podjetju EEB zagotovilo sredstva brezplačno in da nič izrecno ne preprečuje podjetju EEB, da bi ta sredstva uporabilo za svoje gospodarske dejavnosti, bi bilo torej mogoče sklepati, da podjetje EEB ni opravljalo gospodarske dejavnosti in v tem okviru ni pomenilo podjetja. Podjetje EEB je kupilo pet avtobusov s tržno vrednostjo 685 513,46 EUR, ne da bi morale kriti stroške tega nakupa. Ti avtobusi so bili vpisani v bilanco stanja podjetja EEB kot sredstva, s katerimi lahko EEB načeloma prosto razpolaga v korist svojih gospodarskih dejavnosti. Čeprav je okrožje Emsland naročilo podjetju EEB, naj kupi avtobuse za določeni namen, in sicer za razširitev sistema avtobusnih prevozov na zahtevo, to, da bi podjetje EEB uporabljalo avtobuse, ni bila izrecno omejeno na okvir sistema avtobusnih prevozov na zahtevo.
- (160) Lastništvo avtobusov bi lahko zagotovilo koristi za gospodarske dejavnosti podjetja EEB z izboljšanjem njegovega finančnega položaja. Komisija je sklenila, da ni mogoče izključiti, da je bila s financiranjem tega nakupa podjetju EEB dodeljena selektivna prednost kot podjetju v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.5.2 Državna sredstva in ukrep, ki ga je mogoče pripisati državi

- (161) Nakup se je financiral s sredstvi okrožja Emsland, ki spada v javno upravo. Torej se je financiral iz državnih sredstev v smislu člena 107(1) PDEU. Financiranje nakupa je bilo očitno odločitev okrožja Emsland, zato ga je mogoče pripisati državi v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.5.3 Izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami

- (162) Kot je bilo navedeno, je bila s financiranjem nakupa petih avtobusov podjetju EEB dodeljena selektivna prednost, saj bi financiranje lahko koristilo njegovim gospodarskim dejavnostim. EEB poleg svojih nalog javne politike opravlja tudi gospodarske dejavnosti (glej tudi uvodno izjavo 118).
- (163) Lastništvo voznega parka, ki krepi njegov splošni finančni položaj, podjetju EEB zagotavlja možnost izkrivljanja konkurence in vplivanja na trgovino med državami članicami, kar zadeva gospodarske dejavnosti podjetja EEB, ki so odprte za konkurenco med državami članicami.

7.2.5.4 Sklepna ugotovitev

- (164) Na podlagi navedenega Komisija meni, da ni mogoče izključiti, da financiranje nakupa petih avtobusov podjetja EEB pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija mora zato preučiti, ali se ta ukrep lahko šteje za združljiv z notranjim trgovino.

7.2.6 SKLEPNA UGOTOVITEV O OBSTOJU POMOČI IN NJENI ZAKONITOSTI

- (165) Na podlagi navedenega ni mogoče izključiti, da delnice RWE, prenesene leta 1998, finančna sredstva, zagotovljena za MCE, in avtobusi za prevoz na zahtevo pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.
- (166) V skladu s členom 108(3) morajo države članice priglasiti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči in ne smejo izvajati predlaganih ukrepov, dokler se na podlagi postopka priglasitve ne sprejme končna odločitev, razen če je zadevna pomoč izvzeta iz zahteve po priglasitvi. Komisija tako kot v prejšnjih zadevah ugotavlja, da je Nemčija izvzela lokalni in regionalni avtobusni prevoz s področja uporabe Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69, s čimer je izkoristila možnost, ki jo nudi Uredba ⁽³⁶⁾, tako da se uporablja člen 3(2) Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70. Ker se Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 ne uporablja, obravnavani ukrepi ne bi mogli biti skupinsko izvzeti v skladu s to uredbo.
- (167) Zato Komisija meni, da če navedeni ukrepi pomenijo državno pomoč, Nemčija ne spoštuje zahtev iz člena 108(3) PDEU ⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ Glej sklep Komisije v zadevi o državni pomoči N 604/2005 – Public bus transport services in Wittenberg (Storitve javnega avtobusnega prevoza v okrožju Wittenberg), uvodne izjave 72–77.

