

# DECYZJE

## DECYZJA KOMISJI (UE) 2017/639

z dnia 30 września 2016 r.

w sprawie pomocy państwa SA.23216 – C 54/07 (ex NN 55/07) wdrożonej przez Niemcy na rzecz Emsländische Eisenbahn GmbH

(notyfikowana jako dokument nr C(2016) 6232)

(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami <sup>(1)</sup> i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

### 1. PROCEDURA

- (1) W piśmie z dnia 30 sierpnia 2002 r. przedsiębiorstwa Ludger Albers oHG, Reinhard Bittner, Elbert GmbH & Co. KG, Auto Fischer GmbH & Co. KG, Kalmer GmbH, Richters Reisen i Wessels Reisen (zwane dalej „skarżącymi”) przedstawiły Komisji Europejskiej (zwanej dalej „Komisją”) skargę, według której spółka Emsländische Eisenbahn GmbH (zwana dalej „EEB”) otrzymała niedozwoloną pomoc państwa. W piśmie z dnia 13 lipca 2006 r. skarżący poinformowali Komisję o rozszerzeniu swojej skargi oraz w piśmie z dnia 22 listopada 2006 r. przekazali dalsze informacje.
- (2) W następstwie złożonej skargi Komisja zwróciła się kilkakrotnie <sup>(2)</sup> do władz niemieckich o udzielenie informacji, a władze niemieckie przekazały odnośne informacje <sup>(3)</sup>.
- (3) W piśmie z dnia 28 listopada 2007 r. Komisja poinformowała Niemcy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (zwanego dalej „Traktatem WE”). W dniu 24 kwietnia 2008 r. Niemcy przekazały swoje uwagi.
- (4) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania (zwana dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) została opublikowana w dniu 9 lipca 2008 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(4)</sup>. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przekazanie uwag.
- (5) W następstwie decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego skarżący przekazali w dniu 21 lutego 2008 r. pierwszą serię uwag. Po ich publikacji skarżący przekazali w dniach 25 i 29 sierpnia 2008 r. kolejne uwagi.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 174 z 9.7.2008, s. 13.

<sup>(2)</sup> W dniach 3 października 2006 r., 27 listopada 2006 r. i 13 marca 2007 r.

<sup>(3)</sup> W dniach 24 października 2006 r., 26 stycznia 2007 r. i 19 czerwca 2007 r.

<sup>(4)</sup> Zob. przypis 1.

- (6) W dniu 29 lipca 2008 r. firma Nahverkehrsberatung Südwest przekazała swoje uwagi, a w dniach 16 i 29 października 2008 r. – wersje informacji niemające poufnego charakteru. Kolejna zainteresowana strona, która chciała pozostać anonimowa, przekazała swoje uwagi w dniu 23 lipca 2008 r.
- (7) W dniu 26 listopada 2008 r. Komisja przekazała władzom niemieckim uwagi zainteresowanych stron. W piśmie z dnia 26 stycznia 2009 r. Komisja otrzymała uwagi Niemiec.
- (8) W dniu 9 lipca 2009 r. – w odpowiedzi na wniosek Komisji z dnia 30 kwietnia 2009 r. o udzielenie informacji – władze niemieckie przekazały dalsze informacje.
- (9) W dniach 16 grudnia 2009 r., 4 sierpnia 2010 r. i 23 czerwca 2011 r. władze niemieckie dostarczyły dalsze informacje.
- (10) W dniu 20 października 2011 r. Komisja wysłała do władz niemieckich pismo i w dniu 10 listopada 2011 r. otrzymała odpowiedź.
- (11) Władze niemieckie przekazały Komisji dalsze informacje na podstawie wniosków Komisji o udzielenie informacji z dni 5 czerwca 2012 r., 6 maja 2013 r. i 21 listopada 2013 r.

## 2. STAN FAKTYCZNY

### 2.1. BENEFICJENT POMOCY

- (12) Beneficjentem domniemanej niezgodnej z prawem pomocy państwa jest spółka Emsländische Eisenbahn GmbH <sup>(5)</sup> (zwana dalej „EEB”), która została założona w dniu 1 stycznia 1997 r. Powstała ona z przedsiębiorstwa komunalnego (niem. Eigenbetrieb) o takiej samej nazwie (zwanego dalej „EE”).
- (13) Od samego początku powiat Emsland jest wyłącznym udziałowcem EEB. Jako taki może on w pełni kontrolować działalność EEB. Zgodnie z § 10 umowy spółki EEB powiat mianuje prezesa zarządu EEB i ma decydujący głos przy podejmowaniu ważnych decyzji związanych z działalnością gospodarczą (dotyczących sprawozdań finansowych, planów gospodarczych itd.).
- (14) Zgodnie z § 3 umowy spółki EEB ma następujące obowiązki publiczne w zakresie planowania i koordynacji lokalnego publicznego transportu pasażerskiego:
  - opracowanie planu przewozów lokalnych dla powiatu Emsland z udziałem przedsiębiorstw transportowych;
  - utworzenie i prowadzenie Mobilitätszentrale Emsland (regionalnego punktu informacyjnego ds. lokalnego publicznego transportu pasażerskiego, zwanego dalej „MZE” lub „Mobilitätszentrale Emsland”) oraz wdrażanie usprawnionych systemów informacyjnych;
  - organizacja transportu szkolnego oraz włączenie transportu szkolnego do systemu lokalnego publicznego transportu pasażerskiego realizowanego poza liniami publicznymi zgodnie z §§ 109 i 114 dolnosaksońskiej ustawy o szkolnictwie z dnia 3 marca 1998 r. <sup>(6)</sup> (zwanej dalej „NSG”);
  - wprowadzanie udoskonaleń taryfowych;
  - współpraca z przedsiębiorstwami transportu szynowego.

<sup>(5)</sup> <http://www.eeb-online.de/>

<sup>(6)</sup> Dziennik Ustaw i Rozporządzeń dla Dolnej Saksonii z 1998 r., s. 137, ostatnio zmieniony na mocy art. 2 ustawy z dnia 12 lipca 2007 r., Dziennik Ustaw i Rozporządzeń dla Dolnej Saksonii nr 22/2007, s. 339 — VORIS 22410 01.

- (15) EEB posiada obecnie kilka zezwoleń na transport liniowy dla linii autobusowych w powiecie Emsland <sup>(7)</sup>. Jako posiadacz takich zezwoleń spółka EEB zleca obsługę tych linii <sup>(8)</sup> różnym przedsiębiorstwom świadczącym usługi przewozów autobusowych, czyli także swojej spółce zależnej EVG.
- (16) Ponadto EEB świadczy również usługi kolejowych przewozów towarowych, w szczególności na swoich torach, oraz zarządza swoją infrastrukturą kolejową.

## 2.2. RYNEK LOKALNYCH AUTOBUSOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POWIECIE EMSLAND

- (17) Od dnia 1 stycznia 1996 r. – zgodnie z dolnosaksońską ustawą o transporcie lokalnym (zwaną dalej „NNVG”) – miasta i powiaty odpowiadają za zapewnienie oferowania odpowiednich usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego. W związku z tym powiat Emsland musiał zadbać o planowanie, organizację i finansowanie publicznego transportu lokalnego na szczeblu powiatowym. Zgodnie z § 3 umowy spółki EEB (zob. motyw 14 powyżej) powiat powierzył wspomniane obowiązki spółce EEB.
- (18) Autobusowy transport publiczny jest podzielony na cztery linie, na które zgodnie z § 13 i § 42 niemieckiej ustawy o transporcie pasażerskim (PBefG) wymagane jest zezwolenie na transport liniowy, udzielane na zasadzie konkursu. Większość przedsiębiorstw, które oferują usługi lokalnego publicznego transportu pasażerskiego w powiecie Emsland, mają w tym powiecie swoją siedzibę.
- (19) Rynek autobusowych przewozów pasażerskich w powiecie Emsland jest podzielony na dwa duże obszary. W południowej części powiatu prywatne przedsiębiorstwa autobusowe, w tym dwa należące do skarżących (Reinhard Bittner i Kalmer), oferują swoje usługi autobusowe w ramach tzw. związku komunikacyjnego „Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd” (zwanego dalej „VGE-Süd”).
- (20) W środkowej i północnej części powiatu najważniejszymi związkami przedsiębiorstw oferujących lokalne usługi przewozowe są związek komunikacyjny „Tarifverbund RegioNetz-Mitte” (składający się z EEB i trzech prywatnych przedsiębiorstw autobusowych) oraz wspólnota taryfowa „Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord” (składająca się z pozostałych skarżących).
- (21) Spółka EEB świadczy usługi transportu szkolnego w całym powiecie Emsland w formie zintegrowanej lub niezintegrowanej.
- (22) Transport szkolny może odbywać się w ramach zintegrowanych (regularnych) przewozów autobusowych. Operatorzy linii autobusowych otrzymują od powiatów i miast na prawach powiatu umowę, zgodnie z którą muszą dopasować swoje trasy do wymogów transportu szkolnego. Powiat Emsland opłaca bilety szkolne za pośrednictwem EEB.
- (23) Uczniom, którym przysługuje uprawnienie do korzystania z transportu szkolnego, lecz którzy nie mieszkają na trasach linii autobusowych, EEB oferuje transport szkolny w formie niezintegrowanej (transport szkolny realizowany poza liniami publicznymi). Przedsiębiorstwa autobusowe otrzymują zlecenie na takie usługi i muszą spełnić określone wymagania, w szczególności w odniesieniu do przebiegu tras i rozkładów jazdy. Powiat Emsland zwraca EEB koszty, którymi operatorzy obciążają spółkę.

## 3. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW

- (24) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania <sup>(9)</sup> Komisja sporządziła tabelę, która opiera się na informacjach przekazanych przez władze niemieckie oraz przedstawia transfery finansowe na rzecz EEB, które były przedmiotem postępowania wyjaśniającego. Dalej zostaną omówione kolumny 1–6 tabeli <sup>(10)</sup>. Kolumny 7–9 nie zostały uwzględnione, ponieważ w swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zdecydowała, że nie ma zastrzeżeń co do odnośnych płatności.

<sup>(7)</sup> Zgodnie z ustawą o przewozie osób z dnia 21 marca 1961 r. (zwaną dalej „PBefG”).

<sup>(8)</sup> § 3 ust. 2 pkt 3 PBefG.

<sup>(9)</sup> Zob. przypis 1.

<sup>(10)</sup> Wszystkie dane liczbowe są wyrażone w euro (EUR). W odniesieniu do okresu 1997–2001 przedstawiono wyrażone w markach niemieckich (DM) prognozy budżetowe i korekty budżetu w EUR, oparte na kursie przeliczeniowym wynoszącym 1:1,9558 (EUR:DM). Drobne różnice pomiędzy płatnościami podanymi w prognozach budżetowych i korektach budżetu a danymi przedstawionymi przez Niemcy wynikają z przeliczenia; Komisja opiera swoją ocenę na danych przedstawionych przez Niemcy. „—” oznacza „brak danych”; „0” oznacza, że nie udzielono żadnego wsparcia finansowego.

Tabela 1

## Właściwe środki zbadane w decyzji o wszczęciu postępowania

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Wyposażenie kapitałowe	Dywidendy	„Wyrównanie strat w odniesieniu do usług lokalnego publicznego transportu pasażerskiego” <sup>(1)</sup>	„Zwrot kosztów transportu szkolnego”	Finansowanie kosztów administracyjnych zgodnie z § 7 ust. 4 NNVG <sup>(2)</sup>	Finansowanie lokalnego publicznego transportu pasażerskiego zgodnie z § 7 ust. 5 NNVG <sup>(3)</sup>
1997	11 658 593,93 <sup>(4)</sup>	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 <sup>(5)</sup>
2007	0	0	0	9 300 000,00	248 000,00	—

(<sup>1</sup>) Dane te zostały zaczerpnięte z prognoz budżetowych i korekt budżetu powiatu Emsland ujętych w punkcie 67.500 „Wyrównanie strat w odniesieniu do usług lokalnego publicznego transportu pasażerskiego”.

(<sup>2</sup>) Dolnosaksońska ustawa o transporcie lokalnym (NNVG) z dnia 28 czerwca 1995 r., zmieniona w dniu 16 grudnia 2004 r., została przyjęta na podstawie ustawy federalnej o regionalizacji z dnia 27 grudnia 1993 r.

(<sup>3</sup>) Wraz ze zmianą NNVG z dnia 16 grudnia 2004 r., która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2005 r., wzięto pod uwagę fakt, że finansowanie transportu publicznego na szczeblu federalnym uległo zmianie. Kwota przyznana na każdego mieszkańca została nieznacznie zmniejszona, ale za to dodano środki na regionalizację, których celem jest poprawa funkcjonowania transportu publicznego (zob. kolumna 6).

(<sup>4</sup>) Kwota obejmuje pierwotnie zatwierdzony kapitał w wysokości 410 000,00 EUR plus akcje przeniesione na dwie spółki akcyjne, mające wartość 11 248 593,93 EUR.

(<sup>5</sup>) Kwota ta obejmuje następujące kategorie: promowanie wprowadzania do obrotu i poprawę udzielania informacji pasażerom, łącznie z bieżącymi kosztami prowadzenia Mobilitätszentrale Emsland (116 876,09 EUR), zakup oprogramowania DIVA-Geo jako podstawy do obsługi mapy do celów Mobilitätszentrale Emsland (17 402,90 EUR), sporządzenie rejestru przystanków autobusowych (28 815,34 EUR), pojazdy (autobusy na wezwanie) (520 989,05 EUR), przystanki autobusowe (59 376,46 EUR) oraz oprogramowanie służące do planowania miejskiego transportu pasażerskiego (37 000,00 EUR).

- (25) W kolejnych sekcjach zostaną podsumowane merytoryczne informacje na podstawie dokumentów przedstawionych przez władze niemieckie i skarżących zarówno przed przyjęciem, jak i po przyjęciu decyzji o wszczęciu postępowania.

## 3.1. WYPOSAŻENIE KAPITAŁOWE I PRZENIESIENIE AKCJI (KOLUMNA 1)

- (26) Powiat Emsland wniósł do EEB zatwierdzony kapitał w wysokości 800 000 DM (ok. 410 000 EUR), gdy ówczesne przedsiębiorstwo komunalne EE i jego majątek zostały wyodrębnione, a w 1997 r. została założona spółka EEB. Oprócz tego spółka EEB została wyposażona w akcje spółki RWE (<sup>1</sup>).

(<sup>1</sup>) RWE jest wiodącym niemieckim przedsiębiorstwem energetycznym.

- (27) W momencie przyjmowania decyzji o wszczęciu postępowania nie było wiadomo, czy przeniesienie akcji było elementem wyposażenia EEB w kapitał początkowy czy też stanowiło zastrzyk kapitału, który nie był przewidziany przy zakładaniu EEB. Niemcy wyjaśniły, że większość akcji, tj. 280 310 akcji o wartości rynkowej wynoszącej 9 686 523,78 EUR, stanowiła element wyposażenia w kapitał początkowy. Akcje te zostały przeniesione na przedsiębiorstwo komunalne EE przed założeniem EEB.
- (28) 37 630 akcji o wartości rynkowej wynoszącej 1 689 264,40 EUR zostało jednak przeniesionych na EEB dopiero w dniu 12 października 1998 r., czyli ponad pięć lat po włączeniu.