⁽³⁷⁾ Sodba z dne 14. januarja 2004 v zadevi Fleuren Compost proti Komisiji, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

7.3 ZDRUŽLJIVOST POMOČI

- (168) Ker delnice RWE, prenesene leta 1998, pomenijo državno pomoč, ni mogoče izključiti, da finančna sredstva, zagotovljena centru za mobilnost okrožja Emsland in za avtobuse za prevoz na zahtevo, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, mora Komisija ugotoviti, ali se zadevna pomoč lahko šteje za združljivo na podlagi odstopanj, določenih v Pogodbi. Šteje se, da vsi obravnavani ukrepi pomenijo nadomestilo za opravljanje nekaterih storitev, ki so del javne službe in ki zadovoljujejo potrebo po usklajevanju prevoza.
- (169) Člen 93 PDEU določa, da so „pomoči združljive s pogodbama, če so potrebne za usklajevanje prevoza ali če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe“. Navedeni člen je *lex specialis* glede na člena 106 in 107 PDEU. V skladu s sodno prakso Sodišča ⁽³⁸⁾ se lahko pomoč kopenskemu prevozu šteje za združljivo na podlagi člena 93 Pogodbe le v natančno opredeljenih okoliščinah, ki ne ogrožajo splošnih interesov Unije.
- (170) Nemčija ni navedla razlogov za združljivost, saj meni, da nobeden od ukrepov ne pomeni državne pomoči. V sklepu o začetku postopka so bili izraženi pomisleki glede združljivosti na podlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70, Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69 ter na podlagi člena 107(3)(c) PDEU. Ker obravnavani ukrepi pomenijo nadomestilo za opravljanje nekaterih storitev javne službe, ki zadovoljujejo potrebo po usklajevanju prevoza, spadajo na področje uporabe Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70; člen 3(2) Uredbe omogoča presojo povračila za izpolnjevanje obveznosti, ki so del javne službe, za prevozno podjetje ali dejavnosti, za katere se ne uporablja Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69. Uredbi (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70 sta bili razveljavljeni z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁹⁾. Ker se bo pomoč, ki je spadala na področje uporabe Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69, zdaj proučila v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007, se lahko pomoč za združljivost pomoči za nekatere storitve javne službe, ki zadovoljujejo potrebo po usklajevanju prevoza, zdaj prouči neposredno na podlagi člena 93 PDEU.
- (171) Zaradi celovitosti bo združljivost obravnavanih ukrepov proučena v skladu s pravili, veljavnimi v času sklepa, in pravili, veljavnimi v času izplačila ukrepov. Zato je združljivost proučena v skladu s členom 93 PDEU in členom 3(2) Uredbe (EGS) št. 1107/70, kot je pojasnjeno v nadaljevanju v uvodni izjavi 172(f) in uvodni izjavi 212(f).

7.3.1 PRESOJA ZDRUŽLJIVOSTI S ČLENOM 93 PDEU

- (172) Sodišče je odločilo, da člen 93 „dopušča, da so pomoči za prevoz združljive s Pogodbo samo v natančno določenih primerih in če ne škodijo splošnim interesom Skupnosti“. Pojem „usklajevanje prevoza“, ki je uporabljen v členu 93 PDEU, ima širši pomen od spodbujanja razvoja gospodarske dejavnosti. Vključuje tudi poseg organov oblasti, s katerim želijo usmeriti razvoj prevoznega sektorja v skupnem interesu.
- (173) V prevoznem sektorju se lahko pojavijo težave z „usklajevanjem“ v gospodarskem smislu, na primer pri povezavah med različnimi prometnimi omrežji. Komisija je na tej podlagi že odobrila državno pomoč v skladu s členom 93 PDEU ⁽⁴⁰⁾.
- (174) V obravnavanem primeru so bile delnice RWE prenesene na EEB, da bi mu omogočile opravljanje javnih nalog, povezanih z načrtovanjem in usklajevanjem javnega lokalnega potniškega prevoza. Naloge, navedene v odstavku 3 statuta podjetja EEB (glej tudi uvodno izjavo 14), vključujejo pripravo NVP za okrožje Emsland, upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland in organizacijo šolskega prevoza. Vse te storitve prispevajo k usklajevanju prevoza.

⁽³⁸⁾ Sodba z dne 12. oktobra 1978 v zadevi Komisija proti Belgiji, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, točka 10.

⁽³⁹⁾ Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

⁽⁴⁰⁾ Glej na primer sklep Komisije z dne 20. januarja 2010 v zadevi N 490/2010, Vlaamse regeling voor publiek -private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties (UL C 122, 20.4.2011, str. 2); v zvezi s tem glej tudi sklep Komisije z dne 20. julija 2010 v zadevi C17/2010, Firmin srl (UL C 278, 15.10.2010, str. 28).

- (175) Če se financiranje centra za mobilnost okrožja Emsland šteje za državno pomoč, Komisija meni, da je cilj ukrepa usklajevanje informacij o javnem prevozu.
- (176) V zvezi z avtobusi za prevoz na zahtevo Komisija ugotavlja, da se zadevni ukrep nanaša na nakup voznega parka, ki bi se dal na voljo dejanskim ponudnikom prevoznih storitev. Podjetje EEB je vzpostavilo in usklajevalo storitev javnega prevoza in ni samo opravljalo prevozne storitve.
- (177) Komisija potrjuje, da je bil cilj vseh teh ukrepov podjetju EEB omogočiti opravljanje nekaterih nalog na področju javnega prevoza, ki so se prej izvajale v okviru uprave okrožja. Čeprav cilj ukrepa ni pomemben za analizo obstoja državne pomoči v smislu člena 107(1) (v skladu s katerim je odločilen učinek ukrepa), je treba cilj upoštevati pri presoji združljivosti teh ukrepov z notranjim trgov.
- (178) V skladu s stalno prakso odločanja se pomoč za usklajevanje prevoza na podlagi člena 93 PDEU šteje za združljivo z notranjim trgov, če so izpolnjeni naslednji pogoji:
- pomoč mora prispevati k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa,
 - pomoč mora biti nujna in mora zagotavljati spodbujevalni učinek,
 - pomoč mora biti sorazmerna,
 - dostop do zadevne infrastrukture mora biti odprt za vse uporabnike brez razlikovanja,
 - pomoč ne sme izkrivljati konkurence v nasprotju s skupnim interesom.

7.3.1.1 Natančno opredeljen cilj skupnega interesa

7.3.1.1.1 Delnice iz leta 1998

- (179) Kot je bilo opisano, so bile delnice RWE prenesene na EEB v okviru odločitve okrožja Emsland, da vključi subjekt EE, ki je prej opravljal javne naloge, povezane z načrtovanjem in usklajevanjem javnega lokalnega potniškega prevoza v okviru uprave okrožja. Da bi podjetje EEB lahko začelo delovati, je bilo treba zanj pripraviti otvoritveno bilanco stanja. V skladu z odstavkom 3 statuta podjetja EEB njegove naloge vključujejo pripravo NVP za okrožje Emsland, upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland in organizacijo šolskega prevoza. Za vse te naloge se lahko šteje, da prispevajo k razvoju javnega prevoza v okrožju in da so zato potrebne za usklajevanje prevoza.
- (180) Vendar se Komisija sklicuje na svoj sklep, da prenos lastništva delnic iz leta 1998 ni pravno povezan z nobeno od teh dejavnosti. Nemčija je doslej dokazala, da se delnice dejansko niso uporabljale za katero koli drugo dejavnost.
- (181) Vendar obstaja tveganje, da bi podjetje EEB uporabilo te delnice in financiralo gospodarske dejavnosti na drugih področjih iz izkupička od prodaje ali z uporabo delnic kot jamstva v zvezi s tem.
- (182) EEB ima še vedno v lasti delnice, zato je mogoče izključiti, da so bili prihodki od prodaje v obdobju preiskave uporabljeni za gospodarske dejavnosti.
- (183) Če bi podjetje EEB delnice iz leta 1998 v prihodnosti uporabljalo na ta način, bi bilo mogoče trditi, da prenos delnic iz leta 1998 ne prispeva več izključno k cilju usklajevanja prevoza. Prvo merilo združljivosti pomoči iz člena 93 PDEU je zato izpolnjeno le, če EEB ne uporablja delnic iz leta 1998 za financiranje gospodarskih dejavnosti zunaj svojih javnih nalog. Komisija mora zato uvesti pogoje za uporabo delnic iz leta 1998 kot pogoj za združljivost prenosa delnic iz leta 1998 z notranjim trgov (opisano v nadaljevanju).

7.3.1.1.2 Center za mobilnost okrožja Emsland

- (184) Kot je opisano v točki 47, je okrožje 31. julija 1995 sprejelo odločitev, da bo upravljalo center za mobilnost, da bi lahko storitev zagotavljanja informacij o javnem prevozu ponujalo širši javnosti. To nalogo je ob njegovi ustanovitvi 1. januarja 1997 preneslo na EEB. Upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland je ena od nalog, povezanih z načrtovanjem in usklajevanjem javnega lokalnega potniškega prevoza, ki je bila izrecno dodeljena podjetju EEB v njegovem statutu.
- (185) Člen 2(2) in člen 6 regionalnega zakona NNVG določata, da je zagotavljanje javnega prevoza naloga, ki spada v pristojnost javne politike. Način izvajanja te naloge se določi v NVP. V NVP okrožja Emsland je navedeno, da je razpoložljivost obsežnih in posodobljenih informacij o storitvah javnega prevoza, ki jih zagotavlja MCE, poglobilni in sestavni del te javne naloge.
- (186) Upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland prispeva k učinkovitemu in nemotenemu zagotavljanju javnega prevoza, s čimer prispeva k cilju skupnega interesa.