3.2. ZINTEGROWANY TRANSPORT SZKOLNY W POŁUDNIOWEJ CZĘŚCI POWIATU EMSLAND DO DNIA 31 GRUDNIA 2005 R. (KOLUMNY 2 I 3) <sup>(12)</sup>

- (29) Kwoty wskazane w kolumnie 2 (dywidendy) oraz kwoty wskazane w kolumnie 3 (prognozy budżetowe i korekty budżetu powiatu Emsland w punkcie 67.500 *Wyrównanie strat w odniesieniu do usług lokalnego publicznego transportu pasażerskiego*) zostały wykorzystane na zwroty realizowane przez EEB na rzecz VGE-Süd za zintegrowane usługi transportu szkolnego w południowej części powiatu Emsland.
- (30) Dywidendy określone w kolumnie 2 oznaczają dywidendy, które EEB otrzymała z tytułu wyżej wspomnianych akcji RWE.
- (31) W południowej części powiatu Emsland VGE-Süd świadczyło usługi transportu szkolnego głównie w zintegrowanej formie na podstawie umowy zawartej pomiędzy VGE-Süd a EE. Przy zakładaniu EEB w 1997 r. umowa ta została zastąpiona identyczną umową pomiędzy EEB a VGE-Süd. W dniu 31 grudnia 2005 r. EEB wypowiedziała tę umowę.
- (32) Pierwotna umowa pomiędzy EEB a VGE-Süd przewidywała zryczałtowaną rekompensatę w wysokości 1 705 362,94 EUR rocznie. W dniu 1 listopada 2000 r. kwota ta został zwiększona o 10 % do 1 839 116,88 EUR.
- (33) Z danych przedstawionych w kolumnach 2 i 3 wynika ryczałt uzgodniony pomiędzy EEB a VGE-Süd. Powiat Emsland potrącił wartość dywidend (kolumna 2) od kwoty całkowitej, którą VGE-Süd musiało zapłacić za swoje usługi, i przeniósł pozostałą kwotę (kolumna 3) na EEB. Przedstawiono to w poniższej tabeli, która opiera się na dodatkowych danych liczbowych dostarczonych przez Niemcy po wydaniu decyzji o wszczęciu postępowania.

Tabela 2

**Płatności na rzecz VGE-Süd za zintegrowane usługi transportu szkolnego**

Rok	Dywidendy (Kolumna 2)	„Wyrównanie strat w odniesieniu do usług lokalnego publicznego transportu pasażerskiego” (Kolumna 3)	Ogółem (wszystkie płatności na rzecz VGE- Süd)
1997	196 572,65	1 508 790,29 <sup>(1)</sup>	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

<sup>(12)</sup> Dywidendy i „wyrównanie strat w odniesieniu do usług lokalnego publicznego transportu pasażerskiego”.

Rok	Dywidendy (Kolumna 2)	„Wyrównanie strat w odniesieniu do usług lokalnego publicznego transportu pasażerskiego” (Kolumna 3)	Ogółem (wszystkie płatności na rzecz 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

(<sup>1</sup>) Władze niemieckie początkowo podały w tej komórce kwotę 3 160 667,25 EUR. Później władze niemieckie wyjaśniły, że kolumna 3 odnosząca się do 1997 r. obejmuje nie tylko płatności na rzecz VGE-Süd, lecz także płatności na rzecz innych przedsiębiorstw. Dopiero od 1998 r. istnieje jasne rozróżnienie pomiędzy płatnościami na rzecz VGE-Süd (kolumna 3) a płatnościami za usługi transportu szkolnego poza normalnym transportem liniowym, usługi Deutsche Bahn AG oraz za inne zintegrowane usługi transportu szkolnego (kolumna 4). Gdyby kwoty za 1997 r. zostały obliczone tak jak w kolejnych latach, kwota w kolumnie 3 wynosiłaby 1 508 790,29 EUR, a kwota w kolumnie 4 – 5 936 951,31 EUR (zmiana z 1 651 876,97 EUR z kolumny 3 do kolumny 4 odpowiednio do kwoty zapłaconej na rzecz przedsiębiorstw autobusowych działających w północnej i środkowej części powiatu Emsland). Suma w obydwu kolumnach oznacza łączną kwotę zapłaconą za transport szkolny w powiecie Emsland.

- (34) Ponieważ umowa pomiędzy EEB a VGE-Süd wygasła w 2005 r., spółka EEB zwróciła wartość dywidend z 2006 r. powiatowi Emsland.
- (35) Skarżący przedstawili Komisji poniższą tabelę zawierającą wszystkie płatności otrzymane przez VGE-Süd do dnia 31 grudnia 2005 r., które różnią się od wyżej wskazanych danych liczbowych.

Tabela 3

## Płatności na rzecz VGE-Süd za wszystkie usługi

(w EUR)

Rok	Wartość netto	Podatek VAT 7 %	Wartość brutto
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) Władze niemieckie wyjaśniły, że różnica pomiędzy kwotą, którą zdaniem skarżących otrzymało VGE-Süd, a sumą kwot podanych w kolumnach 2 i 3 wynika z tego, że VGE-Süd świadczyło nie tylko zintegrowane usługi transportu szkolnego wskazane w kolumnach 2 i 3, lecz czasami także usługi transportu szkolnego realizowane poza liniami publicznymi, która także były opłacane przez powiat Emsland za pośrednictwem EEB.

## 3.3. „ZWROT KOSZTÓW TRANSPORTU SZKOLNEGO” (KOLUMNA 4)

- (37) Celem wsparcia finansowego wskazanego w prognozach budżetowych i korektach budżetu powiatu Emsland w punkcie 67.510 „Wyrównanie strat w odniesieniu do usług lokalnego publicznego transportu pasażerskiego” był zwrot kosztów poniesionych przez EEB na organizację transportu szkolnego w północnej i środkowej części powiatu Emsland <sup>(13)</sup> oraz – po zakończeniu obowiązywania umowy z VGE-Süd w dniu 31 grudnia 2005 r. – także w południowej części powiatu Emsland. Koszty te obejmowały transport szkolny zarówno w formie zintegrowanej, jak i niezintegrowanej.
- (38) W momencie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami, na których podstawie mogłaby stwierdzić, czy otrzymane przez EEB środki finansowe na zapłacenie przedsiębiorstwom autobusowym za usługi transportu szkolnego odpowiadały faktycznym płatnościom, jakie EEB uściśla na rzecz tych przedsiębiorstw.
- (39) Władze niemieckie przekazały dalsze wyjaśnienia i dokumenty, z których wynikało, że w odniesieniu do zintegrowanego transportu szkolnego, o którym mowa w kolumnie 4, EEB kupiła od przedsiębiorstw autobusowych bilety dla uczniów korzystających z normalnych linii autobusowych. Roczne rozliczenia z powiatem potwierdziły, że kwoty zapłacone EEB odpowiadały kwotom, które EEB przekazała przedsiębiorstwom autobusowym. Płatności dokonano za pośrednictwem rachunku rozliczeniowego. Powiat Emsland udostępnił wymagane środki, a EEB przekazała je dalej w imieniu powiatu. Rachunek rozliczeniowy był co roku kontrolowany przez niezależnego rewidenta gospodarczego celem zbadania zgodności dochodów i wydatków.
- (40) Ponadto władze niemieckie wyjaśniły, że wynik gospodarczy EEB obejmował dochody ze zintegrowanych usług transportu szkolnego, które świadczyły strony trzecie na liniach, w odniesieniu do których EEB posiada zezwolenia na transport liniowy, oraz dochody z usług transportu szkolnego realizowanych poza liniami publicznymi. Niezależny rewident gospodarczy co roku kontrolował także zgodność dochodów i wydatków związanych z powyższymi zapisami księgowymi w ramach rocznego sprawozdania finansowego EEB.
- (41) Władze niemieckie przedstawiły ponadto zaktualizowany i skorygowany przegląd rocznych płatności na rzecz EEB za koordynację transportu szkolnego.

Tabela 4

**Przeгляд faktycznych płatności na rzecz transportu szkolnego**

(w EUR)

Rok	„Wyrównanie strat w odniesieniu do usług lokalnego publicznego transportu pasażerskiego” (Kolumna 3)	„Zwrot kosztów transportu szkolnego” (Kolumna 4)	Łączna kwota płatności powiatu na rzecz 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

<sup>(13)</sup> W ramach tej linii budżetowej zwrot kosztów otrzymało również VGE-Süd.

(w EUR)

Rok	„Wyrównanie strat w odniesieniu do usług lokalnego publicznego transportu pasażerskiego” (Kolumna 3)	„Zwrot kosztów transportu szkolnego” (Kolumna 4)	Łączna kwota płatności powiatu na rzecz EEB
2006		8 022 784,94	8 022 784,94
2007		9 175 787,60	9 175 787,60

### 3.4. FINANSOWANIE KOSZTÓW ADMINISTRACYJNYCH LOKALNEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO ZE ŚRODKÓW PAŃSTWOWYCH ZGODNIE Z § 7 UST. 4 NNVG (KOLUMNA 5)

- (42) Celem pomocy finansowej wskazanej w prognozach budżetowych i korektach budżetu powiatu Emsland w punkcie 71.510 „Dotacje na transport kolejowy w powiecie Emsland ze środków krajowych przeznaczonych na pokrycie kosztów administracyjnych” było zrekompensowanie kosztów poniesionych przez EEB podczas wypełniania zadań publicznych powierzonych przez powiat Emsland.
- (43) Do tych zadań należy opracowanie planu przewozów lokalnych<sup>(14)</sup>. Koszty rzeczowe związane z planem przewozów lokalnych, który jest opracowywany co pięć lat, wyniosły 11 248,42 EUR w 1997 r., 25 000,00 EUR w 2002 r. i 8 793,00 EUR w 2003 r.
- (44) W momencie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania Komisja miała wątpliwości co do tego, czy cała kwota wskazana w kolumnie 5 została przeznaczona na pokrycie kosztów związanych z opracowaniem planu przewozów lokalnych albo czy płatności te nie zostały wykorzystane do celów sfinansowania innych rodzajów działalności (gospodarczej) oraz czy zwrot kosztów administracyjnych związanych z utworzeniem i obsługą Mobilitätszentrale Emsland (MZE) również podlega kolumnie 5.
- (45) Władze niemieckie wyjaśniły, że koszty podane w kolumnie 5 obejmowały koszty osobowe i rzeczowe związane z planowaniem lokalnego publicznego transportu pasażerskiego, MZE (do końca 2004 r.) i koordynację transportu szkolnego.
- (46) Do końca 2004 r. finansowanie MZE nie było oddzielone od innych kosztów określonych w kolumnie 5. W związku ze zmianą NNVG od 2005 r. wprowadzono rozróżnienie i kwoty przeznaczone na MZE zostały przeniesione do nowej linii kredytowej „Dotacje udzielane na mocy NNVG” ujętej w kolumnie 6.
- (47) MZE oferowała bezpłatne informacje dotyczące lokalnego publicznego transportu pasażerskiego. Oferta ta obejmowała usługi autobusowe i kolejowe w powiecie Emsland niezależnie od dostawcy usług. MZE została utworzona w 1995 r. przez komisję powiatową (niem. Kreisausschuss). Wówczas powiat uważał brak informacji na temat oferty publicznych usług transportowych za poważne niedociągnięcie polityki w zakresie transportu publicznego.
- (48) Wraz z założeniem EEB w 1997 r. powiat powierzył EEB prowadzenie MZE. W § 3 umowy spółki na EEB przeniesiono zarządzanie MZE w ramach jej zadań w zakresie organizacji i koordynacji transportu. Mieszkańcy mogą uzyskać w MZE telefoniczne informacje dla podróżnych, a od 1999 r. MZE posiada swój punkt informacyjny na dworcu w Meppen obok okienka Deutsche Bahn AG.
- (49) Ustalona w 1998 r. pomiędzy EEB a powiatem płatność zryczałtowana w wysokości 3 558,65 EUR za organizację i finansowe rozliczanie transportu szkolnego również została ujęta w kolumnie 5. Roczna płatność zryczałtowana służyła jako rekompensata z tytułu kosztów księgowania płatności na rzecz Deutsche Bahn AG i przedsiębiorstw liniowych działających w północnej i środkowej części powiatu Emsland.

<sup>(14)</sup> W motywie 53 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że opracowanie planu przewozów lokalnych jest zadaniem, które mieści się w zakresie kompetencji władz publicznych.



3.5. FINANSOWANIE LOKALNEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO ZE ŚRODKÓW PAŃSTWOWYCH ZGODNIE Z § 7 UST. 5 DOLNOSAKSOŃSKIEJ USTAWY O TRANSPORCIE LOKALNYM (KOLUMNA 6)

- (50) Pomoc finansowa wskazana w prognozach budżetowych i korektach budżetu powiatu Emsland w punkcie 71.500 „Dotacje udzielane na mocy NNVG”<sup>(15)</sup> została udzielona w odpowiedzi na ostatnią zmianę NNVG, która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2005 r. i której celem było uwzględnienie zmiany finansowania transportu publicznego na szczeblu krajowym. Kwota przyznana na każdego mieszkańca została nieznacznie zmniejszona, co zostało częściowo zrekompensowane przez środki na regionalizację, których celem jest poprawa funkcjonowania transportu publicznego (zob. kolumna 6).
- (51) Środki wskazane w kolumnie 6 zostały wykorzystane na obsługę MZE oraz na zakup pojazdów wykorzystywanych do świadczenia usług autobusowych na telefon. Do płatności przedstawionych w kolumnie 6 należały także inne koszty, w odniesieniu do których Komisja w decyzji o wszczęciu postępowania stwierdziła, że nie stanowią one pomocy państwa<sup>(16)</sup>.
- (52) Jak opisano powyżej, do 2004 r. MZE była finansowana w ramach kolumny 5, a od 2005 r. – w ramach kolumny 6. Władze niemieckie wyjaśniły, że kwoty, które EEB otrzymała na MZE w ramach kolumny 6, wynosiły 85 000,00 EUR w 2005 r., 98 000,00 EUR w 2006 r. i 93 460,87 EUR w 2007 r.
- (53) Powiat Emsland ponadto zdecydował, aby część środków z kolumny 6, które były przeznaczone na finansowanie transportu publicznego, wykorzystać do celów rozszerzenia systemu usług autobusowych na telefon. System ten polega na tym, że autobus przejeżdża określoną trasą tylko w przypadku gdy potencjalni pasażerowie z wyprzedzeniem zadzwonią do Mobilitätszentrale Emsland i zgłoszą potrzebę przejazdu w określonym czasie. Celem wprowadzenia systemu usług autobusowych na telefon była poprawa połączenia różnych rejonów z dworcami i wyeliminowanie przejazdów bez pasażerów.
- (54) Władze niemieckie wyjaśniły, że powiat Emsland sfinansował zakup pięciu nowych autobusów za pośrednictwem EEB na łączną kwotę 685 513,46 EUR (520 989,05 EUR za cztery autobusy w 2006 r. i 164 524,42 EUR za piąty autobus w 2007 r.).
- (55) EEB zaoferowała przedsiębiorstwom autobusowym autobusy na wezwanie na takich samych warunkach, jakie określił powiat Emsland. Autobusy zostały wzięte w leasing na podstawie standardowej umowy, która przewidywała, że przedsiębiorstwa autobusowe muszą pokrywać koszty eksploatacji i utrzymania pojazdów, ale nie muszą uiszczać opłat leasingowych. Podwykonawcy wykorzystywali udostępnione autobusy na trasach EEB, a inne przedsiębiorstwa autobusowe – na swoich własnych trasach. Autobusy pozostały własnością EEB, w związku z czym powiat Emsland mógł zachować nad nimi kontrolę.