7.3.1.1.3 Avtobusi za prevoz na zahtevo

- (187) Okrožje Emsland se je odločilo razširiti sistem avtobusnih prevozov na zahtevo v tem okrožju zaradi dveh razlogov: ⁽⁴¹⁾
- za izboljšanje povezave mest in vasi v regiji z železniškimi postajami,
 - za optimiziranje medsebojne povezave med deli mest in vasi.
- (188) Avtobusi za prevoz na zahtevo se uporabljajo na linijah javnega prevoza zunaj prometnih konic, da se izboljša ponudba javnega prevoza v tem času. Ti avtobusi so prilagojeni za invalidske in otroške vozičke.
- (189) Komisija je v zadnjih letih v več dokumentih politike poudarila pomen boljše intermodalne povezave. V smernicah Unije iz leta 2013 za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, določenih v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴²⁾, sta optimalna integracija in medsebojna povezanost vseh vrst prevoza opredeljena kot ključna cilja. Medsebojna povezanost delov mest in vasi prispeva tudi k učinkovitejšemu prevoznemu sistemu. Večja pogostost morebitnih razpoložljivih možnosti vključujočega javnega prevoza je v interesu prebivalcev okrožja Emsland, zlasti ker je to eno od manj poseljenih območij v Nemčiji. Za usklajevanje širitve sistema avtobusnih prevozov na zahtevo se zato lahko šteje, da prispeva k cilju skupnega interesa.
- (190) Podobno kot delnice iz leta 1998 tudi financiranje avtobusov za prevoz na zahtevo ne bi več prispevalo izključno k cilju usklajevanja prevoza, če bi lastništvo takih avtobusov zagotavljalo prednost za gospodarske dejavnosti podjetja EEB. Prvo merilo združljivosti pomoči iz člena 93 PDEU je zato izpolnjeno le, če EEB ne uporablja avtobusov za prevoz na zahtevo v korist gospodarskih dejavnosti, ki jih opravlja. Nemčija je v dopisu z dne 5. novembra 2012 potrdila, da so se avtobusi za prevoz na zahtevo v obdobju preiskave načeloma uporabljali za storitev avtobusnih prevozov na zahtevo in da je podjetje EEB, potem ko je prodalo enega od avtobusov, izkupiček vrnilo okrožju. Nemški organi so potrdili, da se bodo enaka načela uporabljala tudi v prihodnosti. Na podlagi te zaveze nemških organov se Komisija strinja, da je financiranje avtobusov za prevoz na zahtevo prispevalo le k cilju usklajevanja prevoza.

7.3.1.2 Nujnost pomoči in spodbujevalni učinek

7.3.1.2.1 Delnice iz leta 1998

- (191) Prenos delnic iz leta 1998 (skupaj z drugimi ukrepi, kot je začetna kapitalska injekcija, ki niso predmet tega sklepa) je omogočil obstoj podjetja EEB. Brez tega ukrepa podjetje EEB ne bi moglo opravljati svojih javnih nalog, povezanih z načrtovanjem in usklajevanjem javnega lokalnega potniškega prevoza. Pomoč v obliki prenosa delnic iz leta 1998 je zato nujna za doseganje cilja skupnega interesa, kot je opisan zgoraj, in ima spodbujevalni učinek.

⁽⁴¹⁾ Odločitev, ki jo je 20. februarja 2006 sprejel *Kreistag* okrožja Emsland.

⁽⁴²⁾ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

7.3.1.2.2 Center za mobilnost okrožja Emsland

- (192) *Kreisausschuss* (organ odločanja okrožja) je med vzpostavljanjem centra za mobilnost okrožja Emsland julija 1995 ugotovil pomanjkanje zlahka dostopnih informacij o možnostih prevoza kot eno izmed glavnih pomanjkljivosti javnega prevoza v okrožju Emsland. Trg v okrožju Emsland ni zagotavljal takih združenih storitev. MCE državljanom ni zaračunaval zagotavljanja informacij, zato podjetje EEB ni imelo prihodkov od te dejavnosti, s katerimi bi lahko krilo povezane operativne stroške. Komisija se zato strinja, da je bila pomoč nujna za delovanje centra za mobilnost okrožja Emsland in da je imela spodbujevalni učinek.