3.6. POWODY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

- (56) W decyzji o wszczęciu postępowania stwierdzono, że nie można wykluczyć istnienia pomocy w odniesieniu do następujących środków (zob. również tabelę 1 w niniejszej decyzji):
- kolumna 1: przeniesienie akcji,
  - kolumny 2–4: transport szkolny,
  - kolumna 5: zarządzanie lokalnym publicznym transportem pasażerskim (w szczególności planem przewozów lokalnych i MZE),
  - kolumna 6: MZE i autobusy na wezwanie.
- (57) Na wypadek, gdyby środki te miały zostać zaklasyfikowane jako pomoc państwa, w decyzji o wszczęciu postępowania wyrażono wątpliwości co do ich zgodności z rynkiem wewnętrznym.

<sup>(15)</sup> Niemcy poinformowały Komisję o tym, że opis kategorii nr 71.500 w prognozie budżetowej na 2006 r. „Dotacje na transport kolejowy w powiecie Emsland udzielane na mocy NNVG” jest błędny, ponieważ podana kwota dotacji została przekazana nie tylko EEB. Dlatego w prognozie budżetowej na 2007 r. nazwa tej kategorii została zmieniona na neutralną dla odbiorców nazwę „Dotacje udzielane na mocy NNVG”.

<sup>(16)</sup> W pkt 107 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja doszła do wniosku, że zakup oprogramowania DIVA-Geo, sporządzenie rejestru przystanków autobusowych oraz zakup oprogramowania służącego do planowania miejskiego transportu pasażerskiego miały związek z opracowaniem planu przewozów lokalnych i tym samym były zadaniami publicznymi.

### 3.6.1. ISTNIENIE POMOCY

- (58) W decyzji o wszczęciu postępowania stwierdzono, że wszystkie środki udostępnione przez powiat Emsland zostały przekazane bezpośrednio EEB oraz że EEB przynajmniej częściowo jest przedsiębiorstwem, które prowadzi działalność gospodarczą. Ponadto w decyzji tej zaznaczono, że w kontekście przekazania akcji, finansowania autobusów na wezwanie i MZE spółka EEB nie wykonała żadnego świadczenia wzajemnego. W odniesieniu do transportu szkolnego w decyzji o wszczęciu postępowania wyrażono wątpliwości co do tego, czy płatności odpowiadały wszystkim kosztom poniesionym przez EEB. Nie można było również wykluczyć nadmiernej rekompensaty w odniesieniu do ryczałtowej kwoty, która została wypłacona jako pomoc finansowa. Oprócz tego stwierdzono, że istnieje co najmniej zagrożenie zakłócenia konkurencji.

### 3.6.2. ZGODNOŚĆ POMOCY

- (59) W decyzji o wszczęciu postępowania wskazano, że brakuje informacji, aby móc stwierdzić, czy przedmiotowe środki można uznać za usługi publiczne albo za wkład w koordynację transportu oraz czy art. 93 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”) (wówczas art. 73 Traktatu WE) stanowi podstawę prawną badania zgodności. W takim przypadku należałoby zbadać zgodność z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1191/69 <sup>(17)</sup> lub z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1107/70 <sup>(18)</sup>. W przeciwnym razie należałoby zbadać zgodność z art. 107 ust. 2 lub 3 TFUE (wówczas art. 87 Traktatu WE).
- (60) W odniesieniu do przeniesienia akcji w decyzji o wszczęciu postępowania wyrażono wątpliwości w szczególności co do efektu zachęty i proporcjonalności.
- (61) W odniesieniu do finansowania transportu szkolnego nie było wiadomo, czy wszystkie środki zostały przekazane innym operatorom za wykonane usługi transportu szkolnego, czy też część środków zatrzymała spółka EEB. Jeżeli EEB zatrzymała część środków, powstaje pytanie, czy środki te zostały wykorzystane do celów działalności gospodarczej lub niegospodarczej oraz czy EEB otrzymała nadmierną rekompensatę z tytułu wykonanych przez nią usług transportu szkolnego.
- (62) W odniesieniu do zarządzania lokalnym transportem pasażerskim (planem przewozów lokalnych i MZE) Komisja nie mogła wykluczyć nadmiernej rekompensaty.
- (63) W odniesieniu do autobusów na wezwanie zdaniem Komisji istnieje również kwestia tego, czy EEB korzystała z tych autobusów na swoich własnych trasach handlowych, co zgodnie z Traktatem WE nie znajduje uzasadnienia.

## 4. UWAGI WŁADZ NIEMIECKICH

### 4.1. WYPOSAŻENIE KAPITAŁOWE I PRZENIESIENIE AKCJI RWE (KOLUMNA 1)

- (64) Władze niemieckie udowodniły, że przy zakładaniu EEB cały majątek ówczesnego przedsiębiorstwa komunalnego EE został przeniesiony na EEB. Obejmował on wyposażenie kapitałowe w wysokości ok. 410 000 EUR i 280 310 akcji RWE. Dlatego Niemcy uważają, że ani wyposażenie kapitałowe, ani akcje nie stanowią pomocy państwa. Ponadto władze niemieckie zaznaczają, że wyposażenie kapitałowe i pierwsze przeniesienie akcji RWE miały miejsce przed dniem 13 marca 1997 r. i w związku z tym nie podlegają odzyskaniu.
- (65) W odniesieniu do 37 630 akcji RWE, które zostały przeniesione w 1998 r., władze niemieckie wyjaśniły, że ich przeniesienie nastąpiło po zmianie praw głosu odnoszących się do akcji RWE, w wyniku czego określone usługi przestały być realizowane. Władze niemieckie podkreślają również, że akcje te cały czas znajdują się jeszcze w posiadaniu EEB.
- (66) Niemcy stwierdziły, że powiat Emsland zachowuje się jak podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej, który próbuje zoptymalizować swoją strukturę podatkową, oraz że powiat Emsland nie odnotował utraty dochodów, ponieważ do 2005 r. EEB musiała wykorzystywać wszystkie dywidendy na opłacenie transportu szkolnego, a po 2005 r. musiała przekazywać dywidendy powiatowi Emsland.

<sup>(17)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 156 z 28.6.1969, s. 1).

<sup>(18)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 130 z 15.6.1970, s. 1).

## 4.2. FINANSOWANIE TRANSPORTU SZKOLNEGO (KOLUMNY 2, 3 I 4)

- (67) Władze niemieckie wskazały, że zgodnie z § 3 umowy spółki EEB odpowiada za organizację transportu szkolnego w powiecie Emsland (zob. również motyw 14) oraz że EEB przekazywała płatności dokonane przez powiat przedsiębiorstwom świadczącym usługi transportu szkolnego. Tym samym władze niemieckie stwierdziły, że te przekazane płatności nie stanowią pomocy państwa na rzecz EEB, jak zasugerowano to w motywie 137 decyzji o wszczęciu postępowania.
- (68) EEB otrzymała od wszystkich szkół listy uczniów i wskazała, którzy uczniowie są uprawnieni do korzystania z publicznego transportu szkolnego. Dla uczniów, którzy nie mogą korzystać z regularnych linii autobusowych (zintegrowanego transportu szkolnego), EEB zorganizowała transport szkolny poza liniami publicznymi. Przedsiębiorstwa autobusowe, w tym również skarżący, otrzymywały od EEB miesięczne płatności za świadczenie zarówno usług zintegrowanego transportu szkolnego, jak i usług transportu szkolnego poza liniami publicznymi. Władze niemieckie wyjaśniły, że EEB wydatkowała na ten cel całą kwotę, którą udostępniał powiat Emsland za usługi transportu szkolnego. Jak określono w motywach 39 i 40, rewidenci gospodarczy co roku sprawdzali rachunek rozliczeniowy i konto EEB, aby dopilnować zgodności dochodów i wydatków.
- (69) Władze niemieckie wyjaśniły, że w kolumnach 2, 3 i 4 ujęte zostały wszystkie usługi transportu szkolnego świadczone w powiecie Emsland (zarówno w ramach transportu zintegrowanego, jak i poza liniami publicznymi).
- (70) W odniesieniu do kolumn 2 i 3 władze niemieckie dostarczyły brakujące dane liczbowe i wyjaśniły, że rzeczony środki zostały wykorzystane w celu wypłaty VGE-Süd ryczałtu za usługi zrealizowane w południowej części powiatu Emsland do 2005 r. (zob. również motyw 29 i n.).
- (71) Na pytania Komisji dotyczące ryczałtu w kwocie 3 934 481,47 EUR za usługi transportu szkolnego poza liniami publicznymi zrealizowane w 1997 r. <sup>(19)</sup> władze niemieckie odpowiedziały, że na początku każdego roku dokonuje się szacunku stanowiącego podstawę dla płatności miesięcznych. Pod koniec każdego roku wykazuje się następnie faktycznie poniesione koszty i dokonuje odpowiednich rozliczeń. EEB przekazywała płatności dokonane przez powiat wyłącznie przedsiębiorstwom autobusowym. Okazjonalne nadpłaty były księgowane jako zobowiązania wobec powiatu Emsland i odliczane od wyrównania w kolejnym roku. Faktycznie poniesione koszty, wykazane na koniec 1997 r., wynosiły 3 755 618,14 EUR.
- (72) Władze niemieckie wyjaśniły, że płatności wskazane w kolumnie 4 obejmowały również płatności za zakup biletów szkolnych od Deutsche Bahn AG.
- (73) Władze niemieckie wyjaśniły, że wzrost kwot podanych w kolumnie 4 wynikał zarówno z podwyżek stawek samych przedsiębiorstw autobusowych, jak i z tego, że w 2000 r. powiat udzielił przedsiębiorstwom autobusowym, w tym również skarżącym, podwyżki za usługi transportu szkolnego poza liniami publicznymi w wysokości 6–10 %.

## 4.3. ZARZĄDZANIE LOKALNYM PUBLICZNYM TRANSPORTEM PASAŻERSKIM (KOLUMNA 5)

- (74) Władze niemieckie poinformowały, że Mobilitätszentrale Emsland została utworzona przez powiat Emsland w dniu 31 lipca 1995 r., czyli przed założeniem EEB. MZE przekazuje informacje dotyczące rozkładów jazdy wszystkich przedsiębiorstw autobusowych i Deutsche Bahn AG. Ponadto aktualizuje rozkłady jazdy w ramach publicznego systemu informacyjnego i udziela informacji pasażerom od poniedziałku do soboty w okienku informacyjnym.
- (75) Władze niemieckie stwierdziły, że MZE nie prowadzi działalności gospodarczej, ponieważ przedsiębiorstwo prowadzące działalność gospodarczą nie miałoby żadnego powodu, aby stworzyć punkt informacyjny, w którym bezpłatnie udzielane są informacje w imieniu przedsiębiorstw autobusowych i Deutsche Bahn AG. MZE należy postrzegać jako zadanie służby publicznej leżące w gestii powiatu Emsland, a prowadzenie MZE powierzono wyłącznie EEB.
- (76) Zgodnie z wyjaśnieniami przedstawionymi w motywie 46 finansowanie MZE do 2004 r. było przedstawione w linii budżetowej wskazanej w kolumnie 5, a następnie MZE było finansowane w ramach nowej linii budżetowej wskazanej w kolumnie 6.

<sup>(19)</sup> Zob. motyw 50 decyzji o wszczęciu postępowania.

- (77) Według władz niemieckich czterej pracownicy wykonywali następujące trzy zadania: organizacja lokalnego publicznego transportu pasażerskiego w regionie (łącznie z opracowaniem planu przewozów lokalnych), transport szkolny oraz prowadzenie MZE. Z porównania ze standardowymi płacami w ramach określonych widełek płacowych (udostępnionych przez gminny organ wspólnotowy) wynika, że na pokrycie kosztów osobowych i rzeczowych EEB mogła zamiast 138 015,11 EUR zażądać 169 312,26 EUR. Ponadto władze niemieckie stwierdziły, że pokryte zostały jedynie koszty osobowe i rzeczowe oraz że nie dodano żadnej marży zysku.

4.4. FINANSOWANIE LOKALNEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO ZE ŚRODKÓW PAŃSTWOWYCH ZGODNIE Z § 7 UST. 5 DOLNOSAKSOŃSKIEJ USTAWY O TRANSPORCIE LOKALNYM (KOLUMNA 6)

- (78) Jak określono w motywie 50 i n., kolumna 6 przedstawia płatności na rzecz Mobilitätszentrale Emsland oraz finansowanie pojazdów w ramach systemu usług autobusowych na telefon. Władze niemieckie zwróciły uwagę na to, że płatności te odpowiadają faktycznym kosztom poniesionym przez EEB w związku z wypełnianiem zadań publicznych.
- (79) W odniesieniu do systemu usług autobusowych na telefon władze niemieckie wyjaśniły, że w listopadzie 2005 r. powiat Emsland zwrócił się do przedsiębiorstw autobusowych o przedstawienie propozycji rozszerzenia rzeczowego systemu.
- (80) Na polecenie władz powiatowych EEB kupiła wiosną 2006 r. cztery autobusy na wezwanie. Autobusy te zostały udostępnione wszystkim przedsiębiorstwom na następujących warunkach:
- powiat Emsland zachowuje prawo do dysponowania autobusami, ponieważ EEB jest właścicielem pojazdów i udostępnia je przedsiębiorstwom autobusowym na podstawie umowy udostępnienia pojazdów,
  - przedsiębiorstwa autobusowe ponoszą bieżące koszty eksploatacji oraz koszty utrzymania pojazdów,
  - mieszkańcy mogą zadzwonić do MZE i zamówić autobus na wezwanie; MZE przekazuje takie zapytanie odpowiednim przedsiębiorstwom autobusowym.
- (81) Jesienią 2007 r. zakupiono dodatkowy autobus, który udostępniono przedsiębiorstwu autobusowemu Wessels w Geeste na takich samych warunkach.
- (82) Władze niemieckie stwierdziły, że EEB nie może osiągać żadnych zysków z obsługiwanego systemu usług autobusowych na telefon, oraz przekazały Komisji kopię pisma z dnia 16 lutego 2007 r. do przedsiębiorstw autobusowych działających w powiecie Emsland, z którego to pisma wynika, że wszystkie przedsiębiorstwa miały dostęp do autobusów na takich samych warunkach.

## 5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

### 5.1. SKARŻĄCY

#### 5.1.1. FINANSOWANIE TRANSPORTU SZKOLNEGO (KOLUMNY 3 I 4)

- (83) Skarżący zakwestionowali to, że EEB jedynie przekazuje środki otrzymane od powiatu przedsiębiorstwom, które świadczą usługi transportu szkolnego. Stwierdzili oni, że EEB otrzymuje kwotę zryczałtowaną i transport szkolny organizuje w taki sposób, aby zmaksymalizować własny zysk.
- (84) Skarżący zakwestionowali również to, że organizując transport szkolny, EEB wypełnia zadania służby publicznej, i stwierdzili, że EEB działa we własnym imieniu, a nie w imieniu powiatu Emsland. Gdyby określone rodzaje działalności EEB zostały uznane za służbę publiczną, wówczas dla poszczególnych zadań służby publicznej należałoby prowadzić oddzielne konta. Skarżący stwierdzili, że EEB prowadzi działalność zarówno gospodarczą, jak i niegospodarczą.
- (85) W odniesieniu do transportu szkolnego w południowej części powiatu Emsland skarżący poinformowali, że umowy zawarte pomiędzy VGE-Süd a EEB zawsze opierały się na wynikach, oraz przedstawili tabelę z płatnościami otrzymanymi przez VGE-Süd (zob. również motyw 29 i n.).
- (86) Skarżący stwierdzili, że jeżeli suma wynikająca z kolumn 3 i 4 określa wszystkie płatności na rzecz przedsiębiorstw za usługi transportu szkolnego, wówczas nagły spadek pomiędzy 2005 a 2006 r. wskazuje na wcześniej istniejącą nadmierną rekompensatę.

- (87) Zdaniem skarżących koszty transportu szkolnego poniesione przez VGE-Süd w latach 1997–2007 tylko nieznacznie się zmieniły (ok. 6 %). Skarżący nie potrafili wyjaśnić, dlaczego kwoty wskazane w kolumnie 4, odnoszące się do tego samego okresu, uległy podwojeniu. Skarżący zauważyli, że w latach 1997–2006 nie nastąpiły żadne podwyżki stawek przekraczające 10 %.

#### 5.1.2. OPRACOWANIE PLANU PRZEWOZÓW LOKALNYCH (KOLUMNA 5)

- (88) Skarżący poinformowali, że EEB opracowała plan przewozów lokalnych zgodnie z własnym interesem oraz że przyniosło to korzyść EEB w kontekście rozdzielania wniosków w sprawie zezwoleń na transport liniowy. Ponadto uwagi skarżących nie zostały uwzględnione przy opracowywaniu planu przewozów lokalnych, mimo że brali oni w tym udział.
- (89) Skarżący zakwestionowali również wniosek Komisji zawarty w decyzji o wszczęciu postępowania, że opracowanie planu przewozów lokalnych nie jest działalnością gospodarczą. Jedyna decyzja publiczna, która została podjęta w tym kontekście zgodnie z ich uznaniem, dotyczy oceny i przyjęcia planu przewozów lokalnych przez powiat. Przygotowania przeprowadzone przez EEB stanowią działalność gospodarczą, którą mogło się zająć także przedsiębiorstwo doradcze. Skarżący poinformowali, że również dysponowali fachową wiedzą, niezbędną do wykonania tych zadań.
- (90) Skarżący stwierdzili, że zakup oprogramowania DIVA nie wiąże się wyłącznie z opracowaniem planu przewozów lokalnych, lecz że oprogramowanie to można wykorzystywać także do innych celów, na przykład do optymalizacji oferty usług transportowych przez przedsiębiorstwa autobusowe. Zdaniem skarżących EEB uzyskało korzyść gospodarczą w wyniku nieodpłatnego otrzymania oprogramowania DIVA.

#### 5.1.3. FINANSOWANIE POJAZDÓW WYKORZYSTYWANYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG AUTOBUSOWYCH NA TELEFON (KOLUMNA 6)

- (91) W odniesieniu do autobusów na wezwanie skarżący zakwestionowali stwierdzenie, że autobusy zostały zaoferowane wszystkim przedsiębiorstwom autobusowym działającym w powiecie Emsland. EEB zaoferowała autobusy jedynie tym przedsiębiorstwom, które zgłosiły swoje trasy za pośrednictwem Mobilitätszentrale Emsland. Skarżący zaznaczyli, że w ten sposób przedsiębiorstwa autobusowe zostały zmuszone do przekazania swojemu konkurentowi, tj. spółce EEB, poufnych informacji handlowych dotyczących przewozów pasażerskich. Ponadto zdaniem skarżących EEB wykorzystuje te autobusy nie tylko do obsługi tras przeznaczonych dla autobusów na wezwanie, lecz także w ramach transportu liniowego (np. na trasie Haselünne-Meppen).
- (92) Skarżący poinformowali, że żaden z nich nie otrzymał autobusu na wezwanie. W szczególności skarżący Albers i Elbert zwrócili uwagę, że ponieśli straty w ramach konkursu o uzyskanie zezwoleń, ponieważ rzekomo nie mieli dostępu do systemu usług autobusowych na telefon.

#### 5.2. NAHVERKEHRSBERATUNG SÜDWEST

- (93) Nahverkehrsberatung Südwest zakwestionowało wniosek Komisji zawarty w decyzji o wszczęciu postępowania, że płatności dokonane na podstawie § 45a PBefG są rekompensatą za świadczenie usług użyteczności publicznej i że spełniały one kryteria Altmark. Nahverkehrsberatung Südwest stwierdziło, że w § 45a PBefG termin „usługi użyteczności publicznej” nie jest określony, że brakuje kontroli mającej zapobiec nadmiernej rekompensacie oraz że porównanie z reprezentatywnymi i efektywnie działającymi przedsiębiorstwami jest błędne.

#### 5.3. UWAGI ANONIMOWE

- (94) Strona, która przedstawiła uwagi anonimowe, wyraziła wątpliwości co do tego, czy kwoty wskazane w tabeli w kolumnie 3, o których mowa powyżej, są zgodne z płatnościami za transport szkolny. Uznała ona, że chodzi przy tym o bezpośrednie dotacje dla przedsiębiorstw autobusowych, których celem jest uzyskanie innych korzyści (wpływ na rozkłady jazdy, członkostwo EEB w VGE-Süd, lepsze rozkłady jazdy dla pasażerów niebędących uczniami, podzlecenie usług przedsiębiorstwom, które pierwotnie działały w zakresie transportu szkolnego poza liniami publicznymi).

### 6. UWAGI WŁADZ NIEMIECKICH DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

#### 6.1. FINANSOWANIE TRANSPORTU SZKOLNEGO (KOLUMNY 3 I 4)

- (95) Władze niemieckie stwierdziły, że coraz niższe płatności za transport szkolny (kolumny 3 i 4) w latach 2005–2006 nie wskazują na nadmierną rekompensatę istniejącą przed 2006 r., jak twierdzą skarżący. Wyjaśniają one odnotowany spadek w następujący sposób:

— na podstawie skarg wniesionych do Komisji przez tych samych skarżących wszystkie umowy o świadczenie usług transportu szkolnego poza liniami publicznymi zostały anulowane w dniu 31 grudnia 2005 r. W rezultacie transport szkolny został zorganizowany na nowo i określone linie niezintegrowane zostały włączone do regularnych linii autobusowych. Na pozostałe usługi transportu szkolnego poza liniami publicznymi zorganizowano przetarg, co spowodowało spadek kosztów,

- umowa oparta na zryczałtowanej rekompensacie, zawarta z VGE-Süd, została unieważniona również pod koniec 2005 r. (zob. również motyw 29 i n.) i płatności na rzecz VGE-Süd zmniejszyły się z 1 840 000 EUR w 2005 r. do 1 719 000 EUR w 2006 r.,
  - oprócz tego w 2005 r. wypłacono dotacje, które okazały się wysokie, co przyczyniło się do tego, że kwota wskazana w kolumnie 4 w 2006 r. była znacznie niższa.
- (96) W odniesieniu do wzrostu kosztów całkowitych w latach 1997–2006 władze niemieckie ostrzegły, że kolumna 4 nie przedstawia precyzyjnego obrazu faktycznej zmiany kosztów, ponieważ dane liczbowe dla poszczególnych lat zawierały także zaliczki na kolejne lata.
- (97) W 2007 r. koszty istotnie wzrosły w wyniku podwyżek taryf biletów szkolnych na regularnych liniach autobusowych obsługiwanych przez VGE-Süd. Władze przekazały dane liczbowe dotyczące zmiany taryf na obszarze obsługiwanych przez VGE-Süd, które to zmiany wykazywały wzrost do 45 %. Wyjaśniły one ponadto, że liczba uczniów uprawnionych do korzystania z transportu szkolnego wzrosła w latach 1997–2003 o około 20 % (z 15 429 do 18 454). Mając na uwadze ten wzrost, ogólnie należy właściwie stwierdzić spadek kosztów transportu szkolnego, głównie z powodu włączenia transportu szkolnego do systemu transportowego obsługiwane w ramach linii autobusowych.
- (98) Władze niemieckie nie zakwestionowały tego, że EEB prowadziła działalność gospodarczą, ale obstawały przy tym, że w odniesieniu do płatności za transport szkolny, które są ujęte w kolumnach 3 i 4, EEB nie działała jako przedsiębiorstwo, lecz wypełniała zadania publiczne określone w § 3 swojej umowy spółki (zob. również motyw 14). EEB przekazywała płatności otrzymane do powiatu Emsland wyłącznie przedsiębiorstwom autobusowym świadczącym usługi transportu szkolnego. Regularnie dokonywano rozliczeń w celu zapewnienia, że przedsiębiorstwom nie udzielono zbyt dużej lub zbyt małej rekompensaty.

#### 6.2. OPRACOWANIE PLANU PRZEWOZÓW LOKALNYCH (KOLUMNA 5)

- (99) Według władz niemieckich twierdzenie, że przy opracowywaniu planu przewozów lokalnych nie konsultowano się dostatecznie ze skarżącymi oraz że plan przewozów lokalnych został dostosowany na korzyść EEB, jest błędne. W 1996 r. przedsiębiorstwa autobusowe zostały zaproszone do udziału w grupie roboczej, która miała omówić plan przewozów lokalnych. Przedsiębiorstwa autobusowe wzięły udział w tej grupie roboczej. W 2002 r. przedsiębiorstwa Kalmer, Bittner, Elbert, Wessels, Fischer i Richers-Reisen odrzuciły jednak udział w podobnej grupie roboczej i przekazały uwagi pisemne. Uwagi te zostały streszczone i objaśnione w organach powiatu Emsland. Komisji przekazano odnośne dokumenty.
- (100) Władze niemieckie wyjaśniły ponadto, że plan przewozów lokalnych nie zawiera żadnych konkretnych informacji dotyczących częstotliwości poszczególnych linii, ani przebiegu poszczególnych tras (kopia planu została przekazana Komisji). Władze niemieckie nie miały pewności, na ile opracowanie planu przewozów lokalnych mogło spowodować niekorzystną sytuację konkurencyjną dla przedsiębiorstw autobusowych.
- (101) Władze niemieckie ponadto zakwestionowały twierdzenie skarżących, że opracowanie planu przewozów lokalnych częściowo stanowi działalność gospodarczą. Podkreśliły one, że opracowanie planu przewozów lokalnych należy do zadań publicznych powiatu Emsland. Umowa spółki wyraźnie nakłada na EEB obowiązek opracowania planu przewozów lokalnych.

#### 6.3. FINANSOWANIE POJAZDÓW WYKORZYSTYWANYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG AUTOBUSOWYCH NA TELEFON (KOLUMNA 6)

- (102) W odniesieniu do systemu usług autobusowych na telefon władze niemieckie zwróciły uwagę na to, że autobusy zostały zaoferowane wszystkim przedsiębiorstwom działającym w powiecie Emsland na takich samych warunkach, co potwierdza dodatkowe pismo z dnia 16 lutego 2007 r. skierowane do przedsiębiorstw autobusowych. Władze niemieckie nie mogły zrozumieć, jak połączenie telefoniczne z Mobilitätszentrale Emsland mogło doprowadzić do przekazania poufnych danych gospodarczych.
- (103) Władze zakwestionowały to, że przedsiębiorstwom Albers i Elbert nie zapewniono żadnego dostępu do rzeczonych autobusów. Wskazały one, że z rozmów z przedsiębiorstwem Elbert wynikało, że nie zgodziło się ono na warunki eksploatacji autobusów.
- (104) W odniesieniu do autobusów na wezwanie władze niemieckie uważają, że EEB wypełniała zadania publiczne. W następstwie decyzji z dnia 8 lutego 2006 r. rada powiatu Emsland poleciła EEB nabycie autobusów i rozwój systemu usług autobusowych na telefon. Poprzez pozostawienie autobusów w posiadaniu EEB powiat chciał zapewnić sobie zachowanie prawa do dysponowania autobusami.

- (105) Władze niemieckie wyjaśniły, że obsługa autobusu na wezwanie jest oferowana innym zainteresowanym przedsiębiorstwom, gdy dane przedsiębiorstwo przestaje być zainteresowane obsługą. W przypadku gdy nie znajdzie się zainteresowane przedsiębiorstwo, powiat Emsland decyduje o wykorzystaniu autobusów. Eksploatacja jednego z przedmiotowych pięciu autobusów na wezwanie została zawieszona w sierpniu 2012 r.; władze niemieckie wyjaśniły, że autobus ten został sprzedany, a dochód ze sprzedaży został przekazany powiatowi Emsland. To pokazuje, że powiat zachował prawo do dysponowania autobusami. Taka sama sytuacja nastąpiłaby w przypadku zawieszenia eksploatacji innych autobusów.
- (106) Władze niemieckie potwierdziły, że autobusy były częściowo wykorzystywane poza systemem usług autobusowych na telefon, a mianowicie do transportu szkolnego. Zdaniem władz niemieckich odbywało się to w porozumieniu z powiatem Emsland. Spółki zależne EEB i przedsiębiorstwa trzecie wykorzystywały autobusy na wezwanie przez 3,9 % do 24,1 % czasu do celów transportu szkolnego.

## 7. OCENA ŚRODKÓW

### 7.1. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA DECYZJI

#### 7.1.1. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA ZGODNIE Z DECYZJĄ O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (107) W decyzji o wszczęciu postępowania stwierdzono, że w latach 1997–2007 EEB prawdopodobnie otrzymała szereg środków pomocy państwa, które są przedstawione w kolumnach 1–6 tabeli 1 w niniejszej decyzji.
- (108) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła poza tym, że określone środki, przedstawione w tych kolumnach nie obejmują pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Środki te nie są częścią niniejszej decyzji, ponieważ Komisja zajęła już wobec nich ostateczne stanowisko.
- (109) Uwagi Nahverkehrsberatung Südwest odnoszą się do płatności dokonywanych na podstawie § 45a PBefG, które zdaniem Komisji nie stanowiły pomocy państwa. Sądy Unii nie zakwestionowały takiego wniosku i dlatego stał się on ostatecznie obowiązujący. W związku z tym Komisja nie będzie dalej analizować tych uwag.
- (110) Część uwag skarżących dotyczy niektórych płatności przedstawionych w kolumnie 6, w odniesieniu do których Komisja już stwierdziła, że nie stanowiły one pomocy państwa, a mianowicie płatności za zakup oprogramowania DIVA-Geo, sporządzenie rejestru przystanków autobusowych, przystanki autobusowe oraz za oprogramowanie służące do planowania miejskiego transportu pasażerskiego. Sądy Unii nie zakwestionowały takiego wniosku i dlatego stał się on ostatecznie obowiązujący. W związku z tym Komisja nie będzie dalej analizować tych uwag.