7.3.1.2.3 Avtobusi za prevoz na zahtevo

- (193) Komisija pri proučevanju nujnosti in spodbujevalnega učinka pomoči upošteva, da projekt ne bi bil finančno vzdržen, če avtobusi za prevoz na zahtevo ne bi bili dani na voljo. Na seji organa *Kreistag* 8. februarja 2006 je bilo izrecno navedeno, da razširitev sistema avtobusnih prevozov na zahtevo ne bi smela vplivati na obstoječe sisteme avtobusnih prevozov na zahtevo. Sistem avtobusnih prevozov na zahtevo bi bilo treba uvesti samo na območjih, kjer drugače ne bi bil gospodarsko donosen.
- (194) Podjetje EEB je kupilo avtobuse v imenu okrožja Emsland ter jih dalo na voljo tretjim osebam na podlagi pogodb in pod preglednimi pogoji, ki jih je določilo okrožje Emsland. Tretje osebe so pridobile avtobuse brezplačno in podjetje EEB ni ustvarilo prihodkov od najemnine ali drugih prihodkov od dajanja avtobusov na voljo, s katerimi bi lahko financiralo nakup avtobusov. Avtobuse so uporabljali podizvajalci in tretje osebe, in ne EEB, torej podjetje EEB ni ustvarilo prihodkov od gospodarskega izkoriščanja avtobusov za prevoz na zahtevo. Podjetje EEB je delovalo kot upravni posrednik za storitev javnega prevoza. Storitve avtobusnih prevozov na zahtevo je usklajevalo v okviru svojih obveznosti javnega prevoza, navedenih v statutu (glej uvodno izjavo 14). Komisija zato meni, da je bila pomoč podjetju EEB nujna za razvoj sistema avtobusnih prevozov na zahtevo in da je imela spodbujevalni učinek.

7.3.1.3 Sorazmernost pomoči

7.3.1.3.1 Delnice iz leta 1998

- (195) Komisija opozarja, da podjetje EEB ni zadržalo dividend, ki izhajajo iz lastništva delnic iz leta 1998. Uporabljajo se za plačilo šolskega prevoza (in s tem kot nadomestilo za sredstva okrožja) ali pa se izplačujejo okrožju. Zato se trdi, da se bo z nadaljevanjem obveznosti izplačevanja dividend okrožju tržna vrednost delnic iz leta 1998 zmanjšala, saj taka obveznost zmanjšuje ekonomsko vrednost teh delnic.
- (196) Komisija zato meni, da je pomoč v obliki prenosa delnic iz leta 1998 omejena na tisto, kar je nujno potrebno, da lahko EEB opravlja svoje javne naloge na področju usklajevanja prevoza, in zato sorazmerna s ciljem ukrepa.

7.3.1.3.2 Center za mobilnost okrožja Emsland

- (197) Kot je bilo pojasnjeno (glej uvodno izjavo 77), je okrožje povrnilo dejanske stroške podjetja EEB, povezane z upravljanjem centra za mobilnost okrožja Emsland, pri čemer ni bila predvidena profitna marža. Komisija zato meni, da je pomoč, dodeljena na podlagi priglašenega ukrepa, sorazmerna.

7.3.1.3.3 Avtobusi za prevoz na zahtevo

- (198) Komisija pri proučevanju sorazmernosti pomoči upošteva naslednje elemente:

- podjetje EEB je kupilo avtobuse v imenu okrožja in so mu bili povrnjeni dejanski stroški,
- od dajanja avtobusov na voljo tretjim osebam ne prejema nobenega prihodka,
- če podjetje ne bi našlo tretje osebe, ki bi bila zainteresirana za opravljanje avtobusnih prevozov na zahtevo, bi se ti avtobusi vrnili okrožju,
- če avtobusi ne obratujejo več, se prodajo in izkupiček od prodaje se vrne okrožju.

- (199) Na podlagi navedenega Komisija meni, da je pomoč, povezana s financiranjem avtobusov za prevoz na zahtevo, sorazmerna.

7.3.1.4 Pomoč/dejavnost, ki prejema pomoč, je dostopna za vse uporabnike na nediskriminatorni podlagi

7.3.1.4.1 Delnice iz leta 1998

- (200) Storitve EEB na področju usklajevanja prevoza so javne naloge in po definiciji so te dejavnosti na voljo vsem na nediskriminatorni podlagi.