#### 7.1.2. ŚRODKI NIEBĘDĄCE PRZEDMIOTEM ODZYSKIWANIA POMOCY PAŃSTWA NIEZGODNEJ Z PRAWEM I ZE WSPÓLNYM RYNKIEM

- (111) W odniesieniu do kolumny 1 Komisja stwierdza, że przedsiębiorstwo dysponowało wyposażeniem w kapitał początkowy oraz znaczną częścią akcji RWE <sup>(20)</sup> już w ramach przedsiębiorstwa komunalnego (EE), które zostało przejęte w dniu 1 stycznia 1997 r. Jak poinformowały władze niemieckie, wyposażenie kapitałowe i przeniesienie miały miejsce ponad 10 lat przed dniem, w którym do Niemiec skierowano pierwszy wniosek o udzielenie informacji na temat tych przeniesień <sup>(21)</sup>. W związku z tym zgodnie z art. 17 rozporządzenia Rady (UE) nr 2015/1589 <sup>(22)</sup> przedmiotowe środki nie mogą być przedmiotem odzyskiwania pomocy państwa niezgodnej z prawem i ze wspólnym rynkiem. Na podstawie powodów przytoczonych w sekcji 7.2.1 można stwierdzić, że przedmiotowe środki stanowią pomoc państwa. Zakłada się jednak, że zgodnie z art. 1 lit. b) pkt (iv) rozporządzenia (UE) nr 2015/1589 <sup>(23)</sup> pomoc ta stanowi pomoc istniejącą.
- (112) Mniejsza część akcji RWE <sup>(24)</sup> została przekazana dopiero w dniu 12 października 1998 r. („akcje z 1998 r.”), czyli mniej niż 10 lat przed dniem, w którym do Niemiec skierowano pierwszy wniosek o udzielenie informacji na temat przeniesienia. W związku z tym przeniesienie akcji z 1998 r. stanowi nową pomoc.
- (113) W związku z powyższym niniejsza decyzja nie dotyczy zgodności wyposażenia kapitałowego i większej części akcji RWE, lecz ogranicza się do akcji przeniesionych w 1998 r.

<sup>(20)</sup> 280 310 akcji RWE o wartości rynkowej wynoszącej ok. 9 686 523,78 EUR (zob. motyw 27 powyżej).

<sup>(21)</sup> Komisja Europejska wysłała wniosek o udzielenie informacji w dniu 13 marca 2007 r.

<sup>(22)</sup> Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (OJ L 248, 24.9.2015, p. 9). Jest to zgodne z wnioskami Komisji przedstawionymi w motywie 143 decyzji o wszczęciu postępowania.

<sup>(23)</sup> Zob. również motyw 148 decyzji o wszczęciu postępowania.

<sup>(24)</sup> 37 630 akcji o wartości rynkowej wynoszącej ok. 1 689 264,40 EUR.

## 7.1.3. WNIOSEK DOTYCZĄCY ZAKRESU OBOWIĄZYWANIA DECYZJI

- (114) Przedmiotem niniejszej decyzji – z uwzględnieniem powyższych ustaleń – jest ocena, czy EEB otrzymała pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a jeżeli tak, to czy przedmiotową pomoc państwa można uznać za zgodną w odniesieniu do następujących środków:
- Akcje RWE z 1998 r. i odpowiednie dywidendy (kolumny 1 i 2),
  - Transport szkolny (kolumny 3 i 4),
  - Pomoc finansowa na rzecz opracowania planu przewozów lokalnych (kolumna 5),
  - Finansowanie Mobilitätszentrale Emsland (kolumny 5 i 6),
  - Finansowanie zakupu pojazdów (kolumna 6).

## 7.2. ISTNIENIE POMOCY

- (115) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi, z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach.
- (116) Wszystkie kryteria wymienione w art. 107 ust. 1 TFUE muszą być spełnione. Aby zatem stwierdzić, że dany środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, spełnione muszą zostać wszystkie wskazane poniżej warunki. Wsparcie finansowe musi:
- być przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych,
  - przynosić korzyści określonym przedsiębiorstwom lub produkcji określonych dóbr,
  - zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem, oraz
  - wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

## 7.2.1. AKCJE RWE Z 1998 R. I ODPOWIEDNIE DYWIDENDY

7.2.1.1. *Selektywna korzyść gospodarcza dla przedsiębiorstwa*

- (117) Najpierw należy sprawdzić, czy EEB można postrzegać jako przedsiębiorstwo w kontekście przeniesienia akcji z 1998 r. oraz odpowiednich dywidend.
- (118) Trybunał Sprawiedliwości konsekwentnie definiuje przedsiębiorstwa jako podmioty prowadzące działalność gospodarczą, bez względu na ich status prawny i sposób ich finansowania<sup>(25)</sup>. Klasyfikacja indywidualnego podmiotu zależy w związku z tym wyłącznie od charakteru jego działalności. Jak opisano w motywach 12–16, spółka EEB prowadzi działalność w wielu różnych obszarach. W niektórych obszarach EEB wykonuje zadania służby publicznej i jedynie przekazuje płatności podmiotom gospodarczym w imieniu powiatu; w innych obszarach EEB prowadzi działania, które mieszczą się w zakresie kompetencji władz publicznych. Poza tym spółka EEB prowadzi działalność gospodarczą; posiada zezwolenia na transport liniowy, które zostały udzielone na zasadzie konkursu, oraz oferuje usługi kolejowego transportu towarowego.
- (119) Klasyfikacja podmiotu jako przedsiębiorstwa zawsze odnosi się do konkretnej działalności. Podmiot, który prowadzi zarówno działalność gospodarczą, jak i niegospodarczą, uznaje się za przedsiębiorstwo jedynie w odniesieniu do działalności gospodarczej<sup>(26)</sup>. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że powiat nie obwarował przeniesienia akcji warunkami. Akcje te przyjęto raczej jako „upominek” bez świadczenia zwrotnego.
- (120) W odniesieniu do dywidend Komisja stwierdza jednak, że Niemcy potwierdziły, że cała kwota dywidend, które EEB otrzymywała z tytułu przeniesionych akcji, do 2005 r. była wykorzystywana do finansowania transportu szkolnego, a od 2006 r. była przekazywana powiatowi Emsland (zob. również motyw 29 i n.). Tym samym Niemcy udowodniły, że w okresie objętym dochodzeniem dywidendy nie mogły być wykorzystywane do celów innej działalności EEB, w tym także do celów działalności gospodarczej.

<sup>(25)</sup> Wyrok z dnia 12 września 2000 r. w sprawach połączonych C-180/98 do C-184/98, Pavlov i. in., ECLI:EU:C:2000:428, pkt 74; wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-222/04, Cassa di Risparmio di Firenze SpA i. in., ECLI:EU:C:2006:8, pkt 107.

<sup>(26)</sup> Wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98, Aéroports de Paris przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2000:290, pkt 108.



- (121) W związku z tym Komisja stwierdza, że Niemcy zapewniły EEB korzyść poprzez przeniesienie akcji RWE z 1998 r., ponieważ wartość aktywów EEB zwiększyła się bez żadnego wynagrodzenia lub świadczenia zwrotnego.
- (122) Oprócz tego EEB mogła wykorzystać akcje do poprawy swojej sytuacji finansowej, w szczególności jako zabezpieczenie swojej działalności gospodarczej.
- (123) Inaczej wygląda sytuacja w przypadku dywidend z tytułu akcji, które nie zostały wykorzystane do celów działalności gospodarczej. Dlatego w kontekście akcji RWE z 1998 r. – z wyjątkiem odpowiednich dywidend – EEB uznaje się za przedsiębiorstwo.
- (124) Ponieważ w odniesieniu do akcji RWE z 1998 r. (z wyjątkiem dywidend) EEB uznaje się za przedsiębiorstwo, należy zbadać, czy przeniesienie akcji mogłoby zapewnić EEB korzyść. Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE oznacza każdą korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa<sup>(27)</sup>.
- (125) Transakcje ekonomiczne realizowane przez podmioty publiczne (w tym przedsiębiorstwa publiczne) nie przyznają korzyści ich odpowiednikowi, a zatem nie stanowią pomocy, jeżeli są realizowane zgodnie z normalnymi warunkami rynkowymi<sup>(28)</sup>. W tym kontekście sądy Unii ustaliły „zasadę inwestora działającego w normalnych warunkach rynkowych”. Aby stwierdzić, czy transakcja gospodarcza realizowana przez podmiot publiczny stanowi pomoc, należy zbadać, czy inwestor prywatny o podobnej wielkości działający w normalnych warunkach gospodarki rynkowej w podobnej sytuacji zdecydowałby się na realizację przedmiotowej inwestycji<sup>(29)</sup>.
- (126) Jak określono w motywie 66, Niemcy stwierdziły, że powiat Emsland działał jak prywatny inwestor. W omawianym przypadku powiat przekazał akcje nieodpłatnie, nie wskazując wyraźnie odbiorcy, co nie zdarzyłoby się w normalnych warunkach rynkowych. Niemcy nie przedstawiły żadnych dowodów na to, że korzyści wynikające z optymalizacji podatkowej, które rzekomo uzyskał powiat, były większe od wartości rynkowej akcji z 1998 r. Korzyści wynikających z optymalizacji podatkowej i tak nie uzyskałby powiat, lecz EEB.
- (127) Powiat przekazał 37 630 akcji RWE o wartości wynoszącej ok. 1 689 264,40 EUR i oczekiwał, że akcje te – przy wypłacie dywidendy w wysokości 1,60 DM (ok. 0,80 EUR) za akcję – będą przynosić roczne dochody w wysokości ok. 34 000 DM (ok. 17 000 EUR).
- (128) Przy przekazywaniu aktywów powiat nie opierał się na żadnym planie biznesowym, na którego podstawie można by przewidzieć zysk akceptowalny dla prywatnego inwestora<sup>(30)</sup>. Akcje zostały przekazane nieodpłatnie.
- (129) W związku z tym Komisja stwierdza, że akcje RWE z 1998 r. nie zostały przekazane na normalnych warunkach rynkowych i tym samym nie były zgodne z „zasadą inwestora działającego w normalnych warunkach rynkowych”.
- (130) Przekazanie akcji stanowi więc korzyść. Samo posiadanie akcji może przyczynić się do poprawy sytuacji finansowej EEB (akcje można sprzedać lub wykorzystać jako zabezpieczenie).
- (131) Przekazując akcje RWE z 1998 r., powiat w rzeczywistości zrezygnował z potencjalnych dochodów, które uzyskałby ze sprzedaży akcji lub ich wykorzystania jako zabezpieczenie; powiat przekazał te akcje EEB (mimo że w badanym okresie nie zatrzymał żadnych dywidend z tytułu tych akcji). Ponieważ akcje z 1998 r. w bilansie EEB są ujęte jako aktywa, EEB może nimi swobodnie dysponować albo wykorzystać je jako zabezpieczenie. W związku z tym Komisja stwierdza, że powiat nie obwarował przekazania akcji żadnymi wyraźnymi warunkami, na przykład zakazem sprzedaży akcji lub ich wykorzystania jako zabezpieczenie.
- (132) Ponieważ przekazanie oraz posiadanie akcji z 1998 r. może sprzyjać działalności gospodarczej EEB, Komisja stwierdza, że przyniosło to EEB jako przedsiębiorstwu w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE – z wyjątkiem dywidend – selektywną korzyść.

<sup>(27)</sup> Wyrok z dnia 11 lipca 1996 r. w sprawie C-39/94, SFEI i. in., ECLI:EU:C:1996:285, pkt 60; wyrok z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie C-342/96, Hiszpania przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:1999:210, pkt 41.

<sup>(28)</sup> Wyrok z dnia 11 lipca 1996 r. w sprawie C-39/94, SFEI i. in., ECLI:EU:C:1996:285, pkt 60 i 61.

<sup>(29)</sup> Zob. na przykład wyrok z dnia 21 marca 1990 r. w sprawie C-142/87, Belgia przeciwko Komisji (Tubemeuse), ECLI:EU:C:1990:125, pkt 29; wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-305/89, Włochy przeciwko Komisji (ALFA Romeo), ECLI:EU:C:1991:142, pkt 18 i 19; wyrok z dnia 30 kwietnia 1998 r. w sprawie T-16/96, Cityflyer Express przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:1998:78, pkt 51; wyrok z dnia 21 stycznia 1999 r. w sprawach połączonych T-129/95, T-2/96 i T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:1999:7, pkt 104; wyrok z dnia 6 marca 2003 r. w sprawach połączonych T-228/99 i T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2003:57, pkt 245.

<sup>(30)</sup> Zob. motywy 89 decyzji o wszczęciu postępowania.

### 7.2.1.2. *Zasoby państwa i możliwość ich przypisania państwu*

- (133) Akcje z 1998 r. są aktywami, którymi wcześniej mógł w pełni dysponować powiat, który jako państwowa jednostka organizacyjna należy do administracji publicznej. Dlatego też są zasobami państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Ich przeniesienie na rzecz EEB było wynikiem decyzji podjętej przez powiat i w związku z tym należy je przypisać państwu zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE.

### 7.2.1.3. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi*

- (134) W 1995 r. kilka państw członkowskich otworzyło określone rynki transportowe na konkurencję przedsiębiorstw mających siedzibę w innych państwach członkowskich, w związku z czym wiele przedsiębiorstw oferuje już usługi transportu miejskiego, podmiejskiego i regionalnego w państwach członkowskich innych niż te, z których pochodzą<sup>(31)</sup>. Jak wyjaśniono w motywie 18, zgodnie z niemieckimi przepisami prawa zezwolenia na transport liniowy są przydzielane na zasadzie konkursu, a EEB posiada tego rodzaju zezwolenia. Posiadanie akcji RWE z 1998 r. może spowodować zakłócenie konkurencji w zakresie świadczenia usług transportu autobusowego, ponieważ poprawia ogólną sytuację finansową EEB.
- (135) Ponadto korzyść przyznana przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność na rynku otwartym na konkurencję jest zwykle uznawana za wywierającą wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi. „W przypadku gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie umacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących z nim w ramach wewnątrzspółnotowej wymiany handlowej [...], należy uznać, że pomoc wywiera wpływ na tę wymianę handlową”<sup>(32)</sup>. Przekazanie akcji z 1998 r. należy więc uznać za działanie zakłócające wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ wzmocniło ono pozycję rynkową EEB, która tym samym miała większe szanse, aby móc skuteczniej ubiegać się o zezwolenia na transport liniowy.
- (136) Przekazanie akcji z 1998 r. doprowadziło zatem prawdopodobnie do zakłócenia konkurencji i wywarło wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi w odniesieniu do działalności gospodarczej EEB.

### 7.2.1.4. *Wniosek*

- (137) Na podstawie powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że przeniesienie akcji z 1998 r. na EEB stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. W związku z tym Komisja musi zbadać, czy przedmiotowy środek można uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym.
- (138) Z kolei dywidendy z tytułu akcji RWE przeniesionych na EEB nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

## 7.2.2. TRANSPORT SZKOLNY (KOLUMNY 3 I 4)

- (139) Najpierw należy sprawdzić, czy EEB można postrzegać jako przedsiębiorstwo w kontekście organizacji transportu szkolnego w powiecie Emsland. Jak już określono w motywie 119, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu finansowania<sup>(33)</sup>. Klasyfikacja indywidualnego podmiotu zależy w związku z tym wyłącznie od charakteru jego działalności.
- (140) W przypadku gdy podmiot prowadzi kilka rodzajów działalności, które częściowo należy traktować jako działalność gospodarczą, a częściowo jako działalność niegospodarczą, każdą działalność należy rozpatrywać oddzielnie, o ile poszczególne rodzaje działalności można rozdzielić<sup>(34)</sup>. Fakt, że przedsiębiorstwo prowadzi działalność gospodarczą, nie musi oznaczać, że musi być traktowane jako przedsiębiorstwo w odniesieniu do wszystkich rodzajów swojej działalności.

<sup>(31)</sup> Wyrok z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00, Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, ECLI:EU:C:2003:415.

<sup>(32)</sup> Wyrok z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie T-288/97, Friuli-Venezia Giulia, ECLI:EU:T:2001:115, pkt 41.

<sup>(33)</sup> Wyrok z dnia 12 września 2000 r. w sprawach połączonych C-180/98 do C-184/98, Pavlov i. in., ECLI:EU:C:2000:428, pkt 74; wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-222/04, Cassa di Risparmio di Firenze SpA i. in., ECLI:EU:C:2006:8, pkt 107.

<sup>(34)</sup> Wyrok z dnia 19 stycznia 1994 r. w sprawie C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH przeciwko Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol), ECLI:EU:C:1994:7, pkt 19 nn.; wyrok w sprawie Aéroports de Paris przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2000:290, pkt 112 nn.

- (141) Władze niemieckie wyjaśniły, że EEB jedynie przekazała środki, które otrzymała od powiatu Emsland, przedsiębiorstwu autobusowemu, które świadczą zarówno zintegrowane usługi transportu szkolnego, jak i usługi transportu szkolnego realizowane poza liniami publicznymi. Z ogólnego przeglądu płatności rocznych powiatu na rzecz EEB oraz płatności EEB mających związek z pismem rewidenta gospodarczego, które przedłożyło Niemcy, faktycznie wynika, że konta EEB zostały skontrolowane oraz że płatności przychodzące i wychodzące związane z transportem szkolnym równoważą się. EEB nie prowadziła więc działalności gospodarczej, lecz działała jedynie jako pośrednik w kwestiach administracyjnych lub jako „przedłużone ramię państwa”.
- (142) Komisja stwierdza zatem, że w kontekście organizacji transportu szkolnego w powiecie Emsland EEB nie działała jako przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Ponieważ muszą być spełnione wszystkie kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE, Komisja stwierdza, że finansowanie organizacji transportu szkolnego, przedstawione w kolumnach 3 i 4, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 7.2.3. POMOC FINANSOWA NA RZECZ OPRACOWANIA PLANU PRZEWOZÓW LOKALNYCH (KOLUMNA 5)

- (143) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania wyjaśniającego Komisja już stwierdziła, że opracowanie projektu planu przewozów lokalnych przez EEB, który musi zostać zatwierdzony przez radę powiatu, nie stanowi działalności gospodarczej.
- (144) Informacje dodatkowe przekazane przez skarżących w żaden sposób nie zmieniają tego wniosku. Zgodnie z § 2 ust. 2 i § 6 NNVG świadczenie publicznych usług transportowych faktycznie jest zadaniem publicznym. Sposób wykonywania tego zadania publicznego należy określić w planie przewozów lokalnych. Plan przewozów lokalnych jest zatem istotnym elementem zadań politycznych powiatu, które powierzono EEB.
- (145) W decyzji o wszczęciu postępowania wyrażono natomiast wątpliwości co do tego, czy zapewniono stosowną rekompensatę z tytułu kosztów związanych z planem przewozów lokalnych. Z informacji przedstawionych przez władze niemieckie wynika, że kwoty przekazane przez powiat na sfinansowanie planu przewozów lokalnych ograniczały się do zwrotu poniesionych kosztów rzeczowych (zob. również motyw 43) oraz że chodziło o jedno z zadań leżących w gestii personelu EEB i że nie zwrócono żadnych dodatkowych kosztów osobowych.
- (146) Komisja potwierdza zatem, że w kontekście opracowania planu przewozów lokalnych EEB nie działała jako przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Ponieważ muszą być spełnione wszystkie kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE, Komisja stwierdza, że środki wyszczególnione w kolumnie 5 nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 7.2.4. FINANSOWANIE MOBILITÄTSZENTRALE EMSLAND (KOLUMNY 5 I 6)

##### 7.2.4.1. *Selektywna korzyść gospodarcza dla przedsiębiorstwa*

- (147) Najpierw należy sprawdzić, czy EEB można postrzegać jako przedsiębiorstwo w kontekście finansowania MZE. Jak już określono w motywie 119, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu finansowania<sup>(35)</sup>. Klasyfikacja indywidualnego podmiotu zależy w związku z tym wyłącznie od charakteru jego działalności.
- (148) W momencie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania nie było jasne, czy MZE zostało utworzone długo przed założeniem EEB oraz czy Dolna Saksonia świadczyła te usługi informacyjne w ramach swoich zadań w zakresie transportu publicznego. W dniu 31 lipca 1995 r. powiat Emsland podjął decyzję o utworzeniu punktu informacyjnego, aby zapewnić powszechny dostęp do informacji dotyczących transportu publicznego. Powiat powierzył to zadanie wyłącznie EEB w momencie jej założenia w dniu 1 stycznia 1997 r. Jest to wyraźnie określone w umowie spółki EEB.
- (149) Z § 2 ust. 2 i § 6 NNVG wynika, że świadczenie publicznych usług transportowych jest zadaniem publicznym. Sposób wykonywania tego zadania publicznego należy określić w planie przewozów lokalnych. W ramach planu przewozów lokalnych powiatu Emsland uznaje się, że dostępność obszernych i aktualnych informacji dotyczących usług transportu publicznego, udzielanych przez MZE, jest ważnym i nieodłącznym elementem tego zadania publicznego.

<sup>(35)</sup> Wyrok z dnia 12 września 2000 r. w sprawach połączonych C-180/98 do C-184/98, Pavlov i. in., ECLI:EU:C:2000:428, pkt 74; wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-222/04, Cassa di Risparmio di Firenze SpA i. in., ECLI:EU:C:2006:8, pkt 107.

- (150) Jak wyjaśniono powyżej (zob. pkt 47), Komisja zwraca uwagę na to, że MZE nieodpłatnie oferowało informacje oraz że otrzymało zwrot jedynie poniesionych kosztów osobowych i rzeczowych, które wcześniej musiało samo pokryć. Żadna marża zysku nie była przewidziana. Komisja stwierdza, że podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej raczej nie świadczyłby usług informacyjnych w taki sposób, w jaki świadczy je Mobilitätsszentrale Emsland.
- (151) Komisja zwraca ponadto uwagę na to, że okazało się, że sytuacja MZE różni się od sytuacji opisanej w sprawie N 604/05 (powiat Wittenberg), C(2005) 1847 wersja ostateczna, o której wspomniano w decyzji o wszczęciu postępowania. W tej sprawie przedsiębiorstwa autobusowe były odbiorcami środków publicznych, które były przewidziane na utworzenie punktu informacyjnego na szczeblu powiatowym. Przedsiębiorstwa autobusowe przeznaczyły te środki na punkt informacyjny w powiecie Wittenberg. Dzięki finansowaniu publicznemu przedsiębiorstwa autobusowe nie musiały więc ponosić kosztów, które musiałyby ponieść w normalnych warunkach. W związku z tym finansowanie publiczne stanowiło korzyść dla przedsiębiorstw autobusowych w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. W omawianym przypadku MZE podlega odpowiedzialności finansowej EEB jako jednostce, która wypełnia zadania publiczne, które wcześniej były wypełniane w ramach administracji publicznej.
- (152) Na podstawie rodzaju działalności MZE nie można jednak całkowicie wykluczyć, że takiej działalności przynajmniej zasadniczo nie mógłby wykonywać podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej.
- (153) Na podstawie informacji przedstawionych przez Niemcy i strony trzecie w oparciu o decyzję o wszczęciu postępowania Komisja nie jest w stanie ocenić, czy prowadzenie MZE w omawianym przypadku stanowi działalność gospodarczą oraz czy w związku z tym EEB, świadcząc przedmiotowe usługi, działała jako przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (154) Gdyby EEB działała jako przedsiębiorstwo, środki publiczne, które zostały jej przekazane do celów świadczenia przedmiotowych usług, przyniosłyby jej korzyść, o ile kraj związkowy nie zachowywałby się jak podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej, co wydaje się mało prawdopodobne.

#### **7.2.4.2. Zasoby państwa i możliwość ich przypisania państwu**

- (155) Stwierdzono, że decyzję o finansowaniu MZE podjął powiat. W związku z tym EEB finansuje MZE ze środków publicznych i zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE odnośną decyzję należy przypisać państwu.

#### **7.2.4.3. Zakłócanie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi**

- (156) Gdyby MZE faktycznie prowadziło działalność gospodarczą, EEB działałaby na rynku udostępniania informacji na temat publicznych usług transportowych w regionie, który zasadniczo jest rynkiem otwartym dla konkurencji. Na podstawie dostępnych informacji oraz ze względu na lokalny charakter usług oferowanych przez MZE Komisja nie jest w stanie stwierdzić, czy finansowanie MZE może zakłócić wymianę handlową między państwami członkowskimi w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### **7.2.4.4. Wniosek**

- (157) W związku z powyższym Komisja uważa, że z przedmiotowego badania nie można wyciągnąć jednoznacznego wniosku w kwestii tego, czy finansowanie MZE stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Z poniżej opisanych powodów Komisja jest jednak zdania, że gdyby finansowanie MZE stanowiło pomoc państwa, byłoby zgodne z rynkiem wewnętrznym.

### **7.2.5. FINANSOWANIE ZAKUPU POJAZDÓW (KOLUMNA 6)**

#### **7.2.5.1. Selektywna korzyść gospodarcza dla przedsiębiorstwa**

- (158) Najpierw należy sprawdzić, czy EEB można postrzegać jako przedsiębiorstwo w kontekście finansowania zakupu pojazdów (zob. motyw 117 powyżej). W związku z tym Komisja najpierw stwierdza, że EEB zakupiła pojazdy na zlecenie powiatu, a mianowicie na podstawie decyzji powiatu o wprowadzeniu w Emsland systemu usług autobusowych na telefon. EEB udostępniła te autobusy stronom trzecim na podstawie zawartych umów oraz na przejrzystych warunkach, które określił powiat Emsland. Z autobusów korzystały strony trzecie, a nie sama EEB. EEB pełniła więc funkcję pośrednika w kwestiach administracyjnych związanych z transportem publicznym. EEB koordynowała usługi autobusowe na telefon w ramach swoich obowiązków w zakresie transportu publicznego określonych w umowie spółki (zob. motyw 14).

- (159) Można by zatem uznać, że EEB nie prowadziła działalności gospodarczej i w tym kontekście nie działała jako przedsiębiorstwo, lecz powiat Emsland nieodpłatnie udostępnił EEB zasoby majątkowe i nic nie stoi na przeszkodzie, aby EEB wykorzystywała te zasoby do celów swojej działalności gospodarczej. EEB nabyła pięć autobusów o wartości rynkowej wynoszącej 685 513,46 EUR, nie ponosząc przy tym kosztów zakupu. Autobusy te są ujęte w bilansie EEB jako aktywa i zasadniczo EEB może je dowolnie wykorzystywać do celów swojej działalności gospodarczej. Mimo że powiat zlecił EEB zakup autobusów w określonym celu, a mianowicie w celu rozszerzenia systemu usług autobusowych na telefon, nie określono wyraźnie, że EEB może wykorzystywać autobusy wyłącznie w ramach systemu usług autobusowych na telefon.
- (160) Posiadanie autobusów mogło przynieść korzyści w ramach działalności gospodarczej EEB, ponieważ poprawiło jej sytuację finansową. Komisja stwierdza, że nie można wykluczyć, że sfinansowanie tego zakupu przyniosło selektywną korzyść EEB jako przedsiębiorstwu w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 7.2.5.2. *Zasoby państwa i możliwość ich przypisania państwu*

- (161) Zakup został sfinansowany ze środków powiatu, który jako państwowa jednostka organizacyjna należy do administracji publicznej. W związku z tym zakup został sfinansowany z zasobów państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Finansowanie zakupu bez wątplenia było wynikiem decyzji podjętej przez powiat i w związku z tym należy je przypisać państwu zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 7.2.5.3. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi*

- (162) Jak już wspomniano, finansowanie zakupu pięciu autobusów przyniosło EEB korzyść selektywną w zakresie, w jakim mogłaby na tym skorzystać działalność gospodarcza EEB. Oprócz wypełniania zadań publicznych EEB prowadzi także działalność gospodarczą (zob. również motyw 118).
- (163) Ze względu na poprawę ogólnej sytuacji finansowej posiadanie przez EEB pojazdów mogło umożliwić zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi w odniesieniu do działalności gospodarczej EEB, która jest otwarta na konkurencję między państwami członkowskimi.

#### 7.2.5.4. *Wniosek*

- (164) W związku z powyższym Komisja uważa, że nie można wykluczyć, że finansowanie zakupu pięciu autobusów przez EEB stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. W związku z tym Komisja musi zbadać, czy przedmiotowy środek można uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym.

### 7.2.6. WNIOSEK DOTYCZĄCY ISTNIENIA POMOCY I JEJ ZGODNOŚCI Z PRAWEM

- (165) Na podstawie przytoczonych powodów nie można wykluczyć, że akcje RWE przeniesione w 1998 r. oraz środki udostępnione na sfinansowanie MZE i autobusów na wezwanie stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (166) Zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE państwa członkowskie mają obowiązek informowania Komisji o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy i nie mogą wprowadzać w życie projektowanych środków, dopóki Komisja nie wyda decyzji końcowej, chyba że przedmiotowa pomoc nie podlega obowiązkowi zgłoszenia. Podobnie jak w poprzednich przypadkach Komisja stwierdza, że Niemcy wyłączyły lokalny i regionalny transport autobusowy z zakresu obowiązywania rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, a tym samym skorzystały z możliwości przewidzianej w tym rozporządzeniu<sup>(36)</sup> i zastosowały art. 3 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1107/70. Ponieważ rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 nie ma zastosowania, środki, o których mowa, nie mogą zostać udostępnione zgodnie z tym rozporządzeniem.
- (167) O ile powyższe środki stanowią pomoc państwa, Komisja uważa, że Niemcy nie spełniły wymogów określonych w art. 108 ust. 3 TFUE<sup>(37)</sup>.

<sup>(36)</sup> Zob. decyzja Komisji w sprawie pomocy państwa N 604/2005 – publiczne przewozy autobusowe w powiecie Wittenberg, pkt 72–77.

<sup>(37)</sup> Wyrok z dnia 14 stycznia 2004 r. w sprawie T-109/01, Fleuren Compost przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2004:4.

## 7.3. ZGODNOŚĆ POMOCY

- (168) Ponieważ akcje RWE przeniesione w 1998 r. stanowią pomoc państwa i nie można wykluczyć, że środki udostępnione na sfinansowanie MZE i autobusów na wezwanie stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, jako kolejny krok Komisja musi stwierdzić, czy pomoc, o której mowa, można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie wyjątków przewidzianych w umowie. Przyjmuje się, że wszystkie zbadane środki, o których mowa, stanowią zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem potrzeby publicznej, które spełniają potrzeby koordynacji transportu.
- (169) Artykuł 93 TFUE stanowi, co następuje: „Zgodna z Traktatami jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej”. Artykuł ten stanowi *lex specialis* w odniesieniu do art. 106 i 107 TFUE. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości <sup>(38)</sup> pomoc na rzecz transportu lądowego można uznać za zgodną na mocy art. 93 TFUE tylko w ściśle określonych przypadkach oraz wyłącznie wtedy, gdy nie przynosi szkody interesom ogólnym Unii.
- (170) Niemcy nie przedstawiły żadnych argumentów potwierdzających zgodność, ponieważ uważają, że żaden ze środków nie obejmuje pomocy państwa. W decyzji o wszczęciu postępowania wyrażono wątpliwości co do zgodności na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 1107/70, rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 oraz art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. Ponieważ środki, o których mowa, odnoszą się do zwrotu określonych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, które spełniają potrzeby koordynacji transportu, podlegają one rozporządzeniu (EWG) nr 1107/70; art. 3 ust. 2 rozporządzenia umożliwia zbadanie zwrotu określonych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, które spełniają potrzeby koordynacji transportu, na rzecz przedsiębiorstwa transportowego lub w odniesieniu do rodzajów działalności, które nie podlegają rozporządzeniu (EWG) nr 1191/69. Zarówno rozporządzenie (EWG) nr 1191/69, jak i rozporządzenie (EWG) nr 1107/70 zostały uchylone rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(39)</sup>. Podczas gdy pomoc, która wcześniej podlegała rozporządzeniu (EWG) nr 1191/69, obecnie jest badana w ramach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, pomoc lub zgodność pomocy na rzecz pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, które spełniają potrzeby koordynacji transportu, mogą być badane bezpośrednio w ramach art. 93 TFUE.
- (171) Dla pełnego obrazu sytuacji zgodność przedmiotowych środków jest badana zarówno zgodnie z przepisami obowiązującymi w momencie podjęcia decyzji, jak i z przepisami obowiązującymi w momencie wypłaty środków. Z tego względu zgodność jest badana na podstawie art. 93 TFUE oraz art. 3 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1107/70, jak wyjaśniono w motywach 172 i n. oraz 212 i n.