7.3.1.4.2 Center za mobilnost okrožja Emsland

- (201) MCE zagotavlja informacije brezplačno vsem zainteresiranim državljanom. Poleg tega zbira informacije od vseh ponudnikov javnega prevoza, ki so zainteresirani za izmenjavo teh informacij. MCE ponudnikom javnega prevoza ne zaračunava dajanja na voljo informacij v zvezi s storitvami, ki jih zagotavljajo.
- (202) Zato se lahko sklene, da imajo vsi uporabniki dostop do zadevne storitve na nediskriminatorni podlagi.

7.3.1.4.3 Avtobusi za prevoz na zahtevo

- (203) Podjetje EEB je avtobuse za prevoz na zahtevo ponujalo vsem avtobusnim podjetjem v okrožju, ki opravljajo storitve javnega prevoza, po enakih pogojih, ki jih je določilo okrožje Emsland. Okrožje je avtobusnim podjetjem poslalo dopis, v katerem je določilo pogoje, pod katerimi bi bili avtobusi za prevoz na zahtevo na voljo, in jih pozvalo, naj izrazijo svoj interes.
- (204) Avtobusi so bili zakupljeni na podlagi standardne pogodbe (glej tudi uvodno izjavo 80), s katero je bilo predvideno, da prevozna podjetja krijejo operativne stroške in stroške vzdrževanja, vendar ne plačujejo najemnine. Avtobuse so uporabljali podizvajalci na linijah podjetja EEB in druga prevozna podjetja na svojih zadevnih linijah.
- (205) Po posvetovanju z okrožjem so se avtobusi delno uporabljali tudi za storitve šolskega prevoza. To velja za vseh pet avtobusov za prevoz na zahtevo.
- (206) Zato se lahko sklene, da imajo vsi uporabniki dostop do zadevne infrastrukture na nediskriminatorni podlagi.

7.3.1.5 Pomoč ne povzroča izkrivljanja konkurence v nasprotju s skupnim interesom

7.3.1.5.1 Delnice iz leta 1998

- (207) Prenos delnic iz leta 1998 je le omogočil, s finančnega vidika, ustanovitev gospodarske družbe EEB, ki opravlja predvsem javne naloge na področju usklajevanja prevoza. Ta ukrep kot tak ne povzroča izkrivljanja konkurence v nasprotju s skupnim interesom.

7.3.1.5.2 Center za mobilnost okrožja Emsland

- (208) Kot je bilo navedeno, MCE zbira informacije od vseh prevoznih podjetij, ki delujejo v okrožju Emsland, pod enakimi pogoji in te informacije brezplačno zagotavlja državljanom. Zato ne izkrivlja konkurence v nasprotju s skupnim interesom.

7.3.1.5.3 Avtobusi za prevoz na zahtevo

- (209) Kot je bilo navedeno, je okrožje Emsland naročilo razširitev sistema avtobusnih prevozov na zahtevo pod pogojem, da ne bo vplivala na noben obstoječi sistem in na linije, ki ne bi bile finančno vzdržne. Avtobusi so bili dani na voljo vsem zainteresiranim stranem pod enakimi pogoji, zato ni bilo pričakovati, da bi uvedba teh dodatnih linij povzročila izkrivljanje konkurence v nasprotju s skupnim interesom.

7.3.1.6 *Sklepna ugotovitev in pogoj*

- (210) Ob upoštevanju navedenega Komisija meni, da pomoč, dodeljena v obliki delnic iz leta 1998, avtobusov za prevoz na zahtevo in centra za mobilnost okrožja Emsland, prispeva k cilju skupnega interesa, da je nujna in sorazmerna s tem ciljem in da ne bo vplivala na trgovino med državami članicami tako, da bi škodovala skupnemu interesu.
- (211) Kot je navedeno v uvodni izjavi 178(f), se za prenos delnic iz leta 1998 ne more šteti, da prispeva izključno k cilju usklajevanja prevoza, saj lastništvo teh delnic in možnost podjetja EEB, da prosto razpolaga z njimi, pomenita morebitno prednost za gospodarske dejavnosti podjetja EEB, za katere ni nujno, da zadovoljujejo potrebe po usklajevanju prevoza. Da bi ta ukrep izpolnjeval prvi pogoj združljivosti, podjetju EEB ne sme biti dovoljeno, da zadrži dividende ali izkupiček od morebitne prodaje delnic iz leta 1998 ali da uporabi te delnice kot jamstvo za pridobitev finančnih sredstev od tretjih oseb za gospodarske dejavnosti. Komisija bo to uvedla kot pogoj za združljivost prenosa delnic iz leta 1998 z notranjim trgov.
- (212) Na podlagi navedenega Komisija meni, da so ti ukrepi združljivi v skladu s členom 93 PDEU, ob upoštevanju pogoja v zvezi z uporabo delnic iz leta 1998.