## 7.3.1. BADANIE ZGODNOŚCI Z ART. 93 TFUE

- (172) Trybunał Sprawiedliwości orzekł, iż w art. 93 przyznano, że pomoc na rzecz sektora transportu jest zgodna z TFUE wyłącznie w ściśle określonych przypadkach, które nie stwarzają zagrożenia dla ogólnych interesów Wspólnoty. Znaczenie pojęcia „koordynacji transportu” stosowanego w art. 93 TFUE wykracza poza zwykłe ułatwianie rozwoju działalności gospodarczej. Obejmuje ono interwencję organów władzy publicznej, mającą na celu ukierunkowanie rozwoju sektora transportu we wspólnym interesie.
- (173) Sektor transportu może mieć kłopoty z „koordynacją” w sensie gospodarczym, związaną na przykład z połączeniami między różnymi sieciami transportowymi. Na tej podstawie Komisja już zatwierdziła zgodność pomocy państwa z art. 93 TFUE <sup>(40)</sup>.
- (174) W omawianym przypadku akcje RWE zostały przeniesione na EEB, aby mogła ona wykonywać powierzone jej zadania publiczne w zakresie planowania i koordynacji lokalnego publicznego transportu pasażerskiego. Do tych zadań, które są określone w § 3 umowy spółki EEB (zob. również motyw 14), zalicza się opracowanie planu przewozów lokalnych dla powiatu Emsland, prowadzenie MZE oraz organizację transportu szkolnego. Wszystkie te działania przyczyniają się do koordynacji transportu.

<sup>(38)</sup> Wyrok z dnia 12 października 1978 r. w sprawie 156/77, Komisja przeciwko Belgii, ECLI:EU:C:1978:180, pkt 10.

<sup>(39)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

<sup>(40)</sup> Zob. na przykład decyzję Komisji z dnia 20 stycznia 2010 r. w sprawie N 490/2010, Vlaamse regeling voor publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties (Dz.U. C 122 z 20.4.2011, s. 2); w tym kontekście zob. również decyzję Komisji z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie C 17/2010, Firmin Srl (Dz.U. C 278 z 15.10.2010, s. 28).

- (175) O ile finansowanie MZE uznaje się za pomoc państwa, Komisja uważa, że celem przedmiotowego środka jest koordynowanie udzielania informacji na temat publicznych środków transportu.
- (176) W odniesieniu do autobusów na wezwanie Komisja stwierdza, że przedmiotowy środek dotyczy zakupu pojazdów w celu ich udostępnienia właściwym dostawcom usług transportowych. EEB zorganizowała usługi przewozowe i je koordynowała, ale sama ich nie świadczyła.
- (177) Komisja stwierdza, że celem wszystkich tych środków było umożliwienie EEB wypełniania określonych zadań w zakresie transportu publicznego, które wcześniej były wykonywane w ramach administracji powiatowej. Cel środka co prawda nie ma znaczenia dla oceny istnienia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 (gdy skutek środka ma decydujące znaczenie), lecz należy go uwzględnić w ocenie zgodności przedmiotowych środków z rynkiem wewnętrznym.
- (178) Zgodnie z powszechną praktyką decyzyjną pomoc na rzecz koordynacji transportu uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 93 TFUE, pod warunkiem że spełnione są następujące warunki:
- pomoc spełnia jasno określony cel polegający na wspólnym interesie,
  - pomoc jest konieczna i ma efekt zachęty,
  - pomoc jest proporcjonalna,
  - dostęp do obiektów infrastrukturalnych jest otwarty dla wszystkich użytkowników na niedyskryminujących zasadach,
  - pomoc nie może prowadzić do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

#### 7.3.1.1. *Jasno sprecyzowany cel związany z ogólnym interesem gospodarczym*

##### 7.3.1.1.1. **Akcje z 1998 r.**

- (179) Jak opisano powyżej, akcje RWE zostały przeniesione na EEB na podstawie decyzji powiatu o przejęciu przedsiębiorstwa EE. Wcześniej przedsiębiorstwo EE wykonywało w ramach zarządzania na szczeblu powiatowym zadania publiczne w zakresie planowania i koordynacji lokalnego publicznego transportu pasażerskiego. Aby EEB mogła rozpocząć działalność, wymagane było jej wyposażenie w kapitał początkowy. Zgodnie z § 3 umowy spółki do zadań EEB należało opracowanie planu przewozów lokalnych dla powiatu Emsland, prowadzenie MZE oraz organizacja transportu szkolnego. Wszystkie te zadania można postrzegać jako wkład w rozwój publicznego transportu lokalnego na szczeblu powiatowym i tym samym jako zadania niezbędne w celu koordynacji transportu.
- (180) W swoim wniosku Komisja zwraca jednak uwagę na to, że przeniesienie oraz posiadanie akcji z 1998 r. nie ma żadnego związku prawnego z tymi zadaniami. Władze Republiki Federalnej Niemiec udowodniły, że do tej pory akcje de facto nie były wykorzystywane do celów innych rodzajów działalności.
- (181) Istnieje jednak ryzyko, że EEB sprzeda te akcje i z dochodu ze sprzedaży lub w ramach wykorzystania akcji jako zabezpieczenie sfinansuje działalność gospodarczą w innych obszarach.
- (182) Ponieważ EEB nadal posiada akcje, można wykluczyć, że dochód ze sprzedaży został wykorzystany w okresie objętym dochodzeniem do celów innych rodzajów działalności gospodarczej.
- (183) Gdyby EEB w przyszłości miała wykorzystywać akcje z 1998 r. do tego rodzaju celów, można by stwierdzić, że przeniesienie tych akcji nie stanowi już wyłącznie wkładu w realizację celu w zakresie koordynacji transportu. W związku z tym pierwszy warunek zgodności pomocy na podstawie art. 93 TFUE jest spełniony tylko wtedy, gdy EEB nie wykorzystuje akcji z 1998 r. do finansowania działalności gospodarczej leżącej poza zakresem swoich zadań publicznych. Dlatego jako warunek zgodności przeniesienia akcji z 1998 r. z rynkiem wewnętrznym Komisja musi powiązać określone warunki z wykorzystaniem tych akcji (zob. poniżej).

### 7.3.1.1.2. **Mobilitätszentrale Emsland**

- (184) Jak już określono w pkt 47, w dniu 31 lipca 1995 r. powiat Emsland podjął decyzję o utworzeniu punktu informacyjnego, aby zapewnić powszechny dostęp do informacji dotyczących transportu publicznego. Powiat powierzył to zadanie EEB w momencie jej założenia w dniu 1 stycznia 1997 r. Prowadzenie MZE jest jednym z zadań związanych z planowaniem i koordynacją lokalnego publicznego transportu pasażerskiego, do czego EEB została wyraźnie zobowiązana w ramach swojej umowy spółki.
- (185) Zgodnie z § 2 ust. 2 i § 6 NNVG świadczenie publicznych usług transportowych jest zadaniem publicznym. Sposób wykonywania tego zadania publicznego należy określić w planie przewozów lokalnych. W ramach planu przewozów lokalnych powiatu Emsland uznaje się, że dostępność obszernych i aktualnych informacji dotyczących usług transportu publicznego, udzielanych przez MZE, jest ważnym i nieodłącznym elementem tego zadania publicznego.
- (186) Prowadzenie MZE przyczynia się do skutecznego i sprawnego świadczenia usług transportu publicznego i tym samym wnosi wkład w realizację celu leżącego we wspólnym interesie.

### 7.3.1.1.3. **Autobusy na wezwanie**

- (187) Powiat Emsland zdecydował się na rozszerzenie systemu usług autobusowych na wezwanie z dwóch następujących powodów <sup>(41)</sup>:
- poprawa połączenia transportowego miast i wsi w regionie z dworcami,
  - optymalizacja połączeń transportowych w miastach i wsiach.
- (188) Autobusy na wezwanie jeżdżą po trasach obsługiwanych w ramach transportu publicznego poza godzinami szczytu, aby zwiększyć dostępność publicznych usług transportowych w tych godzinach. Autobusy na wezwanie są przystosowane do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz wózków dziecięcych.
- (189) W ostatnich latach Komisja wielokrotnie podkreślała w szeregu dokumentów strategicznych, jak ważne są lepsze połączenia intermodalne. Przewidziane w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 <sup>(42)</sup> unijne wytyczne z 2013 r. dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej określają, że jednym z najważniejszych celów przedsięwzięcia transportowych jest ich optymalna integracja i wzajemne połączenie. Intermodalne połączenia w miastach i wsiach również przyczyniają się do zwiększenia skuteczności systemu transportowego. Zwiększenie częstotliwości potencjalnie dostępnych, obszernych ofert transportu publicznego leży w interesie mieszkańców powiatu Emsland, zwłaszcza że powiat ten jest jednym ze słabo zaludnionych obszarów Niemiec. Koordynację rozszerzenia systemu usług autobusowych na wezwanie można zatem zaklasyfikować jako wkład w osiągnięcie celu leżącego we wspólnym interesie.
- (190) Podobnie jak w przypadku akcji z 1998 r., również w odniesieniu do posiadania autobusów na wezwanie uznaje się, że gdyby przynosiło to EEB korzyść w kontekście prowadzonej przez nią działalności gospodarczej, finansowanie tych autobusów nie stanowiłoby wyłączenia wkładu w osiągnięcie celu leżącego we wspólnym interesie. Dlatego pierwszy warunek zgodności pomocy na podstawie art. 93 TFUE jest spełniony tylko w przypadku gdy EEB nie wykorzystuje autobusów na wezwanie do celów swojej działalności gospodarczej. W opinii z dnia 5 listopada 2012 r. Niemcy potwierdziły, że w okresie objętym dochodzeniem autobusy na wezwanie były wykorzystywane głównie do świadczenia usług autobusowych na telefon oraz że EEB przekazała dochód ze sprzedaży jednego z autobusów powiatowi. Władze niemieckie potwierdziły, że takie same zasady będą obowiązywały w przyszłości. Na podstawie tego zapewnienia ze strony Niemiec Komisja stwierdza, że finansowanie autobusów na wezwanie służyło wyłącznie realizacji celu w zakresie koordynacji transportu.

### 7.3.1.2. **Konieczność pomocy i efekt zachęty**

#### 7.3.1.2.1. **Akcje z 1998 r.**

- (191) Przeniesienie akcji z 1998 r. (razem z innymi środkami takimi jak pierwotny wkład kapitałowy, który nie jest przedmiotem niniejszej decyzji) w ogóle umożliwiło powstanie EEB. Gdyby nie ten środek, EEB nie byłaby w stanie wypełniać swoich zadań publicznych w zakresie planowania i koordynacji lokalnego publicznego transportu pasażerskiego. Pomoc w formie przeniesienia akcji z 1998 r. jest zatem niezbędna do osiągnięcia powyżej opisanego celu leżącego we wspólnym interesie i ma efekt zachęty.

<sup>(41)</sup> Decyzja rady powiatu Emsland z dnia 20 lutego 2006 r.

<sup>(42)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).



#### 7.3.1.2.2. **Mobilitätszentrale Emsland**

- (192) Przy zakładaniu MZE w lipcu 1995 r. komisja powiatowa stwierdziła, że brak łatwo dostępnych informacji dotyczących możliwości podróżowania stanowi jeden z największych braków w zakresie transportu publicznego w powiecie Emsland. W powiecie Emsland tego rodzaju kompleksowe usługi nie były świadczone na rynku. Mieszkańcy nie musieli płacić MZE za udostępnienie informacji, w związku z czym EEB nie osiągała z tej działalności żadnych dochodów, z których mogłaby pokryć właściwe koszty operacyjne. Komisja stwierdza zatem, że pomoc na prowadzenie MZE była niezbędna i miała efekt zachęty.

#### 7.3.1.2.3. **Autobusy na wezwanie**

- (193) W ocenie konieczności pomocy i efektu zachęty Komisja uwzględniła fakt, że gdyby nie udostępniono autobusów na wezwanie, nie można by było zrealizować przedmiotowego projektu z przyczyn finansowych. Na posiedzeniu rady powiatu w dniu 8 lutego 2006 r. wyraźnie wyjaśniono, że rozszerzenie systemu usług autobusowych na wezwanie nie wpłynie na tego rodzaju już istniejące systemy. System usług autobusowych na wezwanie należałoby wprowadzić tylko w tych rejonach, gdzie inne systemy są nieopłacalne.
- (194) EEB nabyła rzeczony autobusy w imieniu powiatu i udostępniła je stronom trzecim na podstawie zawartych umów oraz na przejrzystych warunkach, które określił powiat Emsland. Strony trzecie otrzymały autobusy nieodpłatnie i EEB nie uzyskała żadnych dochodów z najmu ani innego rodzaju dochodów z tytułu udostępnienia autobusów, z których mogłaby sfinansować zakup autobusów. Z autobusów korzystali podwykonawcy i strony trzecie, a nie sama EEB. EEB ponownie nie zaksięgowała więc żadnych dochodów z tytułu wykorzystywania autobusów na wezwanie do celów działalności gospodarczej. EEB pełniła więc funkcję pośrednika w kwestiach administracyjnych związanych z transportem publicznym. Koordynowała ona usługi autobusowe na telefon w ramach swoich obowiązków w zakresie transportu publicznego określonych w umowie spółki (zob. motyw 14). W związku z tym Komisja uważa, że pomoc na rzecz EEB była niezbędna w celu rozwoju systemu usług autobusowych na telefon i miała efekt zachęty.

#### 7.3.1.3. **Proporcjonalność pomocy**

##### 7.3.1.3.1. **Akcje z 1998 r.**

- (195) Komisja przypomina o tym, że EEB nie zatrzymała dywidend z tytułu posiadania akcji z 1998 r. Zostały one albo wykorzystane do wyrównania finansowania transportu szkolnego (i tym samym użyte zamiast środków powiatowych), albo przekazane powiatowi. Dlatego należy przyjąć, że wartość rynkowa akcji z 1998 r. spada dopóki istnieje obowiązek wypłaty dywidend na rzecz powiatu, ponieważ obowiązek ten zmniejsza wartość gospodarczą tych akcji.
- (196) Komisja uważa zatem, że pomoc w formie przeniesienia akcji z 1998 r. zostaje ograniczona do wymaganego minimum po to, aby EEB mogła wykonywać swoje zadania publiczne w zakresie koordynacji transportu, oraz że w związku z tym jest proporcjonalna do zamierzonego celu.