7.3.2 PRESOJA ZDRUŽLJIVOSTI Z UREDBO SVETA (EGS) ŠT. 1107/70

- (213) Člen 3(2) Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70 omogoča presojo povračila za izpolnjevanje obveznosti, ki so del javne službe, za prevozno podjetje ali dejavnosti, za katere se ne uporablja Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69.
- (214) Tako kot v prejšnjih zadevah se šteje, da sta lokalni in regionalni avtobusni prevoz izvzeta s področja uporabe Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69 ⁽⁴³⁾, zato se uporablja člen 3(2) Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70. V skladu s to uredbo se lahko plačila okrožja Emsland razglasijo za združljiva z notranjim trgov, če krijejo izključno le stroške zadevne javne naloge, ki jo je opravljalo podjetje EEB. V zadevnem primeru bo torej proučeno, ali je podjetje EEB prejelo ustrezno nadomestilo za naloge, ki jih je opravljalo.

7.3.2.1 *Delnice iz leta 1998*

- (215) Kot je bilo opisano, so bile delnice RWE prenesene na EEB v okviru odločitve okrožja, da vključi subjekt EE, ki je prej opravljal javne naloge, povezane z načrtovanjem lokalnega javnega potniškega prevoza v okviru uprave okrožja. Da bi podjetje EEB lahko začelo delovati, je bilo treba zanj pripraviti otvoritveno bilanco stanja. V skladu z odstavkom 3 statuta podjetja EEB njegove naloge vključujejo pripravo načrta *Nahverkehrsplan* za okrožje Emsland, upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland in organizacijo šolskega prevoza. Za vse te naloge se lahko šteje, da prispevajo k razvoju javnega prevoza v okrožju.
- (216) Brez prihodkov od dividend se tržna vrednost delnic iz leta 1998 v bilancah stanja podjetja EEB zmanjša na ekonomsko vrednost teh delnic. Komisija zato meni, da je pomoč v obliki prenosa delnic iz leta 1998 omejena na tisto, kar je nujno potrebno, da lahko EEB opravlja svoje javne naloge, in da zato izplačano nadomestilo ni bilo čezmerno.

7.3.2.2 *Center za mobilnost okrožja Emsland*

- (217) Kot je opisano v uvodni izjavi 47, je okrožje 31. julija 1995 sprejelo odločitev, da bo upravljalo center za mobilnost, da bi lahko storitev zagotavljanja informacij o javnem prevozu ponujalo širši javnosti. To nalogo je ob njegovi ustanovitvi 1. januarja 1997 preneslo na EEB. Upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland je ena od nalog, ki je bila izrecno dodeljena podjetju EEB v njegovem statutu.
- (218) Kot je bilo pojasnjeno (glej uvodno izjavo 77), je okrožje povrnilo dejanske stroške podjetja EEB, povezane z upravljanjem centra za mobilnost okrožja Emsland, pri čemer ni bila predvidena profitna marža. Komisija zato meni, da pomoč, dodeljena na podlagi priglašenega ukrepa, ne povzroča izplačevanja čezmernega nadomestila podjetja EEB.

⁽⁴³⁾ Glej opombo 36.

7.3.2.3 *Avtobusi za prevoz na zahtevo*

- (219) Kot je bilo opisano, se je okrožje Emsland odločilo razširiti sistem avtobusnih prevozov na zahtevo v tem okrožju zaradi dveh razlogov: ⁽⁴⁴⁾
- za izboljšanje povezave mest in vasi v regiji z železniškimi postajami,
 - za optimiziranje medsebojne povezave med deli mest in vasi.
- (220) Avtobusi za prevoz na zahtevo se uporabljajo na linijah javnega prevoza zunaj prometnih konic, da se izboljša ponudba javnega prevoza v tem času. Ti avtobusi so prilagojeni za invalidske in otroške vozičke.
- (221) Nemčija je potrdila, da se lahko avtobusi za prevoz na zahtevo načeloma uporabljajo le za storitev prevoza na zahtevo in da bo podjetje EEB, če proda avtobuse, obvezano vrniti izkupiček od prodaje okrožju (kar se je v enem primeru že zgodilo).
- (222) Komisija meni, da nadomestilo ni čezmerno, ker:
- je podjetje EEB kupilo avtobuse v imenu okrožja in so mu bili povrnjeni dejanski stroški,
 - podjetje EEB od dajanja avtobusov na voljo tretjim osebam ne prejema nobenega prihodka,
 - bi se ti avtobusi, če podjetje EEB ne bi našlo tretje osebe, ki bi bila zainteresirana za opravljanje avtobusnih prevozov na zahtevo, vrnilo okrožju,
 - se avtobusi, če ne obratujejo več, prodajo, izkupiček od prodaje pa se vrne okrožju.