##### 7.3.1.3.2. **Mobilitätszentrale Emsland**

- (197) Jak już określono (zob. motyw 77), powiat zwrócił koszty faktycznie poniesione przez EEB w związku z prowadzeniem MZE, a marża zysku nie była przewidziana. W związku z tym Komisja uważa, że pomoc udzielona na podstawie zgłoszonego środka jest proporcjonalna.

##### 7.3.1.3.3. **Autobusy na wezwanie**

- (198) Przy badaniu proporcjonalności pomocy Komisja uwzględniła następujące aspekty:

- EEB kupiła autobusy w imieniu powiatu i otrzymała zwrot faktycznych kosztów,
- EEB nie osiąga żadnych dochodów z udostępniania autobusów na wezwanie stronom trzecim,
- gdyby EEB nie udało się znaleźć podmiotów trzecich zainteresowanych obsługą autobusów na wezwanie, autobusy te muszą zostać zwrócone powiatowi,
- kiedy autobusy na wezwanie przestaną być użytkowane, zostaną sprzedane, a dochód ze sprzedaży zostanie przekazany powiatowi.

- (199) Na podstawie tych aspektów Komisja uważa, że pomoc jest proporcjonalna do finansowania autobusów na wezwanie.

**7.3.1.4. Dostęp do pomocy lub wspieranej działalności mają wszyscy użytkownicy na niedyskryminujących zasadach.**

**7.3.1.4.1. Akcje z 1998 r.**

- (200) Usługi EEB w zakresie koordynacji transportu są zadaniami publicznymi, które zgodnie z definicją muszą być powszechnie dostępne na niedyskryminacyjnych warunkach.

**7.3.1.4.2. Mobilitätszentrale Emsland**

- (201) MZE przekazuje wszystkim zainteresowanym mieszkańcom nieodpłatne informacje. Oprócz tego zbiera dane od wszystkich dostawców publicznych usług transportowych, które chcą te dane udostępnić. Dostawcy publicznych usług transportowych nie muszą płacić MZE za udostępnianie informacji dotyczących świadczonych przez nich usług.
- (202) Wynika z tego, że wszyscy użytkownicy mają swobodny dostęp do przedmiotowych usług na niedyskryminacyjnych warunkach.

**7.3.1.4.3. Autobusy na wezwanie**

- (203) EEB zaoferowała autobusy na wezwanie wszystkim przedsiębiorstwom autobusowym w powiecie, które świadczą publiczne usługi transportowe, na takich samych warunkach. Warunki te określił powiat Emsland. Powiat skierował do przedsiębiorstw autobusowych pismo, w którym przedstawił warunki udostępniania autobusów na wezwanie i poprosił o wyrażenie zainteresowania.
- (204) Autobusy na wezwanie zostały wynajęte na podstawie standardowej umowy (zob. również motyw 80), w której określono, że przedsiębiorstwa transportowe są zobowiązane do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania, ale nie muszą płacić za wynajem. Podwykonawcy wykorzystywali udostępnione autobusy na trasach EEB, a inne przedsiębiorstwa autobusowe – na swoich własnych trasach.
- (205) W porozumieniu z powiatem autobusy te były też częściowo wykorzystywane w ramach transportu szkolnego. Odnosi się to do wszystkich pięciu autobusów na wezwanie.
- (206) Wynika z tego, że wszyscy użytkownicy mieli swobodny dostęp do przedmiotowej infrastruktury na niedyskryminacyjnych warunkach.

**7.3.1.5. Pomoc nie prowadzi do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.**

**7.3.1.5.1. Akcje z 1998 r.**

- (207) Przeniesienie akcji z 1998 r. umożliwiło – pod względem finansowym – jedynie założenie spółki EEB, która przede wszystkim wykonuje zadania w zakresie koordynacji transportu. W związku z tym przedmiotowy środek nie prowadzi do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

**7.3.1.5.2. Mobilitätszentrale Emsland**

- (208) Jak już wspomniano, MZE na takich samych warunkach zbiera dane od wszystkich przedsiębiorstw transportowych działających w powiecie Emsland i nieodpłatnie przekazuje mieszkańcom dane dotyczące przewozów. W związku z tym MZE nie prowadzi do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

**7.3.1.5.3. Autobusy na wezwanie**

- (209) Jak już wspomniano, powiat Emsland zarządził rozszerzenie systemu usług autobusowych na telefon pod warunkiem że nie wpłynie to na już istniejące tego rodzaju systemy i że zostanie przeprowadzone na nierentowych trasach. Ponieważ propozycja ta została przedstawiona wszystkim zainteresowanym stronom na takich samych warunkach, wydaje się mało prawdopodobne, że wprowadzenie takich dodatkowych tras spowodowało zakłócenia konkurencji sprzeczne ze wspólnym interesem.

### 7.3.1.6. **Wniosek i warunek**

- (210) Z powodów, o których mowa powyżej, Komisja uważa, że pomoc udzielona w formie akcji z 1998 r. oraz autobusy na wezwanie i MZE wnoszą wkład w osiągnięciu celu leżącego we wspólnym interesie oraz są konieczne i proporcjonalne do tego celu oraz że nie zakłócają wymiany handlowej między państwami członkowskimi w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (211) Jak już określono w motywie 178 i n., przeniesienia akcji z 1998 r. nie można uznać za wyłączny wkład w osiągnięciu celu w zakresie koordynacji transportu, ponieważ z posiadania tych akcji oraz z możliwości swobodnego dysponowania nimi EEB czerpie potencjalne korzyści na rzecz swojej działalności gospodarczej, które niekoniecznie służą koordynacji transportu. Aby przedmiotowy środek spełniał pierwszy warunek zgodności, EEB nie może zachować dywidend bądź dochodów z ewentualnej sprzedaży akcji z 1998 r., ani nie może wykorzystać tych akcji jako zabezpieczenie, jeżeli chce otrzymać od stron trzecich środki finansowe na działalność gospodarczą. Komisja stwierdza, że stanowi to warunek zgodności przeniesienia akcji z 1998 r. z rynkiem wewnętrznym.
- (212) W świetle powyższych ustaleń Komisja uważa, że przedmiotowe środki są zgodne z art. 93 TFUE z zastrzeżeniem spełnienia warunku dotyczącego wykorzystania akcji z 1998 r.

### 7.3.2. BADANIE ZGODNOŚCI Z ROZPORZĄDZENIEM (EWG) NR 1107/70

- (213) Art. 3 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1107/70 umożliwia zbadanie zwrotu określonych świadczeń nierozdzielnie związanych z pojęciem usługi publicznej, które spełniają potrzeby koordynacji transportu, na rzecz przedsiębiorstwa transportowego lub w odniesieniu do rodzajów działalności, które nie podlegają rozporządzeniu (EWG) nr 1191/69.
- (214) Tak jak w poprzednich przypadkach przyjmuje się, że lokalny i regionalny transport autobusowy nie podlega zakresowi stosowania rozporządzenia (EWG) nr 1191/69<sup>(43)</sup> oraz że zastosowanie ma art. 3 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1107/70. Zgodnie z tym rozporządzeniem płatności dokonane przez powiat Emsland można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym, o ile nie pokrywają one kosztów innych niż koszty wypełniania przez EEB określonego zadania publicznego. W związku z tym w dalszej części należy sprawdzić, czy EEB otrzymała odpowiednią rekompensatę za wypełnianie swoich zadań.

#### 7.3.2.1. **Akcje z 1998 r.**

- (215) Jak opisano powyżej, akcje RWE zostały przeniesione na EEB na podstawie decyzji powiatu o przejęciu przedsiębiorstwa EE. Wcześniej przedsiębiorstwo EE wykonywało w ramach zarządzania na szczeblu powiatowym zadania publiczne w zakresie planowania i koordynacji lokalnego publicznego transportu pasażerskiego. Aby EEB mogła rozpocząć działalność, wymagane było jej wyposażenie w kapitał początkowy. Zgodnie z § 3 umowy spółki do zadań EEB należało opracowanie planu przewozów lokalnych dla powiatu Emsland, prowadzenie MZE oraz organizacja transportu szkolnego. Wszystkie te zadania można postrzegać jako wkład w rozwój publicznego transportu lokalnego na szczeblu powiatowym.
- (216) Bez dochodów z tytułu dywidend wartość rynkowa akcji z 1998 r. spada do wartości gospodarczej tych akcji podanej w bilansie EEB. Komisja uważa zatem, że pomoc w formie przeniesienia akcji z 1998 r. zostaje ograniczona do wymaganego minimum po to, aby EEB mogła wykonywać swoje zadania publiczne, oraz że w związku z tym nie istnieje żadna nadmierna rekompensata.

#### 7.3.2.2. **Mobilitätszentrale Emsland**

- (217) Jak już określono w motywie 47, w dniu 31 lipca 1995 r. powiat Emsland podjął decyzję o utworzeniu punktu informacyjnego, aby zapewnić powszechny dostęp do informacji dotyczących transportu publicznego. Powiat powierzył to zadanie EEB w momencie jej założenia w dniu 1 stycznia 1997 r. Prowadzenie MZE jest jednym z zadań wyraźnie przydzielonych EEB w ramach jej umowy spółki.
- (218) Jak już określono (zob. motyw 77), powiat zwrócił koszty faktycznie poniesione przez EEB w związku z prowadzeniem MZE, a marża zysku nie była przewidziana. W związku z tym Komisja uważa, że pomoc udzielona na podstawie zgłoszonego środka nie prowadzi do uzyskania przez EEB nadmiernej rekompensaty.

<sup>(43)</sup> Zob. przypis 36.

### 7.3.2.3. **Autobusy na wezwanie**

- (219) Jak już opisano, powiat Emsland zdecydował się na rozszerzenie systemu usług autobusowych na wezwanie z dwóch powodów <sup>(44)</sup>:
- poprawa połączenia transportowego miast i wsi w regionie z dworcami,
  - optymalizacja połączeń transportowych w miastach i wsiach.
- (220) Autobusy na wezwanie jeżdżą po trasach obsługiwanych w ramach transportu publicznego poza godzinami szczytu, aby zwiększyć dostępność publicznych usług transportowych w tych godzinach. Autobusy na wezwanie są przystosowane do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz wózków dziecięcych.
- (221) Niemcy potwierdziły, że autobusy na wezwanie przede wszystkim można wykorzystywać wyłącznie do świadczenia usług autobusowych na telefon. W przypadku sprzedaży autobusów EEB jest zobowiązana do przekazania dochodu ze sprzedaży powiatowi (co w tym przypadku już miało miejsce).
- (222) Z poniższych powodów Komisja uważa, że nie istnieje nadmierna rekompensata:
- EEB kupiła autobusy w imieniu powiatu i otrzymała zwrot faktycznych kosztów,
  - EEB nie osiąga żadnych dochodów z udostępniania autobusów na wezwanie stronom trzecim,
  - gdyby EEB nie udało się znaleźć podmiotów trzecich zainteresowanych obsługą autobusów na wezwanie, autobusy te muszą zostać zwrócone powiatowi,
  - kiedy autobusy na wezwanie przestaną być użytkowane, zostaną sprzedane, a dochód ze sprzedaży zostanie przekazany powiatowi.

### 7.3.2.4. **Wniosek i zastrzeżenie**

- (223) W świetle powyższych rozważań Komisja uważa, że pomoc udzielona w formie akcji z 1998 r. oraz autobusy na wezwanie i MZE nie stanowią nadmiernej rekompensaty za wypełnianie zadań publicznych, które EEB świadczy na rzecz powiatu Emsland.
- (224) Jak już określono w motywie 117 i n., przeniesienia akcji z 1998 r. nie można uznać za wyłączny wkład w działalność EEB o charakterze niegospodarczym, ponieważ z posiadania tych akcji oraz z możliwości swobodnego dysponowania nimi EEB czerpie potencjalne korzyści na rzecz swojej działalności gospodarczej. Aby przedmiotowy środek spełniał pierwszy warunek zgodności, EEB nie może zachować dywidend bądź dochodów z ewentualnej sprzedaży akcji z 1998 r., ani nie może wykorzystać tych akcji jako zabezpieczenia w celu otrzymania od stron trzecich środków finansowych na działalność gospodarczą. Komisja stwierdza zgodność przeniesienia akcji z 1998 r. z rynkiem wewnętrznym z zastrzeżeniem spełnienia tego warunku.
- (225) W świetle powyższych ustaleń Komisja uważa, że przedmiotowe środki są zgodne z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 3 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1107/70 z zastrzeżeniem spełnienia warunku dotyczącego wykorzystania akcji z 1998 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Wyposażenie w kapitał początkowy oraz 280 310 akcji koncernu energetycznego RWE stanowią istniejącą pomoc w rozumieniu art. 108 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz art. 1 lit. b) pkt (iv) rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 <sup>(45)</sup>.

#### Artykuł 2

Dywidendy, które Emsländische Eisenbahn GmbH otrzymała z tytułu akcji, oraz rekompensata za koordynację transportu szkolnego i za opracowanie planu przewozów lokalnych nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

<sup>(44)</sup> Zob. przypis 41.

<sup>(45)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

### Artykuł 3

Rekompensata, którą Emsländische Eisenbahn GmbH otrzymała za prowadzenie Mobilitätszentrale Emsland i która stanowi ewentualną pomoc, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 3 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1107/70.

### Artykuł 4

1. O ile autobusy przekazane Emsländische Eisenbahn GmbH stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, pomoc ta jest w rozumieniu art. 93 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 3 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 1107/70 zgodna z rynkiem wewnętrznym z zastrzeżeniem wypełnienia przez Niemcy zobowiązania, o którym mowa w ust. 2.

2. Autobusy na wezwanie wykorzystuje się do świadczenia usług autobusowych na telefon. W przypadku sprzedaży autobusu EEB jest zobowiązana do przekazania dochodu ze sprzedaży powiatowi Emsland.

### Artykuł 5

Pomoc udzielona przez Niemcy na rzecz Emsländische Eisenbahn GmbH poprzez przekazanie 37 630 akcji RWE w 1998 r. jest zgodna z rynkiem wewnętrznym, o ile spełnione są wymagania określone w art. 6.

### Artykuł 6

1. Akcji nie wolno sprzedawać ani wykorzystywać jako zabezpieczenie, chyba że spełnione są warunki, o których mowa w ust. 2.

2. W terminie dwóch miesięcy od przyjęcia niniejszej decyzji Emsländische Eisenbahn GmbH podpisze porozumienie z powiatem Emsland dotyczące akcji RWE. Porozumienie to musi potwierdzić następujące kwestie:

- akcji RWE nie wolno wykorzystywać ani jako zabezpieczenie, ani w jakiegokolwiek innej formie, która sprzyjałaby działalności gospodarczej EEB,.
- EEB przekaże wszystkie dywidendy z tytułu akcji RWE na rzecz powiatu Emsland,
- wszystkie ewentualne dochody, które EEB uzyska ze sprzedaży akcji RWE, zostaną przekazane na rzecz powiatu Emsland.

### Artykuł 7

W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Niemcy informują Komisję o środkach podjętych w celu jej wykonania.

### Artykuł 8

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 30 września 2016 r.

W imieniu Komisji  
Margrethe VESTAGER  
Członek Komisji