7.3.2.4 *Sklepna ugotovitev in pogoj*

- (223) Glede na navedeno Komisija meni, da pomoč, dodeljena v obliki delnic iz leta 1998, avtobusi za prevoz na zahtevo in MCE, ne pomenijo čezmernega nadomestila za podjetje EEB za njegovo opravljanje javnih nalog za okrožje Emsland.
- (224) Kot je navedeno v uvodni izjavi 117(f), se za prenos delnic iz leta 1998 ne more šteti, da prispeva izključno k gospodarskim dejavnostim podjetja EEB, saj lastništvo teh delnic in možnost podjetja EEB, da prosto razpolaga z njimi, pomenita morebitno prednost za gospodarske dejavnosti podjetja EEB. Da bi ta ukrep izpolnjeval prvi pogoj združljivosti, podjetju EEB ne sme biti dovoljeno, da zadrži dividende ali izkupiček od morebitne prodaje delnic iz leta 1998 ali da uporabi te delnice kot jamstvo za pridobitev finančnih sredstev od tretjih oseb za gospodarske dejavnosti. Komisija bo to uvedla kot pogoj za združljivost prenosa delnic iz leta 1998 z notranjim trgov.
- (225) Na podlagi navedenega Komisija meni, da so ti ukrepi združljivi v skladu s členom 3(2) Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70, ob upoštevanju pogoja v zvezi z uporabo delnic iz leta 1998 –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Ustanovitveni kapital in 280 310 delnic energetskega podjetja RWE pomenijo obstoječo pomoč v skladu s členom 108 (1) Pogodbe o delovanju Evropske unije in člena 1(b)(iv) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ⁽⁴⁵⁾.

Člen 2

Dividende podjetja *Emsländische Eisenbahn GmbH*, pridobljene iz delnic, nadomestilo za usklajevanje storitev šolskega prevoza in za pripravo načrta lokalnega prevoza (Nahverkehrsplan) ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

⁽⁴⁴⁾ Glej opombo 41.

⁽⁴⁵⁾ Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

Člen 3

Kar zadeva nadomestilo, ki ga je podjetje *Emsländische Eisenbahn GmbH* prejelo za upravljanje centra za mobilnost okrožja Emsland, je pomoč združljiva z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe o delovanju Evropske unije in členom 3(2) Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70.

Člen 4

1. Če avtobusi, preneseni na podjetje *Emsländische Eisenbahn GmbH*, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, je pomoč združljiva z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe o delovanju Evropske unije in členom 3(2) Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70, pod pogojem zaveze Nemčije iz odstavka 2.

2. Avtobusi za prevoz na zahtevo se uporabljajo za storitev prevoza na zahtevo. Če bi podjetje EEB prodalo avtobuse, je obvezano vrniti izkupiček od prodaje okrožju Emsland.

Člen 5

Pomoč, ki jo je Nemčija dodelila s prenosom 37 630 delnic RWE podjetju *Emsländische Eisenbahn GmbH* leta 1998, je združljiva z notranjim trgov pod pogojem iz člena 6.

Člen 6

1. Delnice se ne uporabijo kot jamstvo in se ne prodajo, razen če so izpolnjeni pogoji iz odstavka 2.
2. V dveh mesecih od sprejetja tega sklepa *Emsländische Eisenbahn GmbH* podpiše sporazum z okrožjem Emsland v zvezi z delnicami RWE. Sporazum potrjuje, da:
 - se delnice RWE ne smejo uporabiti kot jamstvo ali v kateri koli drugi obliki za zagotavljanje koristi gospodarskim dejavnostim podjetja EEB,
 - bo podjetje EEB okrožju Emsland izplačalo morebitne dividende, ki izhajajo iz delnic RWE,
 - bo podjetje EEB morebitni izkupiček od prodaje delnic RWE izplačalo okrožju Emsland.

Člen 7

Nemčija v dveh mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih je sprejela za uskladitev s tem sklepom.

Člen 8

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 30.9.2016

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije