ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2017/639 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Σεπτεμβρίου 2016

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.23216 — C 54/07 (πρώην NN 55/07) υπέρ της Emsländische Eisenbahn GmbH, Γερμανία

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2016) 6232]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις ως άνω διατάξεις ([1]) και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 30ής Αυγούστου 2002, οι επιχειρήσεις Ludger Albers oHG, Reinhard Bittner, Elbert GmbH & Co. KG, Auto Fischer GmbH & Co. KG, Kalmer GmbH, Richters Reisen και Wessels Reisen (εφεξής «καταγγέλλοντες») υπέβαλαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (εφεξής «Επιτροπή») καταγγελία, σύμφωνα με την οποία η Emsländische Eisenbahn GmbH (εφεξής «EEB») έχει λάβει παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Με επιστολή της 13ης Ιουλίου 2006, οι καταγγέλλοντες ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με την επέκταση της καταγγελίας τους και υπέβαλαν περισσότερες πληροφορίες με επιστολή της 22ας Νοεμβρίου 2006.

(2) Μετά τις καταγγελίες, η Επιτροπή ζήτησε κατ' επανάληψη ([2]) πληροφορίες από τις γερμανικές αρχές και οι γερμανικές αρχές απάντησαν στα αιτήματα για παροχή πληροφοριών ([3]).

(3) Με επιστολή της 28ης Νοεμβρίου 2007, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (εφεξής «Συνθήκη ΕΚ»). Η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 24 Απριλίου 2008.

(4) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία (εφεξής «απόφαση κίνησης της διαδικασίας») δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([4]) στις 9 Ιουλίου 2008. Η Επιτροπή ζήτησε από τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(5) Μετά την απόφαση να κινηθεί η επίσημη διαδικασία έρευνας, οι καταγγέλλοντες υπέβαλαν μια πρώτη σειρά παρατηρήσεων στις 21 Φεβρουαρίου 2008. Μετά τη δημοσίευση, οι καταγγέλλοντες υπέβαλαν περαιτέρω παρατηρήσεις στις 25 Αυγούστου 2008 και στις 29 Αυγούστου 2008.

([1]) ΕΕ C 174 της 9.7.2008, σ. 13.
([2]) Στις 3 Οκτωβρίου 2006, στις 27 Νοεμβρίου 2006 και στις 13 Μαρτίου 2007.
([3]) Στις 24 Οκτωβρίου 2006, στις 26 Ιανουαρίου 2007 και στις 19 Ιουνίου 2007.
([4]) Βλέπε υποσημείωση 1.

(6) Η Nahverkehrsberatung Südwest υπέβαλε παρατηρήσεις στις 29 Ιουλίου 2008 και υπέβαλε μη εμπιστευτικές εκδοχές των πληροφοριών στις 16 και στις 29 Οκτωβρίου 2008. Ένας περαιτέρω ενδιαφερόμενος που θέλησε να διατηρήσει την ανωνυμία του υπέβαλε παρατηρήσεις στις 23 Ιουλίου 2008.

(7) Στις 26 Νοεμβρίου 2008, η Επιτροπή διαβίβασε στη Γερμανία τις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων. Με επιστολή της 26ης Ιανουαρίου 2009, η Επιτροπή παρέλαβε τις παρατηρήσεις της Γερμανίας.

(8) Στις 9 Ιουλίου 2009, οι γερμανικές αρχές υπέβαλαν περαιτέρω πληροφορίες, σε συνέχεια αιτήματος για παροχή πληροφοριών της Επιτροπής που υπεβλήθη στις 30 Απριλίου 2009.

(9) Οι γερμανικές αρχές υπέβαλαν περαιτέρω πληροφορίες στις 16 Δεκεμβρίου 2009, στις 4 Αυγούστου 2010 και στις 23 Ιουνίου 2011.

(10) Στις 20 Οκτωβρίου 2011, η Επιτροπή απέστειλε επιστολή στις γερμανικές αρχές και έλαβε απάντηση στις 10 Νοεμβρίου 2011.

(11) Περαιτέρω πληροφορίες υποβλήθηκαν στην Επιτροπή από τις γερμανικές αρχές κατόπιν αιτήματος για παροχή πληροφοριών της Επιτροπής στις 5 Ιουνίου 2012, στις 6 Μαΐου 2013 και στις 21 Νοεμβρίου 2013.

2. **ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ**

2.1. *ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ*

(12) Η δικαιούχος της υποτιθέμενης παράνομης κρατικής ενίσχυσης, η Emsländische Eisenbahn GmbH ([5]) (εφεξής «EEB»), ιδρύθηκε την 1η Ιανουαρίου 1997. Προήλθε από την ομώνυμη δημοτική επιχείρηση (εφεξής «ΕΕ»).

(13) Η περιφέρεια Emsland είναι ο μοναδικός εταίρος από την ίδρυση της EEB. Ως εκ τούτου, μπορεί να ελέγχει εκτενώς την επιχειρηματική δραστηριότητα της EEB. Σύμφωνα με το άρθρο 10 της εταιρικής σύμβασης της EEB, η περιφέρεια διορίζει τον διαχειριστή της EEB και έχει την τελευταία λέξη στις σημαντικές επιχειρηματικές αποφάσεις (οικονομικές καταστάσεις, επιχειρηματικά σχέδια κ.λπ.).

(14) Σύμφωνα με το άρθρο 3 της εταιρικής σύμβασης, η EEB είναι υπεύθυνη για τα εξής δημόσια καθήκοντα σχετικά με τον σχεδιασμό και τον συντονισμό των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών (εφεξής «ΤΔΕΜ»):

— κατάρτιση του Προγράμματος Τοπικών Μεταφορών (εφεξής «ΠΤΜ») για την περιφέρεια Emsland, με συμμετοχή των επιχειρήσεων μεταφορών που πραγματοποιούν τις μεταφορές·

— κατασκευή και λειτουργία ενός κέντρου κινητικότητας (περιφερειακό κέντρο πληροφόρησης για τις ΤΔΕΜ· εφεξής «MZE» ή «κέντρο κινητικότητας Emsland»), καθώς και εισαγωγή βελτιωμένων συστημάτων πληροφοριών·

— οργάνωση της μεταφοράς μαθητών καθώς και ενσωμάτωση της μεταφοράς μαθητών στις απαλλασσόμενες μεταφορές των ΤΔΕΜ, σύμφωνα με τα άρθρα 109 και 114 του Schulgesetz (νόμος για τα σχολεία) της Κάτω Σαξονίας της 3ης Μαρτίου 1998 ([6]) (εφεξής «ΝΚΣ»)·

— εισαγωγή βελτιώσεων στα κόμιστρα·

— συνεργασία με τον τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών.

([5]) http://www.eeb-online.de/

([6]) GVBl. Nds. (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Κάτω Σαξονίας) 1998, σ. 137, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 2 του νόμου της 12ης Ιουλίου 2007, GVBl. Nds. (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Κάτω Σαξονίας) αριθ. 22/2007, σ. 339 — VORIS 22410 01.

(15) Η ΕΕΒ διαθέτει επί του παρόντος πολλές άδειες τακτικών γραμμών (εφεξής «ΑΤΓ») για λεωφορειακές γραμμές στην περιφέρεια Emsland ([7]). Εφόσον η ΕΕΒ ήταν κάτοχος αυτών των αδειών, μεταβίβασε τη λειτουργική διαχείριση αυτών των γραμμών ([8]) σε διάφορες επιχειρήσεις λεωφορείων, καθώς επίσης στη θυγατρική της, την EVG.

(16) Επιπλέον, η ΕΕΒ δραστηριοποιείται στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ειδικότερα σε ιδιόκτητες σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις και στη διαχείριση υποδομών γι' αυτές τις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις.

2.2. *ΑΓΟΡΑ ΤΟΠΙΚΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ EMSLAND*

(17) Από την 1η Ιανουαρίου 1996, σύμφωνα με τον Nahverkehrsgesetz (νόμο για τις τοπικές μεταφορές) του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Σαξονίας (εφεξής «NNVG»), οι πόλεις και οι περιφέρειες είναι αρμόδιες για να διασφαλίζουν την προσφορά κατάλληλων υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, η περιφέρεια Emsland έπρεπε να εξασφαλίσει ότι ο σχεδιασμός, η οργάνωση και η χρηματοδότηση των δημόσιων τοπικών μεταφορών θα πραγματοποιούνταν στην περιφέρεια. Η περιφέρεια ανέθεσε με τη σειρά της αυτά τα καθήκοντα στην ΕΕΒ, όπως προκύπτει από το άρθρο 3 της εταιρικής σύμβασης της ΕΕΒ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 14 ανωτέρω).

(18) Οι δημόσιες συγκοινωνίες με λεωφορεία υποδιαιρούνται σε τέσσερις γραμμές, για τις οποίες χορηγούνται ΑΤΓ σε ανταγωνιστική βάση, σύμφωνα με το άρθρο 13 και το άρθρο 42 του γερμανικού νόμου περί μεταφοράς επιβατών (Personenbeförderungsgesetz). Οι περισσότερες επιχειρήσεις που προσφέρουν ΤΔΕΜ στην περιφέρεια Emsland, εδρεύουν στην ίδια την περιφέρεια.

(19) Η αγορά τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία στην περιφέρεια Emsland υποδιαιρείται σε δύο μεγάλες περιοχές. Στο νότιο τμήμα της περιφέρειας, ιδιωτικές επιχειρήσεις λεωφορείων, συμπεριλαμβανομένων δύο από τους καταγγέλλοντες (Reinhard Bittner και Kalmer) συνένωσαν τις υπηρεσίες λεωφορείων τους σε μια ένωση μεταφορών, την Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd (εφεξής «VGE-Süd»).

(20) Στο κεντρικό και βόρειο τμήμα της περιφέρειας, οι σημαντικότερες ενώσεις τοπικών μεταφορών είναι ο Tarifverbund RegioNetz-Mitte (αποτελούμενος από την ΕΕΒ και τρεις ιδιωτικές επιχειρήσεις λεωφορείων) και η Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord (αποτελούμενη από τους λοιπούς καταγγέλλοντες).

(21) Η ΕΕΒ πραγματοποιεί τη μεταφορά μαθητών σε ολόκληρη την περιφέρεια Emsland σε ενσωματωμένη ή μη ενσωματωμένη μορφή.

(22) Η μεταφορά μαθητών μπορεί να είναι ενσωματωμένη στις τακτικές λεωφορειακές γραμμές. Στους φορείς εκμετάλλευσης των αντίστοιχων λεωφορειακών γραμμών ανατέθηκε από τις περιφέρειες και τις πόλεις μια σύμβαση, σύμφωνα με την οποία πρέπει να προσαρμόσουν τις διαδρομές τους στις απαιτήσεις της μεταφοράς μαθητών. Τα εισιτήρια των μαθητών πληρώνονται από την περιφέρεια Emsland μέσω της ΕΕΒ.

(23) Για τους μαθητές που δικαιούνται μεταφορά, αλλά δεν κατοικούν κοντά στις διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών, η ΕΕΒ προσφέρει τη μεταφορά μαθητών σε μη ενσωματωμένη μορφή (απαλλασσόμενη μεταφορά μαθητών). Αυτή η υπηρεσία ανατίθεται σε επιχειρήσεις λεωφορείων που πρέπει να πληρούν ορισμένους όρους, ιδίως όσον αφορά τη διαδρομή και τα δρομολόγια. Η περιφέρεια Emsland επιστρέφει στην ΕΕΒ, τα ποσά που χρεώνουν οι φορείς εκμετάλλευσης στην ΕΕΒ.

3. **ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

(24) Η Επιτροπή στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας ([9]) κατάρτισε έναν πίνακα που βασίζεται στις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις γερμανικές αρχές και στον οποίο απεικονίζονται οι οικονομικές μεταβιβάσεις προς την ΕΕΒ, οι οποίες αποτέλεσαν το αντικείμενο της διαδικασίας έρευνας. Στη συνέχεια παρατίθενται οι στήλες 1 έως 6 αυτού του πίνακα ([10]). Οι στήλες 7 έως 9 του πίνακα αφαιρέθηκαν, διότι η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας της αποφάσισε να μην εγείρει αντιρρήσεις γι' αυτές τις πληρωμές.

([7]) Σύμφωνα με τον Personenbeförderungsgesetz (νόμος περί μεταφοράς επιβατών) της 21ης Μαρτίου 1961 (εφεξής «PBefG»).

([8]) Άρθρο 3 παράγραφος 2 σημείο 3) του PBefG.

([9]) Βλέπε υποσημείωση 1.

([10]) Όλα τα αριθμητικά στοιχεία είναι σε ευρώ (EUR). Για την περίοδο 1997 έως 2001, οι εκτιμήσεις και οι διορθώσεις των προϋπολογισμών που διατυπώνονταν σε μάρκα Γερμανίας (DM) αναφέρονται σε ευρώ (EUR) με βάση ισοτιμία 1:1,9558 (EUR:DM). Οι μικρές αποκλίσεις μεταξύ των πληρωμών που αναφέρονται στις δημοσιονομικές εκτιμήσεις και στις διορθώσεις των προϋπολογισμών και των στοιχείων που υπέβαλε η Γερμανία οφείλονται στη μετατροπή· η Επιτροπή βασίζει την αξιολόγησή της στα στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία. «—» σημαίνει «δεν υπάρχουν στοιχεία» και «0» σημαίνει ότι δεν χορηγήθηκε χρηματοδοτική στήριξη.

Πίνακας 1

Σχετικά μέτρα που εξετάστηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Κεφαλαιοποίηση	Μερίσματα	«Αντιστάθμιση ζημιών για τις υπηρεσίες ΤΔΕΜ» (1)	«Επιστροφή του κόστους για τη μεταφορά μαθητών»	Επιχορηγήσεις των διοικητικών δαπανών, άρθρο 7 παράγραφος 4 του NNVG (2)	Επιχορηγήσεις για τις ΤΔΕΜ σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 5 του NNVG (3)
1997	11 658 593,93 (4)	327 594,11	3 160 667,25	4 288 074,35	291 676,68	0
1998	0	418 018,20	1 459 116,26	5 948 469,02	289 186,01	0
1999	0	—	1 429 351,28	6 163 333,16	290 918,94	0
2000	0	—	1 447 246,49	6 605 600,64	292 573,43	0
2001	0	—	1 558 738,18	7 117 944,37	291 157,65	0
2002	0	—	1 554 410,99	7 254 574,48	281 804,60	0
2003	0	—	1 514 260,59	7 520 739,17	283 702,10	0
2004	0	—	1 483 620,21	7 765 750,42	285 199,42	0
2005	0	—	1 412 520,89	8 208 800,12	308 488,00	85 000,00
2006	0	0	0	8 022 784,94	248 642,42	780 459,84 (5)
2007	0	0	0	9 300 000,00	248 000,00	—

(1) Αυτά τα στοιχεία προέρχονται από τις δημοσιονομικές εκτιμήσεις και τις διορθώσεις των προϋπολογισμών της περιφέρειας Emsland με αριθ. 67.500 «Αντιστάθμιση ζημιών για τις υπηρεσίες ΤΔΕΜ».

(2) Ο NNVG της 28ης Ιουνίου 1995, όπως τροποποιήθηκε στις 16 Δεκεμβρίου 2004, εκδόθηκε βάσει του Regionalisierungsgesetz des Bundes (Ομοσπονδιακός νόμος περί περιφερειοποίησης) της 27ης Δεκεμβρίου 1993.

(3) Με την τροποποίηση του NNVG της 16ης Δεκεμβρίου 2004, η οποία τέθηκε σε ισχύ τη 1η Ιανουαρίου 2005, ελήφθη υπόψη το γεγονός ότι η χρηματοδότηση των δημόσιων μεταφορών είχε τροποποιηθεί σε ομοσπονδιακό επίπεδο. Το ποσό που χορηγείται ανά κάτοικο μειώθηκε ελαφρώς, αλλά προστέθηκαν πόροι περιφερειοποίησης, προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία των δημόσιων μεταφορών, όπως φαίνεται στη στήλη 6.

(4) Στο ποσό περιλαμβάνεται το αρχικά εγκεκριμένο κεφάλαιο ύψους 410 000,00 ευρώ συν τις μεταβιβαζόμενες μετοχές δύο ανώνυμων εταιρειών αξίας 11 248 593,93 ευρώ.

(5) Αυτό το ποσό περιλαμβάνει τις εξής κατηγορίες: Προώθηση της εμπορίας και της βελτίωσης της ενημέρωσης επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των τρεχουσών δαπανών του κέντρου κινητικότητας Emsland (116 876,09 ευρώ), της αγοράς του λογισμικού DIVA-Geo ως χαρτογραφικής βάσης για το κέντρο κινητικότητας (17 402,90 ευρώ), της κατάρτισης μητρώου στάσεων λεωφορείων (28 815,34 ευρώ), οχημάτων (λεωφορείο-ταξί) (520 989,05 ευρώ), στάσεων λεωφορείων (59 376,46 ευρώ), καθώς και λογισμικού για τον σχεδιασμό των τοπικών επιβατικών μεταφορών (37 000 ευρώ).

(25) Στα παρακάτω τμήματα συνοψίζονται τεκμηριωμένες πληροφορίες με βάση τα έγγραφα που υποβλήθηκαν από τη Γερμανία και από τους καταγγέλλοντες πριν και μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

3.1. *ΚΕΦΑΛΑΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ (ΣΤΗΛΗ 1)*

(26) Η περιφέρεια Emsland συνεισέφερε στην EEB εγκεκριμένο κεφάλαιο ύψους 800 000 DM (περίπου 410 000 ευρώ), όταν διαχωρίστηκαν η πρώην δημοτική επιχείρηση ΕΕ και τα περιουσιακά στοιχεία της και ιδρύθηκε η EEB το 1997. Επιπλέον, η EEB απέκτησε μετοχές της εταιρείας RWE (11).

(11) Η RWE είναι μια κορυφαία γερμανική εταιρεία ενέργειας.

(27) Κατά τη στιγμή της απόφασης κίνησης της διαδικασίας δεν ήταν σαφές κατά πόσον η μεταβίβαση των μετοχών αποτελούσε μέρος του αρχικού κεφαλαίου της ΕΕΒ ή εισφορά κεφαλαίου που δεν προβλεπόταν κατά την ίδρυση της ΕΕΒ. Η Γερμανία διευκρίνισε ότι το μεγαλύτερο μέρος των μετοχών, 280 310 μετοχές της RWE με αγοραία αξία 9 686 523,78 ευρώ, αποτελούσε μέρος του αρχικού κεφαλαίου. Αυτές οι μετοχές μεταφέρθηκαν στη δημοτική επιχείρηση ΕΕ πριν από την ίδρυση της ΕΕΒ.

(28) Ωστόσο, 37 630 μετοχές με αγοραία αξία 1 689 264,40 ευρώ δεν μεταβιβάστηκαν στην ΕΕΒ παρά μόνο στις 12 Οκτωβρίου 1998, δηλαδή πάνω από πέντε έτη μετά την ενσωμάτωση.

3.2. *ΕΝΣΩΜΑΤΩΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΑΘΗΤΩΝ ΣΤΗ ΝΟΤΙΑ EMSLAND ΕΩΣ ΤΙΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2005 (ΣΤΗΛΕΣ 2 ΚΑΙ 3)* ([12])

(29) Τα ποσά που αναφέρονται στη στήλη 2 (μερίσματα) και τα ποσά που αναφέρονται στη στήλη 3 (στις εκτιμήσεις και τις διορθώσεις των προϋπολογισμών της περιφέρειας Emsland στη θέση 67.500 *αντιστάθμιση ζημιών για τις υπηρεσίες ΤΔΕΜ*) χρησιμοποιήθηκαν για τις επιστροφές της ΕΕΒ στην VGE-Süd, ως αντάλλαγμα για τις ενσωματωμένες υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών στη νότια Emsland.

(30) Τα μερίσματα στη στήλη 2 είναι τα μερίσματα που έχει λάβει η ΕΕΒ από τις προαναφερόμενες μετοχές της RWE.

(31) Στη νότια Emsland η μεταφορά μαθητών πραγματοποιείται κυρίως σε ενσωματωμένη μορφή από την VGE-Süd βάσει σύμβασης που είχε συναφθεί μεταξύ της VGE-Süd και της ΕΕ. Κατά την ίδρυση της ΕΕΒ το 1997, αυτή η σύμβαση αντικαταστάθηκε από πανομοιότυπη σύμβαση μεταξύ της ΕΕΒ και της VGE-Süd. Στις 31 Δεκεμβρίου 2005 η σύμβαση καταγγέλθηκε από την ΕΕΒ.

(32) Η αρχική σύμβαση μεταξύ της ΕΕΒ και της VGE-Süd προέβλεπε κατ' αποκοπήν αντιστάθμιση ύψους 1 705 362,94 ευρώ ετησίως. Το ποσό αυτό αυξήθηκε την 1η Νοεμβρίου 2000 κατά 10 % σε 1 839 116,88 ευρώ.

(33) Οι στήλες 2 και 3 αποδίδουν από κοινού το κατ' αποκοπήν ποσό που είχε συμφωνηθεί μεταξύ της ΕΕΒ και της VGE-Süd. Η περιφέρεια Emsland αφαίρεσε την αξία των μερισμάτων (στήλη 2) από το συνολικό ποσό το οποίο έπρεπε να καταβληθεί στην VGE-Süd για τις υπηρεσίες της, και μεταβίβασε το υπόλοιπο (στήλη 3) στην ΕΕΒ. Αυτό μπορεί να προκύψει από τον παρακάτω πίνακα, ο οποίος βασίζεται σε πρόσθετα στοιχεία, τα οποία υπέβαλε η Γερμανία μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

Πίνακας 2

Πληρωμές στην VGE-Süd για ενσωματωμένες υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών

Έτος	Μερίσματα (Στήλη 2)	«Αντιστάθμιση ζημιών για τις υπηρεσίες ΤΔΕΜ» (Στήλη 3)	Σύνολο (κατεβλήθη στην VGE-Süd)
1997	196 572,65	1 508 790,29 ([1])	1 705 362,94
1998	246 246,68	1 459 116,26	1 705 362,94
1999	276 011,66	1 429 351,28	1 705 362,94
2000	258 116,45	1 447 246,49	1 705 362,94
2001	276 011,66	1 558 738,18	1 864 749,85
2002	284 397,33	1 554 719,55	1 839 116,88
2003	312 837,07	1 526 279,81	1 839 116,88

([12]) Μερίσματα και «Αντιστάθμιση ζημιών για τις υπηρεσίες ΤΔΕΜ».

Έτος	Μερίσματα (Στήλη 2)	«Αντιστάθμιση ζημιών για τις υπηρεσίες ΤΔΕΜ» (Στήλη 3)	Σύνολο (κατεβλήθη στην VGE-Süd)
2004	355 496,67	1 483 620,21	1 839 116,88
2005	426 596	1 412 520,89	1 839 116,88

([1]) Οι γερμανικές αρχές αρχικά ανέφεραν το ποσό των 3 160 667,25 ευρώ γι' αυτό το κελί. Αργότερα, οι γερμανικές αρχές εξήγησαν ότι η στήλη 3 περιλαμβάνει για το 1997 όχι μόνο τις πληρωμές στην VGE-Süd, αλλά και πληρωμές σε άλλες επιχειρήσεις. Μόλις από το 1998 υπήρξε μια σαφής διάκριση μεταξύ των πληρωμών στην VGE-Süd (στήλη 3) και των πληρωμών για υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών εκτός των κανονικών τακτικών γραμμών, για την Deutsche Bahn AG και για άλλες ενσωματωμένες υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών (στήλη 4). Αν το 1997 υπολογιζόταν όπως και στα επόμενα έτη, η στήλη 3 θα εμφάνιζε ποσό ύψους 1 508 790,29 ευρώ και η στήλη 4 ποσό ύψους 5 936 951,31 ευρώ (μεταβολή 1 651 876,97 ευρώ από τη στήλη 3 στη στήλη 4, η οποία αντιστοιχεί στο ποσό που έχει καταβληθεί στις επιχειρήσεις λεωφορείων στη βόρεια Emsland και στην κεντρική Emsland). Το άθροισμα των δύο στηλών αποδίδει το συνολικό ποσό που καταβλήθηκε στην περιφέρεια Emsland για τη μεταφορά μαθητών.

(34) Επειδή η σύμβαση μεταξύ της ΕΕΒ και της VGE-Süd έληξε το 2005, η ΕΕΒ επέστρεψε την αξία των μερισμάτων του 2006 στην περιφέρεια Emsland.

(35) Οι καταγγέλλοντες υπέβαλαν στην Επιτροπή τον ακόλουθο πίνακα όλων των πληρωμών που έλαβε η VGE-Süd έως την 31η Δεκεμβρίου 2005, ο οποίος διαφέρει από τα στοιχεία που αναφέρονται ανωτέρω.

Πίνακας 3

Πληρωμές στην VGE-Süd για όλες τις υπηρεσίες

(σε EUR)

Έτος	Καθαρή αξία	7 % ΦΠΑ	Μεικτή αξία
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) Οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι η διαφορά μεταξύ του ποσού που έλαβε η VGE-Süd σύμφωνα με τους καταγγέλλοντες και του αθροίσματος των στηλών 2 και 3 οφείλεται στο γεγονός ότι η VGE-Süd δεν διεξήγαγε μόνο ενσωματωμένες μεταφορές μαθητών που καταγράφονται στις στήλες 2 και 3, αλλά περιστασιακά και απαλλασσόμενη μεταφορά μαθητών η οποία επίσης πληρώθηκε από την περιφέρεια Emsland μέσω της ΕΕΒ.

3.3. *«ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΑΘΗΤΩΝ» (ΣΤΗΛΗ 4)*

(37) Η επιχορήγηση που αναφέρεται στις εκτιμήσεις και στις διορθώσεις των προϋπολογισμών της περιφέρειας Emsland στη θέση 67.510 «*Επιστροφή του κόστους για τη μεταφορά μαθητών*» προοριζόταν να αντικαταστήσει τη δαπάνη της ΕΕΒ για την οργάνωση της μεταφοράς μαθητών στην κεντρική και τη βόρεια Emsland ([13]) καθώς και —μετά τη λήξη της σύμβασης με την VGE-Süd την 31η Δεκεμβρίου 2005— στη νότια Emsland. Αυτή η δαπάνη περιλάμβανε τη μεταφορά μαθητών τόσο σε ενσωματωμένη όσο και σε μη ενσωματωμένη μορφή.

(38) Κατά την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή δεν είχε κανενός είδους πληροφορίες με τις οποίες θα μπορούσε να διαπιστωθεί κατά πόσον τα χρηματοπιστωτικά μέσα που λήφθηκαν από την ΕΕΒ για την πληρωμή των επιχειρήσεων λεωφορείων για την πραγματοποίηση αυτών των μεταφορών μαθητών αντιστοιχούσαν στις πραγματικές πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν από την ΕΕΒ προς αυτές τις επιχειρήσεις.

(39) Οι γερμανικές αρχές υπέβαλαν περαιτέρω εξηγήσεις και έγγραφα, από τα οποία προέκυψε ότι η ΕΕΒ για την ενσωματωμένη μεταφορά μαθητών που εμπίπτει στη στήλη 4 αγόραζε από τις επιχειρήσεις λεωφορείων εισιτήρια για μαθητές, οι οποίοι μετακινούνταν με τις κανονικές λεωφορειακές γραμμές. Μέσω ετήσιων εκκαθαρίσεων με την περιφέρεια διασφαλιζόταν ότι τα ποσά που καταβάλλονταν στην ΕΕΒ αντιστοιχούσαν στα ποσά που διαβιβάζονταν από την ΕΕΒ στις επιχειρήσεις λεωφορείων. Οι πληρωμές πραγματοποιήθηκαν μέσω λογαριασμού συμψηφισμού. Η περιφέρεια Emsland διέθεσε τα απαιτούμενα ποσά και η ΕΕΒ τα προώθησε εξ ονόματος της περιφέρειας. Ο λογαριασμός συμψηφισμού ελεγχόταν ετησίως από ανεξάρτητο ορκωτό λογιστή για να διαπιστωθεί κατά πόσον τα έσοδα συμφωνούσαν με τα έξοδα.

(40) Οι γερμανικές αρχές εξήγησαν επίσης ότι το οικονομικό αποτέλεσμα της ΕΕΒ περιλαμβάνει έσοδα από ενσωματωμένες μεταφορές μαθητών που πραγματοποιούνταν από τρίτους σε γραμμές για τις οποίες η ΕΕΒ διαθέτει ΑΤΓ και έσοδα από απαλλασσόμενες μεταφορές μαθητών. Η συμφωνία μεταξύ των εσόδων και των εξόδων που συνδέονται με αυτές τις χρηματοοικονομικές εγγραφές ελεγχόταν επίσης ετησίως από ανεξάρτητο ορκωτό λογιστή, ως μέρος της ετήσιας οικονομικής έκθεσης της ΕΕΒ.

(41) Οι γερμανικές αρχές υπέβαλαν επιπλέον μια επικαιροποιημένη και διορθωμένη επισκόπηση των ετήσιων πληρωμών στην ΕΕΒ για τον συντονισμό της μεταφοράς μαθητών.

Πίνακας 4

Επισκόπηση των πραγματικών πληρωμών για τη μεταφορά μαθητών

(σε EUR)

Έτος	«Αντιστάθμιση ζημιών για τις υπηρεσίες ΤΔΕΜ» (Στήλη 3)	«Επιστροφή του κόστους για τη μεταφορά μαθητών» (Στήλη 4)	Συνολικό ποσό των πληρωμών της περιφέρειας στην ΕΕΒ
1997	1 508 790,29	5 573 355,48	7 033 061,73
1998	1 459 116,26	5 954 096,22	7 413 212,48
1999	1 429 351,28	6 175 822,86	7 605 174,14
2000	1 447 246,49	6 628 313,12	8 075 559,61
2001	1 588 738,19	7 158 797,33	8 747 535,52
2002	1 554 719,55	7 267 713,54	8 822 433,09
2003	1 526 279,81	7 636 828,10	9 163 107,91
2004	1 483 620,21	7 765 750,42	9 249 370,63
2005	1 412 520,88	8 208 800,13	9 621 321,01

([13]) Η VGE-Süd έλαβε επίσης επιστροφή για τα έξοδα, στο πλαίσιο αυτής της γραμμής του προϋπολογισμού.

(σε EUR)

Έτος	«Αντιστάθμιση ζημιών για τις υπηρεσίες ΤΔΕΜ» (Στήλη 3)	«Επιστροφή του κόστους για τη μεταφορά μαθητών» (Στήλη 4)	Συνολικό ποσό των πληρωμών της περιφέρειας στην ΕΕΒ
2006		8 022 784,94	8 022 784,94
2007		9 175 787,60	9 175 787,60

3.4. *ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΠΟ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 7 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4 ΤΟΥ ΝΝVG (ΣΤΗΛΗ 5)*

(42) Η οικονομική ενίσχυση που αναφέρεται στις εκτιμήσεις και στις διορθώσεις των προϋπολογισμών της περιφέρειας Emsland στη θέση 71.510 «*Επιχορηγήσεις στον σιδηρόδρομο του Emsland από το μερίδιο διοικητικών δαπανών του ομόσπονδου κράτους*» προοριζόταν για την αντιστάθμιση του κόστους που είχε δημιουργηθεί για την ΕΕΒ κατά την άσκηση των δημόσιων καθηκόντων που της είχαν μεταβιβαστεί από την περιφέρεια Emsland.

(43) Σε αυτά τα καθήκοντα συγκαταλέγεται η κατάρτιση του ΠΤΜ ([14]). Οι διοικητικές δαπάνες για το ΠΤΜ, το οποίο καταρτίζεται κάθε πέντε έτη, ανήλθαν το 1997 σε 11 248,42 ευρώ, το 2002 σε 25 000,00 ευρώ και το 2003 σε 8 793,00 ευρώ.

(44) Κατά τον χρόνο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά το ερώτημα κατά πόσον το συνολικό ποσό της στήλης 5 χρησιμοποιήθηκε για το κόστος σε σχέση με την κατάρτιση του ΠΤΜ ή αν οι πληρωμές χρησιμοποιήθηκαν επίσης για τη χρηματοδότηση άλλων (οικονομικών) δραστηριοτήτων και κατά πόσον η επιστροφή των διοικητικών δαπανών για τη δημιουργία και τη λειτουργία του κέντρου κινητικότητας Emsland (MZE) υπαγόταν επίσης στη στήλη 5.

(45) Οι γερμανικές αρχές εξήγησαν ότι τα έξοδα που αναφέρονται στη στήλη 5 περιέχουν τις δαπάνες για το προσωπικό και τις διοικητικές δαπάνες για τον σχεδιασμό των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, το MZE (έως τα τέλη του 2004) και τον συντονισμό της μεταφοράς μαθητών.

(46) Μέχρι τα τέλη του 2004, η χρηματοδότηση του MZE δεν διαχωρίζεται από τα άλλα έξοδα που υπάγονται στη στήλη 5. Από το 2005, σε συνέχεια της τροποποίησης του NNVG, εισήχθη διαχωρισμός και τα ποσά που προορίζονται για το MZE μεταφέρθηκαν στη νέα γραμμή του προϋπολογισμού «Επιχορηγήσεις σύμφωνα με τον NNVG» που καταχωρίζεται στη στήλη 6.

(47) Το MZE προσέφερε δωρεάν πληροφορίες για τις ΤΔΕΜ. Η προσφορά αφορούσε υπηρεσίες λεωφορείων και σιδηροδρόμου στην περιφέρεια Emsland, ανεξάρτητα από τους φορείς εκμετάλλευσης της υπηρεσίας. Το MZE ιδρύθηκε τον Ιούλιο του 1995 από την περιφερειακή επιτροπή. Εκείνη την εποχή, η περιφέρεια είχε αναγνωρίσει την έλλειψη πληροφοριών σχετικά με την προσφορά δημόσιων μεταφορών ως σοβαρό έλλειμμα στην πολιτική δημόσιων μεταφορών.

(48) Κατά την ίδρυση της ΕΕΒ, το 1997, η περιφέρεια μετέφερε τις δραστηριότητες του MZE στην ΕΕΒ. Στο άρθρο 3 της εταιρικής σύμβασης, μεταβιβάστηκε στην ΕΕΒ η διαχείριση του MZE ως μέρος των καθηκόντων της στον τομέα της οργάνωσης και του συντονισμού των μεταφορών. Οι πολίτες μπορούν να λαμβάνουν τηλεφωνικώς πληροφορίες σχετικά με ταξίδια από το MZE και από το 1999 το MZE έχει μια θυρίδα στον σιδηροδρομικό σταθμό στο Meppen δίπλα στη θυρίδα της Deutsche Bahn AG.

(49) Η κατ' αποκοπήν πληρωμή ύψους 3 558,65 ευρώ που συμφωνήθηκε το 1998 μεταξύ της ΕΕΒ και της περιφέρειας για την οργάνωση και την οικονομική εκκαθάριση της μεταφοράς μαθητών καταγράφεται επίσης στη στήλη 5. Αυτή η ετήσια κατ' αποκοπήν πληρωμή χρησίμευε ως αντιστάθμιση για τα λογιστικά έξοδα σε σχέση με τις πληρωμές προς την Deutsche Bahn AG και τις επιχειρήσεις λεωφορείων στη βόρεια και κεντρική Emsland.

([14]) Στην αιτιολογική σκέψη 53 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η κατάρτιση του ΠΤΜ αποτελεί καθήκον που εμπίπτει στον τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων.

3.5. *ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 7 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5 ΤΟΥ NNVG (ΣΤΗΛΗ 6)*

(50) Η οικονομική ενίσχυση που αναφέρεται στις εκτιμήσεις και στις διορθώσεις των προϋπολογισμών της περιφέρειας Emsland στη θέση 71.500 «*Επιχορηγήσεις σύμφωνα με τον NNVG*» ([15]) χορηγήθηκε σε συνέχεια της τελευταίας προσαρμογής του NNVG, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2005, προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η χρηματοδότηση των δημόσιων μεταφορών είχε τροποποιηθεί σε εθνικό επίπεδο. Το ποσό που χορηγείται ανά κάτοικο μειώθηκε ελαφρά, όμως αυτή η μείωση αντισταθμίστηκε κατά ένα μέρος από περιφερειακούς πόρους, προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία των δημόσιων μεταφορών, όπως απεικονίζεται στη στήλη 6.

(51) Οι πόροι της στήλης 6 χρησιμοποιήθηκαν για τη λειτουργία του ΜΖΕ και για την αγορά οχημάτων για ένα σύστημα λεωφορείων-ταξί. Μεταξύ των πληρωμών που αναφέρονται στη στήλη 6 περιλαμβάνονται επίσης άλλα έξοδα για τα οποία η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση ([16]).

(52) Όπως περιγράφεται ανωτέρω, το ΜΖΕ χρηματοδοτείτο έως το 2004 στη στήλη 5 και από το 2005 στη στήλη 6. Οι γερμανικές αρχές εξήγησαν ότι τα ποσά που έλαβε η ΕΕΒ για το ΜΖΕ στη στήλη 6 ανήλθαν σε 85 000,00 ευρώ το 2005, σε 98 000,00 ευρώ το 2006 και σε 93 460,87 ευρώ το 2007.

(53) Η περιφέρεια Emsland αποφάσισε επίσης να χρησιμοποιήσει ένα μέρος των πόρων της στήλης 6, οι οποίοι προορίζονταν ειδικά για την προώθηση των δημόσιων μεταφορών, για την επέκταση του συστήματος λεωφορείων-ταξί της. Σε αυτό το σύστημα λεωφορείων-ταξί ένα λεωφορείο κυκλοφορεί σε μια ορισμένη διαδρομή μόνο όταν οι δυνητικοί επιβάτες του κέντρου κινητικότητας Emsland έχουν αναφέρει προηγουμένως μέσω τηλεφώνου ότι επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν το λεωφορείο για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα. Η εισαγωγή των λεωφορείων-ταξί αποσκοπούσε στη βελτίωση της σύνδεσης μεταξύ των σιδηροδρομικών σταθμών και των διαφόρων περιοχών με αποτελεσματικό τρόπο και στην αποφυγή των διαδρομών χωρίς επιβάτες.

(54) Οι γερμανικές αρχές εξήγησαν ότι η περιφέρεια Emsland χρηματοδότησε την αγορά πέντε νέων λεωφορείων από την ΕΕΒ για συνολικά 685 513,46 ευρώ (520 989,05 ευρώ για τέσσερα λεωφορεία το 2006 και 164 524,42 ευρώ για ένα πέμπτο λεωφορείο το 2007).

(55) Η ΕΕΒ προσέφερε στις επιχειρήσεις λεωφορείων τα λεωφορεία-ταξί υπό τους ίδιους όρους με εκείνους που είχαν τεθεί από την περιφέρεια Emsland. Τα λεωφορεία είχαν μισθωθεί με βάση μια τυποποιημένη σύμβαση, η οποία προέβλεπε ότι οι επιχειρήσεις λεωφορείων έπρεπε να αναλάβουν το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των οχημάτων, όμως δεν κατέβαλαν μισθώματα. Τα λεωφορεία χρησιμοποιούνταν από υπεργολάβους στις διαδρομές της ΕΕΒ και από άλλες επιχειρήσεις λεωφορείων στις δικές τους διαδρομές. Τα λεωφορεία παρέμειναν στην κυριότητα της ΕΕΒ, ούτως ώστε η περιφέρεια Emsland να μπορέσει να διατηρήσει τον έλεγχό τους.

3.6. *ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ*

(56) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, διαπιστώθηκε ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί η ύπαρξη ενίσχυσης όσον αφορά τα ακόλουθα μέτρα (βλέπε επίσης πίνακα 1 της παρούσας απόφασης):

— στήλη 1: μεταβίβαση μετοχών·

— στήλες 2 έως 4: μεταφορά μαθητών·

— στήλη 5: διαχείριση των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών (ιδίως του ΠΤΜ και του ΜΖΕ)·

— στήλη 6: ΜΖΕ και λεωφορεία-ταξί.

(57) Στην περίπτωση όπου αυτά τα μέτρα θα έπρεπε να χαρακτηριστούν ως κρατική ενίσχυση, εκφράστηκαν αμφιβολίες στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σε σχέση με τη συμβατότητά τους με την εσωτερική αγορά.

([15]) Η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η περιγραφή της κατηγορίας 71.500 στην πρόβλεψη του προϋπολογισμού για το 2006 «Επιχορηγήσεις στον σιδηρόδρομο του Emsland σύμφωνα με τον NNVG» ήταν εσφαλμένη, διότι το αναφερόμενο ποσό των επιχορηγήσεων δεν χορηγήθηκε μόνο στην ΕΕΒ. Ως εκ τούτου, η κατηγορία μετονομάστηκε στην πρόβλεψη του προϋπολογισμού για το 2007 στην ουδέτερη ως προς τον δικαιούχο ονομασία «Επιχορηγήσεις σύμφωνα με τον NNVG».

([16]) Στην αιτιολογική σκέψη 107 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αγορά του λογισμικού DIVA-Geo, η κατάρτιση μητρώου στάσεων λεωφορείων και η απόκτηση λογισμικού για τον σχεδιασμό των τοπικών επιβατικών μεταφορών συνδέονταν όλα με την εκπόνηση του ΠΤΜ και, ως εκ τούτου, αποτελούσαν δημόσια καθήκοντα.

3.6.1. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(58) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας διαπιστώθηκε ότι όλοι οι πόροι από την περιφέρεια Emsland είχαν χορηγηθεί απευθείας στην ΕΕΒ και ότι η ΕΕΒ είναι, τουλάχιστον κατά ένα μέρος, επιχείρηση που ασκεί οικονομικές δραστηριότητες. Επιπλέον, η απόφαση ανέφερε ότι δεν υπήρχε αντιπαροχή από την πλευρά της ΕΕΒ όσον αφορά τη μεταβίβαση των μετοχών, τις οικονομικές ενισχύσεις για τα λεωφορεία-ταξί και το ΜΖΕ. Όσον αφορά τη μεταφορά μαθητών, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας εκφράστηκαν αμφιβολίες κατά πόσον οι πληρωμές αντιστοιχούσαν στο σύνολό τους στο κόστος που υπέστη η ΕΕΒ. Ιδίως όσον αφορά την κατ' αποκοπήν οικονομική ενίσχυση, δεν μπόρεσε να αποκλειστεί η υπέρμετρη αντιστάθμιση. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι υπάρχει τουλάχιστον ο κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

3.6.2. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(59) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας αναφέρθηκε ότι δεν υπάρχουν επαρκείς πληροφορίες για να διαπιστωθεί κατά πόσον τα επίμαχα μέτρα πρέπει να θεωρηθούν δημόσιες υπηρεσίες ή συνεισφορά στον συντονισμό των μεταφορών και κατά πόσον το άρθρο 93 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΣΛΕΕ») (εκείνη την εποχή άρθρο 73 της Συνθήκης ΕΚ) αποτελεί τη νομική βάση για τον έλεγχο συμβατότητας. Σε αυτή την περίπτωση θα έπρεπε να ελεγχθεί η συμβατότητα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου ([17]) ή τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου ([18]). Ειδάλλως, θα έπρεπε να ελεγχθεί η συμβατότητα με το άρθρο 107 παράγραφος 2 ή 3 της ΣΛΕΕ (εκείνη την εποχή άρθρο 87 της Συνθήκης ΕΚ).

(60) Όσον αφορά τη μεταβίβαση των μετοχών, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας εκφράστηκαν αμφιβολίες όσον αφορά τον χαρακτήρα κινήτρου και την αναλογικότητά της.

(61) Όσον αφορά την οικονομική ενίσχυση για τη μεταφορά μαθητών, δεν ήταν γνωστό κατά πόσον οι πόροι μεταβιβάζονταν στο σύνολό τους σε άλλους φορείς εκμετάλλευσης για παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών ή κατά πόσον η ΕΕΒ παρακρατούσε ένα μέρος των πόρων. Σε περίπτωση μερικής παρακράτησης των πόρων από την ΕΕΒ, τίθεται το ερώτημα κατά πόσον αυτοί οι πόροι χρησιμοποιούνταν για δραστηριότητες οικονομικής ή μη οικονομικής φύσης και κατά πόσον η ΕΕΒ λάμβανε ενδεχομένως υπέρμετρη αντιστάθμιση για τις υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών που παρείχε.

(62) Όσον αφορά τη διαχείριση των τοπικών επιβατικών μεταφορών (ΠΤΜ και ΜΖΕ), η Επιτροπή δεν μπόρεσε να αποκλείσει την υπέρμετρη αντιστάθμιση.

(63) Όσον αφορά τα λεωφορεία-ταξί, κατά την άποψη της Επιτροπής υπήρχε το ερώτημα κατά πόσον αυτά χρησιμοποιούνταν από την ΕΕΒ στις δικές της διαδρομές, τις οποίες εκμεταλλευόταν εμπορικά, γεγονός για το οποίο δεν υπήρχε δικαιολογία σύμφωνα με τη Συνθήκη ΕΚ.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ**

4.1. *ΚΕΦΑΛΑΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ RWE (ΣΤΗΛΗ 1)*

(64) Οι γερμανικές αρχές απέδειξαν ότι κατά την ίδρυση της ΕΕΒ μεταβιβάστηκε στην ΕΕΒ το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων της πρώην δημοτικής επιχείρησης ΕΕ. Εδώ περιλαμβάνονται η κεφαλαιοποίηση ύψους περίπου 410 000 ευρώ και 280 310 μετοχές της RWE. Ως εκ τούτου, η Γερμανία υποστηρίζει ότι ούτε η κεφαλαιοποίηση ούτε οι μετοχές δεν συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις. Επιπλέον, οι γερμανικές αρχές επισημαίνουν ότι η κεφαλαιοποίηση και η πρώτη μεταβίβαση μετοχών της RWE πραγματοποιήθηκαν πριν από τις 13 Μαρτίου 1997 και, ως εκ τούτου, δεν θα μπορούσαν να ανακτηθούν.

(65) Όσον αφορά τις 37 630 μετοχές της RWE που μεταβιβάστηκαν το 1998, οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι η μεταβίβαση πραγματοποιήθηκε μετά τη μεταβολή των δικαιωμάτων ψήφου σε σχέση με τις μετοχές της RWE, σύμφωνα με την οποία ορισμένες υπηρεσίες καταργήθηκαν. Επιβεβαίωσαν επίσης ότι αυτές οι μετοχές εξακολουθούν να ανήκουν στην ΕΕΒ.

(66) Η Γερμανία υποστήριξε ότι η περιφέρεια Emsland συμπεριφέρεται ως οικονομικός φορέας που ενεργεί σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς, ο οποίος προσπαθεί να βελτιστοποιήσει τη φορολογική δομή του και ότι η περιφέρεια Emsland δεν υπέστη απώλειες εσόδων, καθώς η ΕΕΒ θα έπρεπε έως το 2005 να δαπανήσει όλα τα μερίσματα για την πληρωμή της μεταφοράς μαθητών και μετά το 2005 να εκχωρήσει τα μερίσματα στην περιφέρεια Emsland.

([17]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που συνδέονται με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1).

([18]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1).

4.2. *ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΑΘΗΤΩΝ» (ΣΤΗΛΕΣ 2, 3 ΚΑΙ 4)*

(67) Οι γερμανικές αρχές υποστήριξαν ότι η ΕΕΒ σύμφωνα με το άρθρο 3 της εταιρικής σύμβασης είναι υπεύθυνη για την οργάνωση της μεταφοράς μαθητών στην περιφέρεια Emsland (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 14) και ότι η ΕΕΒ έχει προωθήσει τις πληρωμές της περιφέρειας στις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών. Με αυτόν τον τρόπο οι γερμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι οι εν λόγω μεταβιβάσεις δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις προς την ΕΕΒ, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 137 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

(68) Η ΕΕΒ έλαβε από όλα τα σχολεία καταλόγους μαθητών και διαπίστωσε ποιοι μαθητές είχαν δικαίωμα σε δημόσια μεταφορά. Για εκείνους τους μαθητές που δεν μπορούσαν να μεταφέρονται με τις τακτικές λεωφορειακές γραμμές (ενσωματωμένη μεταφορά μαθητών), η ΕΕΒ οργάνωσε τη μεταφορά μαθητών στην απαλλασσόμενη μεταφορά. Τόσο για τις ενσωματωμένες μεταφορές μαθητών όσο και για την απαλλασσόμενη μεταφορά μαθητών, οι επιχειρήσεις λεωφορείων, συμπεριλαμβανομένων των καταγγελλόντων, λάμβαναν μηνιαίες πληρωμές από την ΕΕΒ. Οι γερμανικές αρχές υποστήριξαν ότι η ΕΕΒ έχει καταβάλει σε αυτό το πλαίσιο το σύνολο του ποσού που είχε διατεθεί από την περιφέρεια Emsland για τη μεταφορά μαθητών. Όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 39 και 40, ο λογαριασμός συμψηφισμού και ο λογαριασμός της ΕΕΒ ελέγχονταν ετησίως από ορκωτούς λογιστές για να διασφαλιστεί ότι τα έσοδα συμφωνούσαν με τα έξοδα.

(69) Όσον αφορά τις στήλες 2, 3 και 4, οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι σε αυτές τις στήλες περιλαμβάνεται ολόκληρη η μεταφορά μαθητών στο Emsland (στην ενσωματωμένη μεταφορά και στην απαλλασσόμενη μεταφορά).

(70) Για τις στήλες 2 και 3, οι γερμανικές αρχές υπέβαλαν ελλιπή στοιχεία και δήλωσαν ότι αυτοί οι πόροι είχαν χρησιμοποιηθεί για να καταβληθεί στην VGE-Süd ένα κατ' αποκοπήν ποσό για τις υπηρεσίες που είχε παράσχει στη νότια Emsland έως το 2005 (βλέπε επίσης αιτιολογικές σκέψεις 29 και επ.).

(71) Στις ερωτήσεις της Επιτροπής σχετικά με το κατ' αποκοπήν ποσό που δηλώθηκε με 3 934 481,47 ευρώ για την απαλλασσόμενη μεταφορά μαθητών το 1997 ([19]), οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι στην αρχή κάθε έτους διεξάγεται μια εκτίμηση βάσει της οποίας πραγματοποιούνται οι μηνιαίες πληρωμές. Στη συνέχεια, στο τέλος κάθε έτους, προσδιορίζεται το πραγματικό κόστος και εκτελούνται οι αντίστοιχες εκκαθαρίσεις. Η ΕΕΒ υποστηρίζεται ότι προωθούσε τις πληρωμές της περιφέρειας μόνο στις επιχειρήσεις λεωφορείων. Περιστασιακές αχρεωστήτως καταβληθείσες πληρωμές καταχωρίζονταν ως υποχρεώσεις προς την περιφέρεια Emsland και αφαιρούνταν από την πληρωμή αντιστάθμισης του επόμενου έτους. Το πραγματικό κόστος που προσδιορίστηκε στα τέλη του 1997 ανερχόταν σε 3 755 618,14 ευρώ.

(72) Οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι οι πληρωμές που περιγράφονται στη στήλη 4 περιείχαν επίσης πληρωμές για την αγορά εισιτηρίων μαθητών από την Deutsche Bahn AG.

(73) Οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι τα αυξανόμενα ποσά στη στήλη 4 οφείλονται στις αυξήσεις των κομίστρων των ίδιων των επιχειρήσεων λεωφορείων καθώς και στο γεγονός ότι η περιφέρεια έχει χορηγήσει στις επιχειρήσεις λεωφορείων, συμπεριλαμβανομένων των καταγγελλόντων, αύξηση μεταξύ 6 και 10 % για την απαλλασσόμενη μεταφορά μαθητών το 2000.

4.3. *ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΣΤΗΛΗ 5)*

(74) Οι γερμανικές αρχές ανέφεραν ότι το κέντρο κινητικότητας Emsland ιδρύθηκε από την περιφέρεια Emsland στις 31 Ιουλίου 1995, δηλαδή πριν από την ίδρυση της ΕΕΒ. Το MZE παρέχει πληροφορίες δρομολογίων για όλες τις επιχειρήσεις λεωφορείων και για την Deutsche Bahn AG. Ενημερώνει τα δρομολόγια στο δημόσιο σύστημα πληροφόρησης και παρέχει στους επιβάτες πληροφορίες στη θυρίδα πληροφοριών από Δευτέρα έως Σάββατο.

(75) Οι γερμανικές αρχές υποστήριξαν ότι το MZE δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα, καθώς μια εμπορική επιχείρηση δεν θα είχε λόγο να ιδρύσει κέντρο κινητικότητας, στο οποίο παρέχονται δωρεάν πληροφορίες εξ ονόματος επιχειρήσεων λεωφορείων και της Deutsche Bahn AG. Το MZE πρέπει να θεωρηθεί δημόσιο καθήκον της περιφέρειας Emsland και στην ΕΕΒ είχε ανατεθεί μόνο η λειτουργία του.

(76) Σύμφωνα με τις εξηγήσεις στην αιτιολογική σκέψη 46, η χρηματοδότηση του MZE έως το έτος 2004 περιλαμβανόταν στη γραμμή προϋπολογισμού που παρατίθεται στη στήλη 5 και στη συνέχεια η χρηματοδότηση παρεχόταν από τη νέα γραμμή του προϋπολογισμού που αναφέρεται στη στήλη 6.

([19]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 50 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

(77) Σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, τα εξής τρία καθήκοντα ασκούνταν από τέσσερις υπαλλήλους: Οργάνωση των ΤΔΕΜ της περιφέρειας (συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης του ΠΤΜ), μεταφορά των μαθητών και λειτουργία του ΜΖΕ. Από μια σύγκριση με τις συνήθεις αποδοχές για τις αντίστοιχες βαθμίδες μισθών (τις οποίες παρέσχε η δημοτική υπηρεσία) προκύπτει ότι η ΕΕΒ μπορούσε να ζητήσει 169 312,26 ευρώ αντί των 138 015,11 ευρώ για δαπάνες για το προσωπικό και διοικητικές δαπάνες. Οι γερμανικές αρχές ισχυρίστηκαν επίσης ότι καλύφθηκαν μόνο οι δαπάνες για το προσωπικό και οι διοικητικές δαπάνες και ότι δεν προστέθηκε περιθώριο κέρδους.

4.4. *ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 7 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5 ΤΟΥ NNVG (ΣΤΗΛΗ 6)*

(78) Η στήλη 6 περιλαμβάνει τις πληρωμές στο κέντρο κινητικότητας Emsland και τη χρηματοδότηση οχημάτων για το σύστημα λεωφορείων-ταξί, όπως διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 50 και επ. Οι γερμανικές αρχές επισήμαναν ότι οι πληρωμές αντιστοιχούν στο πραγματικό κόστος που προέκυψε για την ΕΕΒ για την άσκηση δημόσιων καθηκόντων.

(79) Όσον αφορά το σύστημα λεωφορείων-ταξί, οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι η περιφέρεια Emsland ζήτησε από τις επιχειρήσεις λεωφορείων τον Νοέμβριο του 2005 να υποβάλουν προτάσεις για την επέκταση του συστήματος λεωφορείων-ταξί.

(80) Κατόπιν οδηγιών της περιφέρειας, η ΕΕΒ απέκτησε τέσσερα λεωφορεία-ταξί την άνοιξη του 2006. Αυτά τα λεωφορεία διατέθηκαν σε όλες τις επιχειρήσεις βάσει των εξής όρων:

— η περιφέρεια Emsland διατηρεί την εξουσία διάθεσης των λεωφορείων, διότι η ΕΕΒ είναι η ιδιοκτήτρια των οχημάτων και τα διαθέτει στις επιχειρήσεις λεωφορείων βάσει σύμβασης μεταβίβασης οχημάτων·

— οι επιχειρήσεις λεωφορείων καλύπτουν το τρέχον κόστος για τη λειτουργία και συντήρηση των οχημάτων·

— οι πολίτες μπορούν να καλούν το ΜΖΕ και να ζητούν λεωφορείο-ταξί και το ΜΖΕ μεταβιβάζει το αίτημα διαδρομής στις αντίστοιχες επιχειρήσεις λεωφορείων.

(81) Το φθινόπωρο του 2007, αποκτήθηκε ένα επιπλέον λεωφορείο, το οποίο διατέθηκε στην επιχείρηση λεωφορείων Wessels στο Geeste υπό τους ίδιους όρους.

(82) Οι γερμανικές αρχές υποστήριξαν ότι η ΕΕΒ με το σύστημα λεωφορείων-ταξί δεν μπορεί να αποκομίσει κανενός είδους κέρδη και υπέβαλαν στην Επιτροπή αντίγραφο επιστολής της 16ης Φεβρουαρίου 2007 στις επιχειρήσεις λεωφορείων που δραστηριοποιούνται στην περιφέρεια, η οποία κατέδειξε ότι όλες οι επιχειρήσεις είχαν πρόσβαση στα λεωφορεία υπό τους ίδιους όρους.

5. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ**

5.1. *ΟΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΝΤΕΣ*

5.1.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΑΘΗΤΩΝ (ΣΤΗΛΕΣ 3 ΚΑΙ 4)

(83) Οι καταγγέλλοντες αμφισβήτησαν ότι η ΕΕΒ προωθούσε τα ποσά που λάμβανε από την περιφέρεια μόνο στις επιχειρήσεις που εκτελούσαν μεταφορά μαθητών. Κατά την άποψή τους, η ΕΕΒ λαμβάνει ένα κατ' αποκοπήν ποσό και οι μεταφορές μαθητών είναι οργανωμένες με τρόπο ώστε να μεγιστοποιεί το δικό της κέρδος.

(84) Οι καταγγέλλοντες αμφισβήτησαν ότι η ΕΕΒ ασκεί δημόσια καθήκοντα στην οργάνωση της μεταφοράς μαθητών και υποστήριξαν την άποψη ότι η ΕΕΒ ενεργεί εξ ονόματός της και όχι εξ ονόματος της περιφέρειας Emsland. Αν ορισμένες δραστηριότητες της ΕΕΒ θεωρούνται δημόσιες, τότε πρέπει να τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί γι' αυτά τα καθήκοντα. Ισχυρίστηκαν ότι η ΕΕΒ αναμειγνύει τις οικονομικές και τις μη οικονομικές δραστηριότητές της.

(85) Όσον αφορά τη μεταφορά μαθητών στη νότια Emsland, οι καταγγέλλοντες ισχυρίστηκαν ότι οι συμβάσεις μεταξύ της VGE-Süd και της ΕΕΒ πάντοτε βασίζονταν στις υπηρεσίες και υπέβαλαν έναν πίνακα στον οποίο αναφέρονται οι πληρωμές που έλαβε η VGE-Süd (βλέπε επίσης αιτιολογικές σκέψεις 29 και επ.).

(86) Οι καταγγέλλοντες ισχυρίστηκαν ότι αν το άθροισμα των στηλών 3 και 4 παρουσίαζε τις συνολικές πληρωμές προς επιχειρήσεις για μεταφορά μαθητών, η απότομη μείωση μεταξύ του 2005 και του 2006 υποδηλώνει την ύπαρξη προϋπάρχουσας υπέρμετρης αντιστάθμισης.

(87) Σύμφωνα με τους καταγγέλλοντες, το κόστος της μεταφοράς μαθητών από την VGE-Süd μεταβλήθηκε μόνο ελαφρώς μεταξύ 1997 και 2007 (περίπου 6 %). Δεν είχαν εξήγηση για τον διπλασιασμό των ποσών που αναφέρονται στη στήλη 4 για την ίδια περίοδο. Οι καταγγέλλοντες ισχυρίστηκαν ότι μεταξύ του 1997 και του 2006 δεν έγιναν αυξήσεις των τιμολογίων άνω του 10 %.

5.1.2. ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΠΤΜ (ΣΤΗΛΗ 5)

(88) Οι καταγγέλλοντες ισχυρίστηκαν ότι η ΕΕΒ δημιούργησε το ΠΤΜ σύμφωνα με τα δικά της συμφέροντα και ότι αυτό εξασφάλισε πλεονέκτημα στην ΕΕΒ σε σχέση με την κατανομή των αιτήσεων για άδεια γραμμής. Επιπλέον, οι απόψεις τους δεν ελήφθησαν υπόψη κατά την εκπόνηση του ΠΤΜ, παρόλο που είχαν συμμετάσχει σε αυτήν.

(89) Οι καταγγέλλοντες αμφισβήτησαν επίσης το συμπέρασμα της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι η κατάρτιση του ΠΤΜ δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα. Η μόνη δημόσια απόφαση που ελήφθη σε αυτό το πλαίσιο κατά τη γνώμη τους είναι η αξιολόγηση και η αποδοχή του ΠΤΜ από την περιφέρεια. Η προετοιμασία που διεξήγαγε η ΕΕΒ συνιστά οικονομική δραστηριότητα η οποία θα μπορούσε να είχε ασκηθεί και από μια επιχείρηση παροχής συμβουλών. Οι καταγγέλλοντες ισχυρίστηκαν ότι διέθεταν επίσης την απαραίτητη τεχνογνωσία για την άσκηση αυτών των καθηκόντων.

(90) Οι καταγγέλλοντες ισχυρίστηκαν ότι η αγορά του λογισμικού DIVA δεν σχετίζεται ειδικά με την κατάρτιση του ΠΤΜ, αλλά ότι το λογισμικό θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και για άλλους σκοπούς, όπως για τη βελτιστοποίηση της προσφοράς μεταφορών, από μια επιχείρηση λεωφορείων. Η ΕΕΒ, κατά την άποψη των καταγγελλόντων, απέκτησε οικονομικό πλεονέκτημα λόγω της δωρεάν απόκτησης του λογισμικού DIVA.

5.1.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ-ΤΑΞΙ (ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΣΤΗ ΣΤΗΛΗ 6)

(91) Όσον αφορά τα λεωφορεία-ταξί, οι καταγγέλλοντες αμφισβήτησαν το γεγονός ότι τα λεωφορεία είχαν προσφερθεί σε όλες τις επιχειρήσεις λεωφορείων που δραστηριοποιούνται στην περιφέρεια Emsland. Ισχυρίστηκαν ότι η ΕΕΒ προσέφερε τα λεωφορεία μόνο σε εκείνες τις επιχειρήσεις που δήλωναν τις διαδρομές τους μέσω του κέντρου κινητικότητας Emsland. Οι καταγγέλλοντες ισχυρίστηκαν ότι οι επιχειρήσεις λεωφορείων με αυτόν τον τρόπο αναγκάζονταν να διαβιβάζουν στην ανταγωνίστριά τους ΕΕΒ εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες για τις μεταφορές επιβατών. Επιπλέον, σύμφωνα με τους καταγγέλλοντες η ΕΕΒ δεν χρησιμοποιούσε τα λεωφορεία μόνο στις διαδρομές λεωφορείων-ταξί, αλλά και στις τακτικές γραμμές (π.χ. στη διαδρομή Haselünne-Meppen).

(92) Οι καταγγέλλοντες υποστήριξαν ότι κανένας από αυτούς δεν είχε λάβει λεωφορείο-ταξί. Ειδικότερα, οι καταγγέλλοντες Albers και Elbert ισχυρίστηκαν ότι υπέστησαν μειονέκτημα στον διαγωνισμό για την αδειοδότηση, διότι υποτίθεται ότι δεν είχαν πρόσβαση στο σύστημα λεωφορείων-ταξί.

5.2. *NAHVERKEHRSBERATUNG SÜDWEST*

(93) Η Nahverkehrsberatung Südwest αμφισβήτησε το συμπέρασμα της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι οι πληρωμές σύμφωνα με το άρθρο 45α του PBefG αποτελούν αντιστάθμιση για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και πληρούν τα κριτήρια Altmark. Η Nahverkehrsberatung Südwest ισχυρίστηκε ότι στο άρθρο 45α του PBefG δεν προσδιορίζεται ο όρος «υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας», ότι δεν υπάρχει επίβλεψη για την αποτροπή της υπέρμετρης αντιστάθμισης και ότι είναι εσφαλμένη η σύγκριση με μια αντιπροσωπευτική οικονομική επιχείρηση που λειτουργεί αποτελεσματικά.

5.3. *ΑΝΩΝΥΜΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ*

(94) Ένα μέρος που εκφράζει παρατηρήσεις ανώνυμα εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσον τα ανωτέρω ποσά που αναφέρονται στη στήλη 3 του πίνακα συμφωνούσαν με τις πληρωμές για τη μεταφορά μαθητών. Ήταν της άποψης ότι πρόκειται για άμεσες επιχορηγήσεις για επιχειρήσεις λεωφορείων, προκειμένου να αποκτήσουν άλλα πλεονεκτήματα (επίδραση στα δρομολόγια, ιδιότητα μέλους της ΕΕΒ στην VGE-Süd, καλύτερα δρομολόγια για επιβάτες που δεν είναι μαθητές, υπεργολαβίες για επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν αρχικά στην απαλλασσόμενη μεταφορά μαθητών).

6. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ**

6.1. *ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΑΘΗΤΩΝ (ΣΤΗΛΕΣ 3 ΚΑΙ 4)*

(95) Οι γερμανικές αρχές υποστήριξαν ότι η υστέρηση των πληρωμών για τη μεταφορά μαθητών (στήλες 3 και 4) μεταξύ του 2005 και του 2006 δεν υποδηλώνει την ύπαρξη υπέρμετρης αντιστάθμισης πριν από το 2006, όπως υποστηρίζουν οι καταγγέλλοντες. Εξήγησαν τη μείωση εξής:

— Λόγω των καταγγελιών των ίδιων καταγγελλόντων στην Επιτροπή, ακυρώθηκαν όλες οι συμβάσεις για την απαλλασσόμενη μεταφορά μαθητών την 31η Δεκεμβρίου 2005. Στη συνέχεια, η μεταφορά μαθητών οργανώθηκε εκ νέου και ορισμένες μη ενσωματωμένες γραμμές ενσωματώθηκαν σε τακτικές γραμμές λεωφορείων. Για την εναπομένουσα απαλλασσόμενη μεταφορά μαθητών προκηρύχθηκε διαγωνισμός. Αυτό οδήγησε σε μειώσεις του κόστους.

— Η σύμβαση με την VGE-Süd που βασίζεται σε κατ' αποκοπήν αντιστάθμιση καταργήθηκε επίσης στα τέλη του 2005 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 29 και επ.) και οι πληρωμές προς την VGE-Süd μειώθηκαν από 1 840 000 ευρώ το 2005 σε 1 719 000 ευρώ το 2006.

— Επιπλέον, το 2005 πληρώθηκαν προκαταβολές που αποδείχθηκε ότι ήταν υψηλές, γεγονός που συνέβαλε στο ότι το ποσό που αναφέρεται στη στήλη 4 το 2006 ήταν σημαντικά χαμηλότερο.

(96) Όσον αφορά τις αυξήσεις του συνολικού κόστους μεταξύ του 1997 και του 2006, οι γερμανικές αρχές προειδοποίησαν ότι η στήλη 4 δεν εμφανίζει ακριβή εικόνα της πραγματικής εξέλιξης του κόστους, διότι τα στοιχεία για τα επιμέρους έτη περιείχαν και προκαταβολές για τα επόμενα έτη.

(97) Το 2007 το κόστος αυξήθηκε αισθητά σε συνέχεια σημαντικών αυξήσεων των κομίστρων για μαθητικά εισιτήρια στις τακτικές λεωφορειακές γραμμές της VGE-Süd. Οι αρχές υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη των κομίστρων στην περιοχή που εξυπηρετείται από την VGE-Süd, τα οποία έδειξαν αυξήσεις έως και 45 %. Δήλωσαν επίσης ότι ο αριθμός των μαθητών που δικαιούνται μεταφορά έχει αυξηθεί κατά περίπου 20 % από το 1997 έως το 2003 (από 15 429 σε 18 454). Λαμβάνοντας υπόψη αυτή την αύξηση, στην πραγματικότητα διαπιστώνεται μείωση του κόστους μεταφοράς μαθητών, κυρίως λόγω της ενσωμάτωσης της μεταφοράς μαθητών στις τακτικές λεωφορειακές γραμμές.

(98) Οι γερμανικές αρχές δεν αμφισβήτησαν ότι η ΕΕΒ ασκούσε οικονομικές δραστηριότητες, όμως επέμειναν ότι η ΕΕΒ, όσον αφορά τις πληρωμές για τη μεταφορά μαθητών, οι οποίες συνοψίζονται στις στήλες 3 και 4, δεν ενεργούσε ως επιχείρηση, αλλά ασκούσε δημόσια καθήκοντα σύμφωνα με το άρθρο 3 της εταιρικής σύμβασής της (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 14). Η ΕΕΒ προωθούσε απλώς τις πληρωμές που λάμβανε από την περιφέρεια Emsland στις επιχειρήσεις λεωφορείων για τη μεταφορά μαθητών. Ανά τακτά χρονικά διαστήματα γινόταν εκκαθάριση για να εξασφαλιστεί ότι δεν παρεχόταν στις επιχειρήσεις πολύ υψηλή ή πολύ χαμηλή αντιστάθμιση.

6.2. *ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΠΤΜ (ΣΤΗΛΗ 5)*

(99) Σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, δεν είναι ορθός ο ισχυρισμός ότι δεν είχε ζητηθεί η γνώμη των καταγγελλόντων κατά την εκπόνηση του ΠΤΜ και ότι το ΠΤΜ προσαρμόστηκε προς όφελος της ΕΕΒ. Το 1996, οι επιχειρήσεις λεωφορείων κλήθηκαν να συμμετάσχουν σε μια ομάδα εργασίας για να συζητήσουν το ΠΤΜ. Οι επιχειρήσεις λεωφορείων συμμετείχαν σε αυτήν την ομάδα εργασίας. Ωστόσο, το 2002 οι επιχειρήσεις Kalmer, Bittner, Elbert, Wessels, Fischer και Richers-Reisen αρνήθηκαν να συμμετάσχουν σε παρόμοια ομάδα εργασίας και υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις. Αυτές οι παρατηρήσεις συνοψίστηκαν και συζητήθηκαν στις επιτροπές της περιφέρειας Emsland. Στην Επιτροπή υποβλήθηκαν τα σχετικά έγγραφα.

(100) Οι γερμανικές αρχές διευκρίνισαν περαιτέρω ότι το ΠΤΜ δεν περιέχει συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τη συχνότητα των επιμέρους γραμμών ή τη διαδρομή των γραμμών (αντίγραφο του ΠΤΜ έχει διαβιβαστεί στην Επιτροπή). Για τις γερμανικές αρχές δεν ήταν σαφές σε ποιον βαθμό η κατάρτιση του ΠΤΜ θα μπορούσε να αποτελέσει ανταγωνιστικό μειονέκτημα για τις επιχειρήσεις λεωφορείων.

(101) Οι γερμανικές αρχές αμφισβήτησαν επίσης τον ισχυρισμό των καταγγελλόντων ότι ένα μέρος της κατάρτισης του ΠΤΜ συνιστά οικονομική δραστηριότητα. Επιβεβαίωσαν ότι το ΠΤΜ αποτελεί μέρος των δημόσιων καθηκόντων της περιφέρειας Emsland.Η εταιρική σύμβαση επιβάλλει στην ΕΕΒ ρητώς την υποχρέωση κατάρτισης του ΠΤΜ.

6.3. *ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ-ΤΑΞΙ (ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΣΤΗ ΣΤΗΛΗ 6)*

(102) Όσον αφορά το σύστημα λεωφορείων-ταξί, οι γερμανικές αρχές επεσήμαναν ότι τα λεωφορεία προσφέρθηκαν σε όλες τις επιχειρήσεις στο Emsland υπό τους ίδιους όρους, όπως αποδεικνύει πρόσθετη επιστολή της 16ης Φεβρουαρίου 2007 προς τις επιχειρήσεις λεωφορείων. Για τις γερμανικές αρχές, δεν ήταν κατανοητό με ποιον τρόπο η υποχρεωτική κλήση μέσω του κέντρου κινητικότητας Emsland θα μπορούσε να οδηγήσει στη διαβίβαση εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών.

(103) Οι αρχές αμφισβήτησαν ότι δεν δόθηκε στις επιχειρήσεις Albers και Elbert πρόσβαση σε αυτά τα λεωφορεία. Ισχυρίστηκαν ότι κατά τις συσκέψεις με την επιχείρηση Elbert αποδείχτηκε ότι η επιχείρηση δεν συμφωνεί με τους όρους εκμετάλλευσης των λεωφορείων.

(104) Όσον αφορά τα λεωφορεία-ταξί, οι γερμανικές αρχές κρίνουν ότι η ΕΕΒ έχει ασκήσει δημόσια καθήκοντα. Μετά την απόφαση της 8ης Φεβρουαρίου 2006, το περιφερειακό συμβούλιο της περιφέρειας Emsland υπέδειξε στην ΕΕΒ να αγοράσει τα λεωφορεία και να αναπτύξει το σύστημα λεωφορείων-ταξί. Μέσω της παραμονής των λεωφορείων στην κυριότητα της ΕΕΒ, η περιφέρεια ήθελε να διασφαλίσει ότι θα διατηρούσε την εξουσία διάθεσης των λεωφορείων.

(105) Οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι η λειτουργία ενός λεωφορείου-ταξί προσφέρεται σε άλλες ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, εφόσον μια επιχείρηση δεν ενδιαφέρεται πλέον γι' αυτήν. Αν δεν βρεθεί κανένας ενδιαφερόμενος, η περιφέρεια Emsland αποφασίζει σχετικά με τη χρήση των λεωφορείων. Η λειτουργία ενός από αυτά τα πέντε λεωφορεία-ταξί διακόπηκε τον Αύγουστο του 2012 και οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι αυτό το λεωφορείο επρόκειτο να πωληθεί και τα έσοδα της πώλησης να εκχωρηθούν στην περιφέρεια Emsland. Αυτό δείχνει ότι η περιφέρεια έχει διατηρήσει την εξουσία διάθεσης των λεωφορείων. Το ίδιο θα συνέβαινε αν διακοπτόταν η λειτουργία άλλων λεωφορείων.

(106) Οι γερμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι τα λεωφορεία χρησιμοποιήθηκαν εν μέρει εκτός του συστήματος λεωφορείων-ταξί, συγκεκριμένα για τη μεταφορά μαθητών. Σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, αυτό συνέβη σε συμφωνία με την περιφέρεια Emsland. Οι θυγατρικές εταιρείες της EEB και τρίτες επιχειρήσεις χρησιμοποιούσαν τα λεωφορεία-ταξί κατά 3,9 % έως 24,1 % του χρόνου για τους σκοπούς της μεταφοράς μαθητών.

7. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

7.1. *ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ*

7.1.1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(107) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, διαπιστώθηκε ότι η EEB κατά την περίοδο από το 1997 έως το 2007 έχει λάβει πιθανώς μια σειρά από κρατικές ενισχύσεις που καταγράφονται στις στήλες 1 έως 6 του πίνακα 1 της παρούσας απόφασης.

(108) Η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι ορισμένα μέτρα που καταγράφονται σε αυτές τις στήλες δεν περιείχαν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Αυτά τα μέτρα δεν αποτελούν μέρος της παρούσας απόφασης, καθώς η Επιτροπή έχει ήδη εκφράσει οριστικές παρατηρήσεις γι' αυτά.

(109) Οι παρατηρήσεις της Nahverkehrsberatung Südwest αφορούν τις πληρωμές σύμφωνα με το άρθρο 45α του PBefG, για τις οποίες η Επιτροπή είχε διαπιστώσει ότι δεν αποτελούσαν κρατικές ενισχύσεις. Αυτή η διαπίστωση δεν αμφισβητήθηκε ενώπιον των δικαστηρίων της Ένωσης και, ως εκ τούτου, έχει καταστεί οριστική. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα εξετάσει περαιτέρω αυτές τις παρατηρήσεις.

(110) Ένα μέρος των παρατηρήσεων των καταγγελλόντων αναφέρεται σε ορισμένες από τις πληρωμές που περιλαμβάνει η στήλη 6, για τις οποίες η Επιτροπή είχε ήδη διαπιστώσει ότι δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, συγκεκριμένα πληρωμές για την αγορά του λογισμικού DIVA-Geo, την κατάρτιση μητρώου στάσεων λεωφορείων, για στάσεις λεωφορείων και για λογισμικό για τον σχεδιασμό των τοπικών επιβατικών μεταφορών. Αυτή η διαπίστωση δεν αμφισβητήθηκε ενώπιον των δικαστηρίων της Ένωσης και, ως εκ τούτου, έχει καταστεί οριστική. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα εξετάσει περαιτέρω αυτές τις παρατηρήσεις.

7.1.2. ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΑΣΥΜΒΙΒΑΣΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

(111) Η Επιτροπή διαπιστώνει όσον αφορά τη στήλη 1 ότι το αρχικό κεφάλαιο και το μεγαλύτερο μέρος των μετοχών της RWE ([20]) ήταν στη διάθεση της επιχείρησης ήδη εντός της δημοτικής επιχείρησης (ΕΕ) που ανελήφθη την 1η Ιανουαρίου 1997. Όπως αναφέρουν οι γερμανικές αρχές, η κεφαλαιοποίηση και η μεταβίβαση πραγματοποιήθηκαν πάνω από 10 έτη πριν από την ημέρα κατά την οποία απευθύνθηκε στη Γερμανία το πρώτο αίτημα για παροχή πληροφοριών σχετικά με αυτές τις μεταβιβάσεις ([21]). Ως εκ τούτου, τα εν λόγω μέτρα δεν μπορούν πλέον να αποτελέσουν αντικείμενο ανάκτησης παράνομων και ασυμβίβαστων κρατικών ενισχύσεων, σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([22]). Για τους λόγους που αναφέρονται στο τμήμα 7.2.1, τα εν λόγω μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση. Ωστόσο, θεωρείται ότι η εν λόγω ενίσχυση αποτελεί ήδη υφιστάμενη ενίσχυση, σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο iv) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 ([23]).

(112) Ένα μικρότερο μέρος των μετοχών της RWE ([24]) μεταβιβάστηκε μόλις στις 12 Οκτωβρίου 1998 («μετοχές του 1998») που προηγείται κατά λιγότερο από δέκα έτη της στιγμής κατά την οποία απευθύνθηκε στη Γερμανία το πρώτο αίτημα για παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταβίβαση. Ως εκ τούτου, η μεταβίβαση των μετοχών του 1998 συνιστά νέα ενίσχυση.

(113) Ως εκ τούτου, η παρούσα απόφαση δεν εξετάζει τη συμβατότητα της κεφαλαιοποίησης και του μεγαλύτερου μέρους των μετοχών της RWE, αλλά περιορίζεται σε μετοχές που μεταβιβάστηκαν το 1998.

([20]) 280 310 μετοχές της RWE με αγοραία αξία περίπου 9 686 523,78 ευρώ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 27 ανωτέρω).
([21]) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέστειλε αυτό το αίτημα για παροχή πληροφοριών στις 13 Μαρτίου 2007.
([22]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015 περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9). Αυτό είναι σύμφωνο με τα συμπεράσματα της Επιτροπής στην αιτιολογική σκέψη 143 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.
([23]) Βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 148 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.
([24]) 37 630 μετοχές με αγοραία αξία περίπου 1 689 264,40 ευρώ.

7.1.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

(114) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω διαπιστώσεων, στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης εξετάζεται κατά πόσον η ΕΕΒ έχει λάβει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, αν ναι, κατά πόσον αυτή η κρατική ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί συμβατή όσον αφορά τα εξής μέτρα:

— τις μετοχές της RWE του 1998 και τα αντίστοιχα μερίσματα (στήλες 1 και 2)·

— τη μεταφορά μαθητών (στήλες 3 και 4)·

— τις οικονομικές ενισχύσεις για την κατάρτιση του ΠΤΜ (στη στήλη 5)·

— τη χρηματοδότηση του κέντρου κινητικότητας Emsland (καταγράφεται στις στήλες 5 και 6)·

— τη χρηματοδότηση της αγοράς οχημάτων (καταγράφεται στη στήλη 6).

7.2. *ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ*

(115) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ προβλέπει ότι, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, εφόσον επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών συναλλαγές, εκτός αν οι συνθήκες ορίζουν άλλως.

(116) Πρέπει να πληρούνται όλα τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Κατά συνέπεια, προκειμένου να προσδιοριστεί κατά πόσον το υπό εξέταση μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που παρατίθενται κατωτέρω. Συγκεκριμένα, η χρηματοδοτική στήριξη πρέπει:

— να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους·

— να οδηγεί σε ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής·

— να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό· και

— να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

7.2.1. ΟΙ ΜΕΤΟΧΕΣ ΤΗΣ RWE ΤΟΥ 1998 ΚΑΙ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ (ΣΤΗΛΕΣ 1 ΚΑΙ 2)

7.2.1.1. ***Επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα για μια επιχείρηση***

(117) Σε ένα πρώτο βήμα, πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον η ΕΕΒ μπορεί να θεωρηθεί επιχείρηση, υπό το πρίσμα της μεταβίβασης των μετοχών του 1998 και των αντίστοιχων μερισμάτων.

(118) Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η έννοια της επιχειρήσεως καλύπτει κάθε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τη διέπει και από τον τρόπο χρηματοδότησής της ([25]). Συνεπώς, ο χαρακτηρισμός μιας συγκεκριμένης οντότητας ως επιχείρησης εξαρτάται αποκλειστικά από τη φύση των δραστηριοτήτων που ασκεί. Όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 12 έως 16, η ΕΕΒ ασχολείται με πληθώρα δραστηριοτήτων. Σε ορισμένους τομείς, η ΕΕΒ ενεργεί κατόπιν δημόσιας εντολής και προωθεί πληρωμές σε οικονομικούς φορείς μόνο εξ ονόματος της περιφέρειας· σε άλλους τομείς, η ΕΕΒ ασκεί δραστηριότητες που εμπίπτουν στον τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων. Επιπλέον, η ΕΕΒ ασκεί οικονομικές δραστηριότητες· διαθέτει ΑΤΓ, οι οποίες χορηγούνται σε ανταγωνιστική βάση, και παρέχει υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

(119) Ο χαρακτηρισμός μιας οντότητας ως επιχείρησης συνδέεται πάντα με συγκεκριμένη δραστηριότητα. Μια οντότητα που ασκεί τόσο οικονομικές όσο και μη οικονομικές δραστηριότητες πρέπει να θεωρείται ως επιχείρηση μόνο σε σχέση με τις πρώτες ([26]). Η Επιτροπή διαπιστώνει σε αυτό το πλαίσιο ότι η περιφέρεια δεν είχε επιβάλει όρους στη μεταβίβαση των μετοχών. Αντίθετα, έγινε δεκτή ως δώρο, χωρίς αντιπαροχή.

(120) Ωστόσο, όσον αφορά τα μερίσματα, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γερμανία έχει αποδείξει ότι το συνολικό ποσό των μερισμάτων, τα οποία έλαβε η ΕΕΒ από τις μετοχές που μεταβιβάστηκαν, χρησιμοποιήθηκε έως το 2005 για τη χρηματοδότηση της μεταφοράς μαθητών και από το 2006 επιστράφηκε στην περιφέρεια Emsland (βλέπε επίσης αιτιολογικές σκέψεις 29 και επ.). Με αυτόν τον τρόπο η Γερμανία απέδειξε ότι τα μερίσματα κατά την περίοδο της εξέτασης δεν θα μπορούσαν να είχαν χρησιμοποιηθεί για άλλες δραστηριότητες της ΕΕΒ, ούτε για οικονομικές δραστηριότητες.

([25]) Απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 2000, Pavlov και λοιποί, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, σκέψη 74· απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA και λοιποί, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, σκέψη 107.

([26]) Απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, σκέψη 108.

(121) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Γερμανία παρείχε πλεονέκτημα στην ΕΕΒ μέσω της μεταβίβασης των μετοχών της RWE του 1998, καθώς τα περιουσιακά στοιχεία της ΕΕΒ αυξήθηκαν χωρίς οποιαδήποτε αποζημίωση ή αντιπαροχή.

(122) Επιπλέον, η ΕΕΒ μπόρεσε να χρησιμοποιήσει τις μετοχές για τη βελτίωση της οικονομικής της κατάστασης, ιδίως ως εγγύηση για τις οικονομικές της δραστηριότητες.

(123) Η κατάσταση είναι διαφορετική για τα μερίσματα των μετοχών που δεν χρησιμοποιήθηκαν για οικονομικές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, με εξαίρεση τα αντίστοιχα μερίσματα, η ΕΕΒ θεωρείται επιχείρηση όσον αφορά τις μετοχές της RWE του 1998.

(124) Επειδή η ΕΕΒ θεωρείται επιχείρηση όσον αφορά τις μετοχές της RWE του 1998 (με εξαίρεση τα μερίσματα), πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον η μεταβίβαση των μετοχών θα μπορούσε να εξασφαλίσει πλεονέκτημα. Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει μια επιχείρηση υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, δηλαδή χωρίς κρατική παρέμβαση ([27]).

(125) Οι οικονομικές συναλλαγές δημόσιων ιδρυμάτων (συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων επιχειρήσεων) δεν παρέχουν στον αντισυμβαλλόμενο πλεονέκτημα και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση, εφόσον πραγματοποιούνται υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς ([28]). Σε αυτό το πλαίσιο, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν καθιερώσει την «αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς». Για να διαπιστωθεί κατά πόσον η οικονομική συναλλαγή του δημόσιου φορέα συνιστά ενίσχυση, πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον ένας ιδιώτης επενδυτής συγκρίσιμου μεγέθους, ο οποίος δραστηριοποιείται σε οικονομία της αγοράς υπό κανονικές συνθήκες, θα είχε παρακινηθεί υπό παρόμοιες περιστάσεις να πραγματοποιήσει την επίμαχη επένδυση ([29]).

(126) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 66, η Γερμανία υποστήριξε ότι η περιφέρεια Emsland ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς. Στην προκειμένη περίπτωση, η περιφέρεια μεταβίβασε τις μετοχές δωρεάν, χωρίς να ορίσει ρητώς παραλήπτη, γεγονός που δεν θα συνέβαινε υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς. Η Γερμανία δεν προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία ότι το όφελος της βελτιστοποίησης των φόρων, την οποία υποτίθεται ότι επιδίωκε η περιφέρεια, ήταν μεγαλύτερη από την αγοραία αξία των μετοχών του 1998.Το πλεονέκτημα που προέκυψε από τη βελτιστοποίηση των φόρων δεν θα ωφελούσε ούτως ή άλλως την περιφέρεια, αλλά την ΕΕΒ.

(127) Η περιφέρεια μεταβίβασε τις 37 630 μετοχές της RWE αξίας περίπου 1 689 264,40 ευρώ και ανέμενε αυτές, με διανομή μερισμάτων 1,60 DM (περίπου 0,80 ευρώ) ανά μετοχή, να φέρνουν ετήσια έσοδα ύψους περίπου 34 000 DM (περίπου 17 000 ευρώ).

(128) Η περιφέρεια σε αυτήν τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων δεν βασίστηκε σε επιχειρηματικό σχέδιο, σύμφωνα με το οποίο θα ήταν προβλέψιμη απόδοση αποδεκτή από ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς ([30]). Αντίθετα, οι μετοχές μεταβιβάστηκαν δωρεάν.

(129) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μεταβίβαση των μετοχών της RWE του 1998 δεν διεξήχθη σύμφωνα με τις κανονικές συνθήκες της αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν ήταν σύμφωνη με την «αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς».

(130) Ως εκ τούτου, η μεταβίβαση συνιστά πλεονέκτημα. Η απλή κατοχή μετοχών μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της ΕΒΒ (οι μετοχές μπορούν να πωληθούν ή να χρησιμοποιηθούν ως εγγύηση).

(131) Με τη μεταβίβαση των μετοχών της RWE του 1998, η περιφέρεια στην πραγματικότητα παραιτήθηκε από πιθανά έσοδα που θα προέκυπταν από την πώληση των μετοχών ή από τη χρήση τους ως εγγύηση, και τις μεταβίβασε στην ΕΕΒ (παρά το γεγονός ότι κατά την υπό εξέταση περίοδο δεν παρακράτησε κανενός είδους μερίσματα από αυτές τις μετοχές). Δεδομένου ότι οι μετοχές του 1998 εμφανίζονται στον ισολογισμό της ΕΕΒ ως περιουσιακό στοιχείο, η ΕΕΒ μπορεί να τις διαθέσει ελεύθερα ή να τις χρησιμοποιήσει ως εγγύηση. Η Επιτροπή διαπιστώνει σε αυτό το πλαίσιο ότι η περιφέρεια δεν είχε συνδέσει τη μεταβίβαση των μετοχών με ρητούς όρους, όπως για παράδειγμα ότι οι μετοχές δεν μπορούν να πωληθούν ή να χρησιμοποιηθούν ως εγγύηση.

(132) Επειδή η μεταβίβαση και η κυριότητα των μετοχών του 1998 μπορεί να ωφελήσουν τις οικονομικές δραστηριότητες της ΕΕΒ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι με αυτές εξασφαλίστηκε επιλεκτικό πλεονέκτημα για την ΕΕΒ ως επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, με εξαίρεση τα μερίσματα.

([27]) Απόφαση της 11ης Ιουλίου 1996, SFEI και λοιποί, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, σκέψη 60· απόφαση της 29ης Απριλίου 1999, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, σκέψη 41.

([28]) Απόφαση της 11ης Ιουλίου 1996, SFEI και λοιποί, βλέπε υποσημείωση 27 παραπάνω, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, σκέψεις 60 και 61.

([29]) Βλέπε π.χ. απόφαση της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής (Tubemeuse), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, σκέψη 29· απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής (ALFA Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, σκέψεις 18 και 19· απόφαση της 30ής Απριλίου 1998, Cityflyer Express κατά Επιτροπής, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, σκέψη 51· απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech-Stahlwerke κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, σκέψη 104· απόφαση της 6ης Μαρτίου 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale και Land Nordrhein-Westfalen κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, σκέψη 245.

([30]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 89 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

7.2.1.2. ***Κρατικοί πόροι και καταλογισμός του μέτρου στο κράτος***

(133) Οι μετοχές του 1998 αποτελούσαν περιουσιακό στοιχείο, το οποίο προηγουμένως μπορούσε να διαθέτει πλήρως η περιφέρεια, η οποία ως οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης ανήκει στη δημόσια διοίκηση. Συνεπώς, συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Η μεταβίβασή τους στην ΕΕΒ ήταν το αποτέλεσμα απόφασης της περιφέρειας και, ως εκ τούτου, πρέπει να καταλογιστεί στο κράτος κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.1.3. ***Νόθευση του ανταγωνισμού και επηρεασμός των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών***

(134) Αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη από το 1995 ανοίξει ορισμένες αγορές μεταφορών στον ανταγωνισμό, με συμμετοχή επιχειρήσεων άλλων κρατών μελών και υφίστανται διάφορα παραδείγματα επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών σε κράτη μέλη εκτός του κράτους προέλευσής τους ([31]). Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 18, οι ΑΤΓ σύμφωνα με τη γερμανική νομοθεσία χορηγούνται σε ανταγωνιστική βάση, και η ΕΕΒ διαθέτει τέτοιες ΑΤΓ. Η κατοχή των μετοχών της RWE του 1998 είναι πιθανό να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό για την παροχή υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, δεδομένου ότι με αυτόν τον τρόπο βελτιώνεται η συνολική οικονομική κατάσταση της ΕΕΒ.

(135) Επιπλέον, ένα πλεονέκτημα που χορηγείται σε επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται σε αγορά ανοικτή στον ανταγωνισμό θα πρέπει κανονικά να θεωρείται ότι επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Πράγματι, «όταν μια κρατική ενίσχυση οικονομικού χαρακτήρα ενισχύει τη θέση μιας επιχειρήσεως σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, […] πρέπει να θεωρείται ότι η εν λόγω ενίσχυση επηρεάζει τις συναλλαγές αυτές» ([32]). Ως εκ τούτου, η μεταβίβαση των μετοχών του 1998 θα πρέπει να θεωρηθεί πιθανό να επηρέασαν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, διότι οι εν λόγω μετοχές ενίσχυσαν τη θέση της ΕΕΒ στην αγορά και με αυτόν τον τρόπο η ΕΕΒ είχε μεγαλύτερες πιθανότητες να διεκδικήσει με επιτυχία ΑΤΓ.

(136) Συνεπώς, η μεταβίβαση των μετοχών του 1998 οδήγησε πιθανώς σε νόθευση του ανταγωνισμού και επηρέασε το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις οικονομικές δραστηριότητες της ΕΕΒ.

7.2.1.4. ***Συμπέρασμα***

(137) Με βάση τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μεταβίβαση των μετοχών του 1998 στην ΕΕΒ συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσον αυτό το μέτρο μπορεί να θεωρηθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά.

(138) Αντίθετα, τα μερίσματα των μετοχών της RWE που μεταβιβάστηκαν στην ΕΕΒ δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.2. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΑΘΗΤΩΝ (ΣΤΗΛΕΣ 3 ΚΑΙ 4)

(139) Καταρχάς πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον η ΕΕΒ μπορεί να θεωρηθεί επιχείρηση, στο πλαίσιο της οργάνωσης της μεταφοράς μαθητών στην περιφέρεια Emsland. Όπως ήδη αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 119, η έννοια της επιχείρησης περιλαμβάνει, κατά την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, κάθε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τη διέπει και από τον τρόπο χρηματοδότησής της ([33]). Συνεπώς, ο χαρακτηρισμός μιας συγκεκριμένης οντότητας ως επιχείρησης εξαρτάται αποκλειστικά από τη φύση των δραστηριοτήτων που ασκεί.

(140) Σε περίπτωση που μια οντότητα ασκεί πολλές διαφορετικές δραστηριότητες οι οποίες πρέπει να θεωρούνται εν μέρει ως οικονομικές και εν μέρει ως μη οικονομικές, είναι απαραίτητο —αν οι δραστηριότητες μπορούν να διαχωριστούν μεταξύ τους— κάθε δραστηριότητα να εξεταστεί χωριστά ([34]). Το γεγονός ότι μια επιχείρηση ασκεί οικονομική δραστηριότητα δεν σημαίνει απαραίτητα ότι πρέπει να θεωρείται επιχείρηση όσον αφορά όλες τις δραστηριότητές της.

([31]) Απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([32]) Απόφαση της 4ης Απριλίου 2001, Friuli-Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, σκέψη 41.

([33]) Απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 2000, Pavlov και λοιποί, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, σκέψη 74· απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA και λοιποί, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, σκέψη 107.

([34]) Απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 1994, SAT Fluggesellschaft mbH κατά Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol), C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, σκέψη 19 και επόμενες· απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000 Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω στην υποσημείωση 32, ECLI:EU:T:2000:290, σκέψη 112 και επόμενες.

(141) Οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι η ΕΕΒ διαβίβασε τα ποσά που έλαβε από την περιφέρεια Emsland μόνο στις επιχειρήσεις λεωφορείων που παρείχαν τόσο ενσωματωμένη όσο και απαλλασσόμενη μεταφορά μαθητών. Από μια συνολική εικόνα των ετήσιων πληρωμών της περιφέρειας στην ΕΕΒ καθώς και από τις πληρωμές της ΕΕΒ σε συνδυασμό με μια επιστολή ενός ορκωτού λογιστή που υπέβαλε η Γερμανία, προκύπτει πράγματι ότι οι λογαριασμοί της ΕΕΒ ελέγχθηκαν και ότι οι εισερχόμενες και εξερχόμενες πληρωμές για τη μεταφορά μαθητών ήταν σε ισορροπία. Ως εκ τούτου, η ΕΕΒ δεν ασκούσε οικονομική δραστηριότητα, αλλά ενεργούσε ως ενδιάμεσος φορέας στη διαχείριση ή ως προέκταση του κράτους.

(142) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι όσον αφορά την οργάνωση της μεταφοράς μαθητών στην περιφέρεια Emsland, η ΕΕΒ δεν δραστηριοποιείτο ως επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επειδή πρέπει να πληρούνται όλα τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση της οργάνωσης της μεταφοράς μαθητών η οποία αναφέρεται στις στήλες 3 και 4 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΠΤΜ (ΣΤΗ ΣΤΗΛΗ 5)

(143) Στην απόφασή της για την κίνηση διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή κατέληξε ήδη στο συμπέρασμα ότι η κατάρτιση του σχεδίου ΠΤΜ από την ΕΕΒ για την αποδοχή από την περιφέρεια δεν αποτελεί οικονομική δραστηριότητα.

(144) Οι πρόσθετες πληροφορίες που υπέβαλαν οι καταγγέλλοντες δεν επηρεάζουν αυτό το συμπέρασμα. Στην πραγματικότητα, η παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 και το άρθρο 6 του NNVG αποτελεί δημόσιο καθήκον. Ο τρόπος με τον οποίο ασκείται αυτό το δημόσιο καθήκον πρέπει να διατυπώνεται σε ΠΤΜ. Ως εκ τούτου, το ΠΤΜ αποτελεί ουσιαστικό συστατικό στοιχείο των πολιτικών καθηκόντων της περιφέρειας, τα οποία μεταβιβάστηκαν στην ΕΕΒ.

(145) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, εκφράστηκαν επίσης αμφιβολίες κατά πόσον δόθηκε κατάλληλη αντιστάθμιση για το κόστος σε σχέση με το ΠΤΜ. Από τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι γερμανικές αρχές προκύπτει ότι τα ποσά που μεταβιβάστηκαν από την περιφέρεια για τη χρηματοδότηση του ΠΤΜ περιορίζονταν στην επιστροφή των διοικητικών δαπανών που προέκυψαν (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 43) και ότι πρόκειται για ένα από τα καθήκοντα του προσωπικού της ΕΕΒ και δεν επιστράφηκαν πρόσθετα έξοδα προσωπικού.

(146) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι η ΕΕΒ δεν δραστηριοποιείτο ως επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ όσον αφορά την κατάρτιση του ΠΤΜ. Επειδή πρέπει να πληρούνται όλα τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα που αναφέρονται στη στήλη 5 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ EMSLAND (ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΤΗΛΕΣ 5 ΚΑΙ 6)

7.2.4.1. ***Επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα για μια επιχείρηση***

(147) Καταρχάς πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον η ΕΕΒ μπορεί να θεωρηθεί επιχείρηση σε σχέση με τη χρηματοδότηση του ΜΖΕ. Όπως ήδη αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 119, η έννοια της επιχείρησης περιλαμβάνει, κατά την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, κάθε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τη διέπει και από τον τρόπο χρηματοδότησής της ([35]). Συνεπώς, ο χαρακτηρισμός μιας συγκεκριμένης οντότητας ως επιχείρησης εξαρτάται αποκλειστικά από τη φύση των δραστηριοτήτων που ασκεί.

(148) Κατά τη στιγμή της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, δεν ήταν σαφές ότι το ΜΖΕ είχε ιδρυθεί πολύ πριν από την ίδρυση της ΕΕΒ και ότι το ομόσπονδο κράτος της Κάτω Σαξονίας είχε παράσχει αυτήν την υπηρεσία πληροφόρησης στο πλαίσιο των καθηκόντων του στον τομέα των δημόσιων μεταφορών. Η περιφέρεια αποφάσισε στις 31 Ιουλίου 1995 τη λειτουργία ενός κέντρου κινητικότητας, προκειμένου να προσφέρει στο κοινό μια υπηρεσία πληροφόρησης για τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η περιφέρεια μεταβίβασε αυτό το καθήκον στην ΕΕΒ μόνο όταν ιδρύθηκε η τελευταία, την 1η Ιανουαρίου 1997. Αυτό διατυπώνεται ρητώς στην εταιρική σύμβαση της ΕΕΒ.

(149) Από το άρθρο 2 παράγραφος 2 και το άρθρο 6 του NNVG προκύπτει ότι η παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών αποτελεί δημόσιο καθήκον. Ο τρόπος με τον οποίο ασκείται αυτό το δημόσιο καθήκον πρέπει να διατυπώνεται σε ΠΤΜ. Στο ΠΤΜ της περιφέρειας Emsland εκφράζεται η άποψη ότι η διαθεσιμότητα εκτενών και επίκαιρων πληροφοριών σχετικά με τις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών, οι οποίες παρέχονται από το ΜΖΕ, αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος αυτού του δημόσιου καθήκοντος.

([35]) Απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 2000, Pavlov και λοιποί, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, σκέψη 74· απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA και λοιποί, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, σκέψη 107.

(150) Όπως διευκρινίζεται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογική σκέψη 47), η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ΜΖΕ παρείχε πληροφορίες δωρεάν και ότι επιστρέφονταν μόνο οι δαπάνες για το προσωπικό και οι διοικητικές δαπάνες, τις οποίες έπρεπε να χρηματοδοτεί εκ των προτέρων. Δεν προβλεπόταν περιθώριο κέρδους. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ένας οικονομικός φορέας που ενεργεί σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς δύσκολα θα παρείχε τις υπηρεσίες πληροφοριών με τον τρόπο που παρέχονται από το κέντρο κινητικότητας.

(151) Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι αποδείχθηκε ότι η κατάσταση του ΜΖΕ είναι διαφορετική από εκείνη της υπόθεσης N 604/05, Landkreis Wittenberg, C(2005) 1847 τελικό, η οποία αναφέρθηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Στην υπόθεση Wittenberg, οι επιχειρήσεις λεωφορείων ήταν αποδέκτες δημόσιων πόρων που προβλέπονταν για ένα κέντρο κινητικότητας στο επίπεδο της περιφέρειας. Οι επιχειρήσεις λεωφορείων πλήρωσαν για ένα κέντρο κινητικότητας στην περιφέρεια Wittenberg. Με αυτόν τον τρόπο, η δημόσια χρηματοδότηση απελευθέρωσε τις επιχειρήσεις λεωφορείων από τα έξοδα τα οποία θα έπρεπε κανονικά να καλύπτουν και, ως εκ τούτου, συνιστούσε πλεονέκτημα για τις επιχειρήσεις λεωφορείων κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Στην προκειμένη περίπτωση, η ΜΖΕ υπάγεται στη χρηματοοικονομική ευθύνη της ΕΕΒ ως οντότητα, η οποία ασκεί δημόσια καθήκοντα, τα οποία ασκούνταν προηγουμένως στο πλαίσιο της δημόσιας διοίκησης.

(152) Ωστόσο, βάσει της φύσεως της δραστηριότητας του ΜΖΕ δεν μπορεί να αποκλειστεί εντελώς ότι αυτή η δραστηριότητα μπορεί να ασκηθεί τουλάχιστον καταρχήν από οικονομικό φορέα που ενεργεί σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς.

(153) Με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλαν η Γερμανία και τρίτοι μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει κατά πόσον η λειτουργία του ΜΖΕ στην προκειμένη περίπτωση συνιστά οικονομική δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, η ΕΕΒ κατά την παροχή αυτών των υπηρεσιών ενήργησε ως επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(154) Σε περίπτωση που η ΕΕΒ έχει ενεργήσει ως επιχείρηση, θα είχε εξασφαλίσει πλεονέκτημα από τους δημόσιους πόρους που διατίθενται γι' αυτές τις υπηρεσίες, αν το ομόσπονδο κράτος δεν είχε δράσει ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, γεγονός που φαίνεται απίθανο.

7.2.4.2. ***Κρατικοί πόροι και καταλογισμός του μέτρου στο κράτος***

(155) Διαπιστώθηκε ότι η περιφέρεια έχει αποφασίσει τη χρηματοδότηση του ΜΖΕ. Ως εκ τούτου, το ΜΖΕ χρηματοδοτείται από δημόσια κονδύλια και η σχετική απόφαση καταλογίζεται στο κράτος, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.4.3. ***Νόθευση του ανταγωνισμού και επηρεασμός των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών***

(156) Αν το ΜΖΕ ασκούσε πράγματι οικονομική δραστηριότητα, η ΕΕΒ θα δραστηριοποιείτο στην αγορά της παροχής πληροφοριών μέσω παροχής δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών στην περιφέρεια, η οποία είναι καταρχήν ανοιχτή στον ανταγωνισμό. Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών και δεδομένου του εντοπισμένου χαρακτήρα της υπηρεσίας που προσφέρει το ΜΖΕ, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να διαπιστώσει κατά πόσον η χρηματοδότηση του ΜΖΕ δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.4.4. ***Συμπέρασμα***

(157) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι, με βάση την εξέταση, δεν είναι δυνατόν να εξαχθεί σαφές συμπέρασμα σχετικά με το ερώτημα κατά πόσον η χρηματοδότηση του ΜΖΕ συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, για τους παρακάτω λόγους, η Επιτροπή είναι σε κάθε περίπτωση της άποψης ότι αν η χρηματοδότηση του ΜΖΕ συνιστούσε κρατική ενίσχυση, αυτή θα ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά.

7.2.5. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΣΤΗ ΣΤΗΛΗ 6)

7.2.5.1. ***Επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα για μια επιχείρηση***

(158) Καταρχάς πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον η ΕΕΒ μπορεί να θεωρηθεί επιχείρηση σε σχέση με τη χρηματοδότηση της αγοράς οχημάτων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 117 ανωτέρω). Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή διαπιστώνει αρχικά ότι η ΕΕΒ αγόρασε τα οχήματα κατ' εντολή της περιφέρειας, και μάλιστα στο πλαίσιο της απόφασης της περιφέρειας να εισαγάγει υπηρεσία λεωφορείου-ταξί στο Emsland. Η ΕΕΒ διέθετε αυτά τα λεωφορεία σε τρίτους, βάσει συμβάσεων και υπό διαφανείς όρους, οι οποίοι καθορίζονταν από την περιφέρεια Emsland. Τα λεωφορεία χρησιμοποιούνταν από τρίτους και όχι από την ίδια την ΕΕΒ. Ως εκ τούτου, η ΕΕΒ ενεργούσε για μια δημόσια υπηρεσία μεταφορών ως ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης. Συντόνιζε την υπηρεσία λεωφορείου-ταξί, στο πλαίσιο των υποχρεώσεών της στον τομέα των δημόσιων μεταφορών όπως καταγράφονται στην εταιρική σύμβαση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 14).

(159) Συνεπώς, θα μπορούσε κανείς να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η ΕΕΒ δεν ασκούσε οικονομική δραστηριότητα και σε αυτό το πλαίσιο δεν αποτελούσε επιχείρηση, ωστόσο η περιφέρεια Emsland διέθεσε στην ΕΕΒ περιουσιακά στοιχεία δωρεάν και τίποτα δεν εμποδίζει ρητώς την ΕΕΒ να χρησιμοποιεί αυτά τα περιουσιακά στοιχεία για τις οικονομικές δραστηριότητές της. Η ΕΕΒ απέκτησε πέντε λεωφορεία με αγοραία αξία 685 513,46 ευρώ, χωρίς να χρειάζεται να καλύψει το κόστος αυτών. Αυτά τα λεωφορεία εμφανίζονται στον ισολογισμό της ΕΕΒ ως περιουσιακά στοιχεία και μπορούν καταρχήν να χρησιμοποιούνται ελεύθερα από την ΕΕΒ προς άσκηση οικονομικής δραστηριότητας. Παρά το γεγονός ότι η περιφέρεια ανέθεσε στην ΕΕΒ την αγορά των λεωφορείων για έναν συγκεκριμένο σκοπό, συγκεκριμένα για την επέκταση του συστήματος λεωφορείων-ταξί, δεν υπήρχε ρητός περιορισμός για την ΕΕΒ όσον αφορά την αποκλειστική χρήση των λεωφορείων στο πλαίσιο του συστήματος λεωφορείων-ταξί.

(160) Η κατοχή των λεωφορείων θα μπορούσε να ωφελήσει τις οικονομικές δραστηριότητες της ΕΕΒ, καθώς κατ'αυτόν τον τρόπο βελτιώθηκε η οικονομική κατάσταση της ΕΕΒ. Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η χρηματοδότηση αυτής της αγοράς παρείχε στην ΕΕΒ ως επιχείρηση επιλεκτικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.5.2. ***Κρατικοί πόροι και καταλογισμός του μέτρου στο κράτος***

(161) Η αγορά χρηματοδοτήθηκε από τους πόρους της περιφέρειας, η οποία ως οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης ανήκει στη δημόσια διοίκηση. Κατά συνέπεια, η αγορά χρηματοδοτήθηκε από κρατικούς πόρους κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η χρηματοδότηση της αγοράς ήταν σαφώς απόφαση της περιφέρειας και, ως εκ τούτου, πρέπει να καταλογιστεί στο κράτος κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.5.3. ***Νόθευση του ανταγωνισμού και επηρεασμός των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών***

(162) Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η ΕΕΒ μέσω της χρηματοδότησης της αγοράς των πέντε λεωφορείων απέκτησε επιλεκτικό πλεονέκτημα, δεδομένου ότι οι οικονομικές δραστηριότητες της ΕΕΒ θα μπορούσαν να ωφεληθούν από αυτήν. Εκτός από τα δημόσια καθήκοντά της, η ΕΕΒ ασκεί επίσης οικονομικές δραστηριότητες (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 118).

(163) Μέσω της βελτίωσης της συνολικής οικονομικής κατάστασής της, η κατοχή οχημάτων θα μπορούσε να δώσει στην ΕΕΒ τη δυνατότητα να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις οικονομικές δραστηριότητες της ΕΕΒ, οι οποίες είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών μελών.

7.2.5.4. ***Συμπέρασμα***

(164) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί το γεγονός ότι η χρηματοδότηση της αγοράς πέντε λεωφορείων από την ΕΕΒ συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσον αυτό το μέτρο μπορεί να θεωρηθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά.

7.2.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗ ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ

(165) Για τους λόγους αυτούς, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι οι μετοχές της RWE που μεταβιβάστηκαν το 1998, η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε για την MZE και τα λεωφορεία-ταξί συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(166) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, τα κράτη μέλη πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή για κάθε σχεδιαζόμενη εισαγωγή ή τροποποίηση ενισχύσεων και δεν επιτρέπεται να εφαρμόσουν τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν εκδώσει οριστική απόφαση η Επιτροπή, εκτός αν η επίμαχη ενίσχυση απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης.Η Επιτροπή διαπιστώνει, όπως και σε προηγούμενες περιπτώσεις, ότι η Γερμανία εξαίρεσε τις τοπικές και περιφερειακές μεταφορές με λεωφορεία από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, κάνοντας χρήση μιας επιλογής αυτού του κανονισμού ([36]) και εφαρμόζοντας το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70. Επειδή δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, τα επίμαχα μέτρα δεν μπόρεσαν να απαλλαγούν σύμφωνα με αυτόν τον κανονισμό.

(167) Εφόσον τα προαναφερόμενα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η Γερμανία δεν έχει τηρήσει τις απαιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ ([37]).

([36]) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης N 604/2005 — Δημόσιες υπηρεσίες μεταφορών με λεωφορείο στην περιφέρεια Wittenberg, αιτιολογικές σκέψεις 72 έως 77.

([37]) Απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 2004, Fleuren Compost κατά Επιτροπής, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

7.3. *ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ*

(168) Επειδή οι μετοχές της RWE που μεταβιβάστηκαν το 1998 συνιστούν κρατική ενίσχυση και δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η στήριξη που είχε χορηγηθεί για το ΜΖΕ και τα λεωφορεία-ταξί συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή στο επόμενο στάδιο πρέπει να διαπιστώσει κατά πόσον η επίμαχη ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στη σύμβαση. Θεωρείται ότι όλα τα επίμαχα μέτρα που εξετάστηκαν αποτελούν την πληρωμή ορισμένων υπηρεσιών που σχετίζονται με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας και αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του συντονισμού των μεταφορών.

(169) Το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ προβλέπει τα εξής: «Οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, είναι συμβατές με τις Συνθήκες.» Το άρθρο αυτό αποτελεί ειδική νομική διάταξη σε σχέση με τα άρθρα 106 και 107 της ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου ([38]) οι ενισχύσεις στις χερσαίες μεταφορές συμβιβάζονται [με την εσωτερική αγορά] μόνο σε περιπτώσεις σαφώς καθορισμένες και μη συνεπαγόμενες βλάβη των γενικών συμφερόντων της Ένωσης, βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.

(170) Η Γερμανία δεν ανέφερε λόγους για τη συμβατότητα, αφού είναι της γνώμης ότι κανένα από τα μέτρα δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας εκφράστηκαν αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα, βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καθώς και βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Δεδομένου ότι τα επίμαχα μέτρα αφορούν την πληρωμή ορισμένων υπηρεσιών που σχετίζονται με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας και αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του συντονισμού των μεταφορών, υπάγονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70. Το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού επιτρέπει τον έλεγχο της πληρωμής ορισμένων υπηρεσιών που σχετίζονται με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας και αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του συντονισμού των μεταφορών σε επιχείρηση μεταφορών ή σε σχέση με δραστηριότητες για τις οποίες δεν ισχύει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Τόσο ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 όσο και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 καταργήθηκαν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([39]). Ενώ οι ενισχύσεις οι οποίες στο παρελθόν υπάγονταν στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ελέγχονται τώρα στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, οι ενισχύσεις ή η συμβατότητα των ενισχύσεων για ορισμένες υπηρεσίες που σχετίζονται με την έννοια των δημόσιων μεταφορών, οι οποίες ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, τώρα μπορούν να ελέγχονται άμεσα στο πλαίσιο του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.

(171) Για λόγους πληρότητας, η συμβατότητα των επίμαχων μέτρων ελέγχεται τόσο σύμφωνα με τους κανόνες που ίσχυαν κατά τη στιγμή λήψης της απόφασης όσο και σύμφωνα με τους κανόνες που ίσχυαν κατά τη στιγμή της καταβολής των πόρων. Για τον λόγο αυτό, η συμβατότητα ελέγχεται σύμφωνα με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ καθώς και σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 172 και επ. και 212 και επ.

7.3.1. ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 93 ΤΗΣ ΣΛΕΕ

(172) Το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το άρθρο 93 δέχεται ότι οι ενισχύσεις στις μεταφορές συμβιβάζονται με τη ΣΛΕΕ μόνο σε περιπτώσεις σαφώς καθορισμένες και μη συνεπαγόμενες βλάβη των γενικών συμφερόντων της Κοινότητας. Η έννοια«-συντονισμός των μεταφορών» που χρησιμοποιείται στο άρθρο 93 της ΣΛΕΕ εμπεριέχει σημασία η οποία υπερβαίνει την απλή διευκόλυνση της ανάπτυξης οικονομικής δραστηριότητας. Επιπλέον, συνεπάγεται παρέμβαση των δημόσιων αρχών η οποία αποσκοπεί να προσανατολίσει την εξέλιξη του τομέα των μεταφορών προς το κοινό συμφέρον.

(173) Στον τομέα των μεταφορών μπορεί να παρουσιαστούν οικονομικά προβλήματα στον «συντονισμό», όπως στις συνδέσεις μεταξύ των διαφόρων δικτύων μεταφορών. Η Επιτροπή έχει ήδη εγκρίνει σε αυτή τη βάση κρατικές ενισχύσεις σύμφωνα με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ ([40]).

(174) Στην προκειμένη περίπτωση, οι μετοχές της RWE μεταβιβάστηκαν στην ΕΕΒ, ούτως ώστε αυτή να μπορεί να ασκεί δημόσια καθήκοντα σε σχέση με τον σχεδιασμό και τον συντονισμό των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών. Αυτά τα καθήκοντα, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 3 της εταιρικής σύμβασης της ΕΕΒ (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 14), συμπεριλαμβάνουν την κατάρτιση του ΠΤΜ για την περιφέρεια Emsland, τη λειτουργία του ΜΖΕ και την οργάνωση της μεταφοράς μαθητών. Όλες αυτές οι υπηρεσίες συμβάλλουν στον συντονισμό των μεταφορών.

([38]) Απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 1978, Επιτροπή κατά Βελγίου, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, σκέψη 10.

([39]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1).

([40]) Βλέπε για παράδειγμα την απόφαση της Επιτροπής της 20ής Ιανουαρίου 2010 στην υπόθεση N 490/2010, Vlaamse regeling voor publiek -private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties (ΕΕ C 122 της 20.4.2011, σ. 2)· βλέπε σε αυτό το πλαίσιο και την απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Ιουλίου 2010, στην υπόθεση C17/2010, Firmin Srl (ΕΕ C 278 της 15.10.2010, σ. 28).

(175) Εφόσον η χρηματοδότηση του ΜΖΕ θεωρείται κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ο στόχος του μέτρου είναι ο συντονισμός των πληροφοριών σχετικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

(176) Όσον αφορά τα λεωφορεία-ταξί, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το επίμαχο μέτρο αφορά την αγορά οχημάτων, και μάλιστα όσον αφορά τη διάθεση αυτών στους πραγματικούς φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών μεταφοράς. Η ΕΕΒ έχει ιδρύσει και συντονίσει μια υπηρεσία μεταφοράς και δεν προσφέρει η ίδια την υπηρεσία μεταφοράς.

(177) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι όλα αυτά τα μέτρα είχαν στόχο να δώσουν τη δυνατότητα στην ΕΕΒ να ασκεί συγκεκριμένα καθήκοντα στον τομέα των δημόσιων μεταφορών, τα οποία προηγουμένως εκτελούνταν στο πλαίσιο της διοίκησης της περιφέρειας. Ο στόχος του μέτρου δεν είναι βεβαίως σημαντικός για την επαλήθευση της ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 (όταν η επίδραση του μέτρου είναι καθοριστική), πρέπει όμως να λαμβάνεται υπόψη κατά την επαλήθευση της συμβατότητας αυτών των μέτρων με την εσωτερική αγορά.

(178) Σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική λήψης αποφάσεων οι ενισχύσεις για τον συντονισμό των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ θεωρούνται συμβατές με την εσωτερική αγορά, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

— η ενίσχυση ανταποκρίνεται σε σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού συμφέροντος·

— η ενίσχυση είναι απαραίτητη και έχει χαρακτήρα κινήτρου·

— η ενίσχυση είναι αναλογική·

— η πρόσβαση στην επίμαχη υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους χρήστες χωρίς διακρίσεις·

— η ενίσχυση δεν πρέπει να οδηγεί σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού οι οποίες αντίκεινται στο κοινό συμφέρον.

7.3.1.1. ***Σαφώς καθορισμένος στόχος κοινού συμφέροντος***

7.3.1.1.1. **Μετοχές του 1998**

(179) Όπως περιγράφεται ανωτέρω, οι μετοχές της RWE μεταβιβάστηκαν στην ΕΕΒ στο πλαίσιο της απόφασης του Συμβουλίου να αναλάβει τη λειτουργία της ΕΕ. Η επιχείρηση ΕΕ ασκούσε προηγουμένως δημόσια καθήκοντα στο πλαίσιο της διοίκησης της περιφέρειας στον τομέα του σχεδιασμού και του συντονισμού των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών. Για να μπορεί να δραστηριοποιηθεί η ΕΕΒ, έπρεπε να αποκτήσει ισολογισμό έναρξης. Σύμφωνα με το άρθρο 3 της εταιρικής σύμβασής της, τα καθήκοντα της ΕΕΒ περιλαμβάνουν την κατάρτιση του ΠΤΜ για την περιφέρεια Emsland, τη λειτουργία του ΜΖΕ και την οργάνωση της μεταφοράς μαθητών. Όλα αυτά τα καθήκοντα μπορούν να θεωρηθούν συμβολή στην ανάπτυξη των δημόσιων τοπικών μεταφορών στην περιφέρεια και, ως εκ τούτου, απαραίτητα για τον συντονισμό των μεταφορών.

(180) Ωστόσο, η Επιτροπή στο συμπέρασμά της επισημαίνει ότι η μεταβίβαση και η κατοχή των μετοχών του 1998 δεν σχετίζεται νομικά με αυτές τις δραστηριότητες. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας έχει αποδείξει ότι οι μετοχές έως τώρα εκ των πραγμάτων δεν χρησιμοποιήθηκαν για άλλες δραστηριότητες.

(181) Ωστόσο, υπάρχει ο κίνδυνος η ΕΕΒ να πωλήσει αυτές τις μετοχές και από τα έσοδα της πώλησης ή τη χρήση των μετοχών ως εγγύηση σε αυτό το πλαίσιο να χρηματοδοτήσει οικονομικές δραστηριότητες σε άλλους τομείς.

(182) Επειδή η ΕΕΒ εξακολουθεί να κατέχει τις μετοχές, μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ότι τα έσοδα της πώλησης κατά την περίοδο της εξέτασης χρησιμοποιήθηκαν για τους σκοπούς οικονομικών δραστηριοτήτων.

(183) Σε περίπτωση που η ΕΕΒ χρησιμοποιήσει μελλοντικά τις μετοχές του 1998 για τέτοιους σκοπούς, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η μεταβίβαση αυτών των μετοχών δεν αντιπροσωπεύει πλέον αποκλειστικά συμβολή στην επίτευξη του στόχου του συντονισμού των μεταφορών. Συνεπώς, η πρώτη προϋπόθεση για τη συμβατότητα της ενίσχυσης σύμφωνα με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ πληρούται μόνο αν η ΕΕΒ δεν χρησιμοποιεί τις μετοχές του 1998 για τη χρηματοδότηση οικονομικών δραστηριοτήτων εκτός των δημόσιων καθηκόντων της. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, ως προϋπόθεση για τη συμβατότητα της μεταβίβασης των μετοχών του 1998 με την εσωτερική αγορά, πρέπει να επιβάλει προϋποθέσεις ως προς τη χρήση αυτών των μετοχών (βλέπε πιο κάτω).

7.3.1.1.2. **Κέντρο κινητικότητας Emsland**

(184) Όπως ήδη αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 47, η περιφέρεια αποφάσισε στις 31 Ιουλίου 1995 τη λειτουργία ενός κέντρου κινητικότητας, προκειμένου να προσφέρει στο κοινό μια υπηρεσία πληροφόρησης για τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η περιφέρεια μεταβίβασε αυτό το καθήκον στην ΕΕΒ κατά την ίδρυσή της την 1η Ιανουαρίου 1997. Η λειτουργία του MZE είναι ένα από τα καθήκοντα που σχετίζονται με τον σχεδιασμό και τον συντονισμό των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, τα οποία έχουν ανατεθεί ρητώς στην ΕΕΒ στο πλαίσιο της εταιρικής σύμβασής της.

(185) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 και το άρθρο 6 του NNVG, η παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών αποτελεί δημόσιο καθήκον. Ο τρόπος με τον οποίο ασκείται αυτό το δημόσιο καθήκον πρέπει να διατυπώνεται σε ΠΤΜ. Στο ΠΤΜ της περιφέρειας Emsland εκφράζεται η άποψη ότι η διαθεσιμότητα εκτενών και επίκαιρων πληροφοριών σχετικά με τις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών, οι οποίες παρέχονται από το MZE, αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος αυτού του δημόσιου καθήκοντος.

(186) Η λειτουργία του MZE συμβάλλει στην αποτελεσματική και ομαλή παροχή δημόσιων μεταφορών και με αυτόν τον τρόπο συνεισφέρει στην επίτευξη στόχου κοινού συμφέροντος.

7.3.1.1.3. **Λεωφορεία-ταξί**

(187) Η περιφέρεια Emsland αποφάσισε να επεκτείνει το σύστημα λεωφορείων-ταξί στην περιοχή για δύο διαφορετικούς λόγους ([41]):

— τη βελτίωση της συγκοινωνιακής διασύνδεσης των πόλεων και των χωριών της περιφέρειας με τους σιδηροδρομικούς σταθμούς·

— τη βελτιστοποίηση της συγκοινωνιακής διασύνδεσης εντός των πόλεων και των χωριών.

(188) Τα λεωφορεία-ταξί χρησιμοποιούνται σε ώρες μη αιχμής στις διαδρομές δημόσιων μεταφορών, προκειμένου να βελτιωθεί η προσφορά δημόσιων μεταφορών σε αυτές τις ώρες. Τα λεωφορεία-ταξί είναι φιλικά προς τα αναπηρικά αμαξίδια και τα παιδικά καρότσια.

(189) Η Επιτροπή κατά τα τελευταία έτη σε μια σειρά από έγγραφα στρατηγικής πάντα τόνιζε πόσο σημαντικές είναι οι καλύτερες διατροπικές συνδέσεις. Οι κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το 2013 οι οποίες προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([42]) ορίζουν τη βέλτιστη ενσωμάτωση και την αμοιβαία σύνδεση όλων των φορέων μεταφορών ως έναν από τους κύριους στόχους της. Και η διατροπική σύνδεση εντός των πόλεων και των χωριών οδηγεί σε πιο αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών. Μια υψηλότερη συχνότητα των δυνητικά διαθέσιμων, ευρύτερων προσφορών των δημόσιων μεταφορών είναι προς το συμφέρον του πληθυσμού της περιφέρειας Emsland, ειδικά διότι πρόκειται για μία από τις λιγότερο πυκνοκατοικημένες περιοχές της Γερμανίας. Επομένως, ο συντονισμός της επέκτασης του συστήματος λεωφορείων-ταξί μπορεί να χαρακτηριστεί ως συμβολή σε έναν στόχο κοινού συμφέροντος.

(190) Όπως και για τις μετοχές του 1998, ισχύει επίσης για την κατοχή των λεωφορείων-ταξί ότι αν αυτή μπορούσε να εξασφαλίσει πλεονέκτημα στην ΕΒΒ σε σχέση με τις οικονομικές δραστηριότητές της, η χρηματοδότηση των λεωφορείων δεν θα αποτελούσε πλέον αποκλειστικά συμβολή στην επίτευξη του στόχου του συντονισμού των μεταφορών. Συνεπώς, η πρώτη προϋπόθεση για τη συμβατότητα των ενισχύσεων σύμφωνα με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ πληρούται μόνο αν η ΕΕΒ δεν χρησιμοποιεί τα λεωφορεία-ταξί για τους σκοπούς των οικονομικών δραστηριοτήτων της. Στις παρατηρήσεις της 5ης Νοεμβρίου 2012, η Γερμανία επιβεβαίωσε ότι τα λεωφορεία-ταξί κατά την περίοδο της εξέτασης χρησιμοποιούνταν κυρίως για την υπηρεσία λεωφορείου-ταξί και η ότι ΕΕΒ μεταβίβασε στην περιφέρεια τα έσοδα από την πώληση των λεωφορείων. Οι γερμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι οι ίδιες αρχές θα ίσχυαν για το μέλλον. Βάσει αυτής της δέσμευσης εκ μέρους της Γερμανίας, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η χρηματοδότηση των λεωφορείων-ταξί εξυπηρετούσε μόνο τον σκοπό του συντονισμού των μεταφορών.

7.3.1.2. ***Αναγκαιότητα της ενίσχυσης και χαρακτήρας κινήτρου.***

7.3.1.2.1. **Μετοχές του 1998**

(191) Η μεταβίβαση των μετοχών του 1998 (μαζί με άλλα μέτρα, όπως η αρχική εισφορά κεφαλαίου —δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης) επέτρεψε τελικά τη δημιουργία της ΕΕΒ. Χωρίς αυτό το μέτρο, η ΕΕΒ δεν θα ήταν σε θέση να ασκεί τα δημόσια καθήκοντά της στον τομέα του σχεδιασμού και του συντονισμού των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση με τη μορφή της μεταβίβασης των μετοχών του 1998 είναι απαραίτητη προκειμένου να υλοποιηθεί ο προαναφερθείς στόχος κοινού συμφέροντος και έχει χαρακτήρα κινήτρου.

([41]) Απόφαση του περιφερειακού συμβουλίου της περιφέρειας Emsland της 20ής Φεβρουαρίου 2006.

([42]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013 περί των κατευθυντήριων γραμμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

7.3.1.2.2. **Κέντρο κινητικότητας Emsland**

(192) Η περιφερειακή επιτροπή κατά την ίδρυση του MZE τον Ιούλιο του 1995 διαπίστωσε ότι η έλλειψη εύκολα προσβάσιμων πληροφοριών σχετικά με δυνατότητες για ταξίδια αποτελούσε μία από τις μεγαλύτερες ελλείψεις στις δημόσιες μεταφορές στην περιφέρεια Emsland. Στην αγορά της περιφέρειας Emsland δεν παρέχονταν τέτοιες εκτενείς υπηρεσίες. Οι πολίτες δεν χρειαζόταν να πληρώνουν στο MZE για την παροχή των πληροφοριών και για τον λόγο αυτό η ΕΕΒ δεν εισέπραττε από αυτήν τη δραστηριότητα έσοδα, από τα οποία θα μπορούσε να καλύπτει τις σχετικές λειτουργικές δαπάνες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η ενίσχυση ήταν απαραίτητη για τη λειτουργία του MZE και είχε χαρακτήρα κινήτρου.

7.3.1.2.3. **Λεωφορεία-ταξί**

(193) Κατά την επαλήθευση της αναγκαιότητας και του χαρακτήρα κινήτρου της ενίσχυσης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι το έργο δεν θα ήταν οικονομικά βιώσιμο χωρίς την παροχή των λεωφορείων-ταξί. Κατά τη συνεδρίαση του περιφερειακού συμβουλίου της 8ης Φεβρουαρίου 2006 διατυπώθηκε ρητώς ότι η επέκταση του συστήματος λεωφορείων-ταξί δεν θα έπρεπε να επηρεάσει τα ήδη υφιστάμενα συστήματα λεωφορείων-ταξί. Το σύστημα λεωφορείων-ταξί θα έπρεπε να εισαχθεί μόνο σε περιοχές στις οποίες άλλα συστήματα δεν θα ήταν οικονομικά βιώσιμα.

(194) Η ΕΕΒ αγόρασε τα λεωφορεία στο όνομα της περιφέρειας και τα διέθετε σε τρίτους, βάσει συμβάσεων και υπό διαφανείς όρους, οι οποίοι καθορίζονταν από την περιφέρεια Emsland. Τα λεωφορεία λάμβαναν τρίτοι δωρεάν και η ΕΕΒ δεν λάμβανε εισοδήματα από ενοίκια ή άλλα έσοδα από τη διάθεση των λεωφορείων, από τα οποία θα μπορούσε να χρηματοδοτήσει την αγορά των λεωφορείων. Τα λεωφορεία χρησιμοποιούνταν από υπεργολάβους και τρίτους, όμως όχι από την ίδια την ΕΕΒ. Συνεπώς, η ΕΕΒ πάλι δεν καταχώριζε έσοδα από την οικονομική εκμετάλλευση των λεωφορείων-ταξί. Η ΕΕΒ ενεργούσε για μια δημόσια υπηρεσία μεταφορών ως ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης. Συντόνιζε την υπηρεσία λεωφορείου-ταξί, στο πλαίσιο των υποχρεώσεών της στον τομέα των δημόσιων μεταφορών όπως ορίζονται στην εταιρική σύμβαση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 14). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η ενίσχυση για την ΕΕΒ ήταν απαραίτητη για την ανάπτυξη του συστήματος λεωφορείων-ταξί και είχε χαρακτήρα κινήτρου.

7.3.1.3. ***Αναλογικότητα της ενίσχυσης***

7.3.1.3.1. **Μετοχές του 1998**

(195) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι τα μερίσματα που προέκυψαν από την κυριότητα των μετοχών του 1998 δεν παρακρατήθηκαν από την ΕΕΒ. Είτε χρησιμοποιήθηκαν για την εξόφληση της μεταφοράς μαθητών (και με αυτόν τον τρόπο χρησιμοποιήθηκαν αντί των πόρων της περιφέρειας), είτε μεταβιβάστηκαν στην περιφέρεια. Ως εκ τούτου, μπορεί να υποτεθεί ότι η αγοραία αξία των μετοχών του 1998 μειώθηκε, εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται η υποχρέωση πληρωμής των μερισμάτων στην περιφέρεια, αφού η οικονομική αξία αυτών των μετοχών μειώνεται λόγω αυτής της υποχρέωσης.

(196) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η ενίσχυση με τη μορφή της μεταβίβασης των μετοχών του 1998 περιορίζεται στον ελάχιστο βαθμό που απαιτείται για να μπορεί η ΕΕΒ να ασκεί τα δημόσια καθήκοντά της στον τομέα του συντονισμού των μεταφορών και, ως εκ τούτου, είναι αναλογική προς τον στόχο που επιδιώκεται με το μέτρο.

7.3.1.3.2. **Κέντρο κινητικότητας Emsland**

(197) Όπως έχει ήδη αναφερθεί (βλέπε αιτιολογική σκέψη 77), η περιφέρεια επέστρεφε στην ΕΕΒ τις δαπάνες που πράγματι προέκυπταν σε σχέση με τη λειτουργία του MZE και δεν προβλεπόταν περιθώριο κέρδους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η ενίσχυση που χορηγείται ως αποτέλεσμα του κοινοποιηθέντος μέτρου είναι αναλογική.

7.3.1.3.3. **Λεωφορεία-ταξί**

(198) Κατά την εξέταση της αναλογικότητας της ενίσχυσης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις ακόλουθες πτυχές:

— η ΕΕΒ αγόρασε τα λεωφορεία για λογαριασμό της περιφέρειας και της καταβλήθηκε το πραγματικό κόστος·

— η ΕΕΒ δεν αποκτά εισοδήματα από τη διάθεση των λεωφορείων-ταξί σε τρίτους·

— αν η ΕΕΒ δεν επιτύχει να βρει τρίτους που να ενδιαφέρονται για τη λειτουργία των λεωφορείων-ταξί, αυτά τα λεωφορεία επιστρέφονται στην περιφέρεια·

— αν τα λεωφορεία-ταξί δεν είναι πλέον σε λειτουργία, πωλούνται, και τα έσοδα της πώλησης μεταβιβάζονται στην περιφέρεια.

(199) Με βάση αυτές τις πτυχές, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η ενίσχυση για τη χρηματοδότηση λεωφορείων-ταξί είναι αναλογική.

7.3.1.4. ***Η ενίσχυση ή η επιχορηγούενη δραστηριότητα διατίθεται σε όλους τους χρήστες, χωρίς διακρίσεις.***

7.3.1.4.1. **Μετοχές του 1998**

(200) Οι υπηρεσίες της ΕΕΒ στον τομέα του συντονισμού των μεταφορών αποτελούν δημόσια καθήκοντα και αυτές οι δραστηριότητες διατίθενται εξ ορισμού σε όλους, χωρίς διακρίσεις.

7.3.1.4.2. **Κέντρο κινητικότητας Emsland**

(201) Το ΜΖΕ διαθέτει δωρεάν πληροφορίες σε όλους τους ενδιαφερόμενους πολίτες. Επιπλέον, συλλέγει δεδομένα από όλους τους παρόχους δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών που επιθυμούν να παρέχουν αυτά τα δεδομένα. Οι πάροχοι υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών δεν χρειάζεται να πληρώνουν το ΜΖΕ για τη διάθεση πληροφοριών για τις υπηρεσίες που παρέχουν.

(202) Επομένως προκύπτει ότι η πρόσβαση στην επίμαχη υπηρεσία είναι ανοικτή σε όλους τους χρήστες χωρίς διακρίσεις.

7.3.1.4.3. **Λεωφορεία-ταξί**

(203) Η ΕΕΒ προσέφερε τα λεωφορεία-ταξί υπό τους ίδιους όρους σε όλες τις επιχειρήσεις λεωφορείων στην περιφέρεια, οι οποίες λειτουργούν υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών. Αυτοί οι όροι καθορίστηκαν από την περιφέρεια Emsland. Η περιφέρεια απέστειλε επιστολή στις επιχειρήσεις λεωφορείων, από την οποία προέκυψαν οι όροι υπό τους οποίους διατίθεντο τα λεωφορεία-ταξί και τους ζήτησε να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους.

(204) Εκμισθώθηκαν με βάση ένα πρότυπο σύμβασης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 80), στο οποίο καθοριζόταν ότι οι επιχειρήσεις μεταφορών βαρύνονται με το κόστος λειτουργίας και συντήρησης, αλλά δεν χρειάζεται να πληρώνουν ενοίκιο. Τα λεωφορεία χρησιμοποιούνταν από υπεργολάβους στις διαδρομές της ΕΕΒ και από άλλες επιχειρήσεις λεωφορείων στις δικές τους διαδρομές.

(205) Κατόπιν διαβούλευσης με την περιφέρεια, τα λεωφορεία χρησιμοποιήθηκαν εν μέρει και στο πλαίσιο της μεταφοράς μαθητών. Αυτό ισχύει και για τα πέντε λεωφορεία-ταξί.

(206) Επομένως προκύπτει ότι η πρόσβαση στην επίμαχη υποδομή ήταν ανοικτή σε όλους τους χρήστες χωρίς διακρίσεις.

7.3.1.5. ***Η ενίσχυση δεν οδηγεί σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού οι οποίες αντίκεινται στο κοινό συμφέρον.***

7.3.1.5.1. **Μετοχές του 1998**

(207) Η μεταβίβαση των μετοχών του 1998 επέτρεψε — από οικονομική άποψη — μόνο τη δημιουργία της επιχείρησης ΕΕΒ, η οποία ασκεί κατά προτεραιότητα δημόσια καθήκοντα στον τομέα του συντονισμού των μεταφορών. Ως εκ τούτου, το μέτρο δεν οδηγεί σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού οι οποίες αντίκεινται στο κοινό συμφέρον.

7.3.1.5.2. **Κέντρο κινητικότητας Emsland**

(208) Όπως προαναφέρθηκε, το ΜΖΕ συλλέγει υπό τους ίδιους όρους δεδομένα από όλες τις επιχειρήσεις μεταφορών που δραστηριοποιούνται στην περιφέρεια Emsland και διαθέτει αυτά τα δεδομένα δωρεάν στους πολίτες. Ως εκ τούτου, δεν οδηγεί σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού οι οποίες αντίκεινται στο κοινό συμφέρον.

7.3.1.5.3. **Λεωφορεία-ταξί**

(209) Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η περιφέρεια Emsland διέταξε την επέκταση του συστήματος λεωφορείων-ταξί, υπό τον όρο να μην έχει επίδραση στα υφιστάμενα συστήματα λεωφορείων-ταξί και να πραγματοποιείται σε διαδρομές που θα ήταν μη κερδοφόρες. Επειδή διατίθεντο σε όλους τους ενδιαφερόμενους υπό τους ίδιους όρους, δεν αναμένεται η εισαγωγή αυτών των πρόσθετων διαδρομών να έχει προκαλέσει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που αντίκεινται στο κοινό συμφέρον.

7.3.1.6. ***Συμπέρασμα και προϋποθέσεις***

(210) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε με τη μορφή μετοχών του 1998 καθώς και τα λεωφορεία-ταξί και το MZE συμβάλλουν στην επίτευξη ενός στόχου κοινού συμφέροντος, είναι απαραίτητα και βρίσκονται σε αναλογική σχέση με αυτόν τον στόχο και ότι το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών δεν επηρεάζεται σε βαθμό που αντίκειται στο κοινό συμφέρον.

(211) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 178 και επ., η μεταβίβαση των μετοχών του 1998 δεν μπορεί να θεωρηθεί αποκλειστική συμβολή στον στόχο του συντονισμού των μεταφορών, καθώς η EEB από την κατοχή αυτών των μετοχών και τη δυνατότητα να τις διαθέτει ελεύθερα αποκτά δυνητικό πλεονέκτημα όσον αφορά τις οικονομικές δραστηριότητές της, οι οποίες δεν εξυπηρετούν απαραίτητα τις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών. Για να πληροί αυτό το μέτρο την πρώτη προϋπόθεση συμβατότητας, η EEB δεν επιτρέπεται ούτε να παρακρατήσει μερίσματα ή έσοδα από ενδεχόμενη πώληση των μετοχών του 1998 ούτε να χρησιμοποιήσει αυτές τις μετοχές ως εγγύηση για να λάβει από τρίτους χρηματοπιστωτικά μέσα για οικονομικές δραστηριότητες. Η Επιτροπή θα καθορίσει αυτό ως προϋπόθεση για τη συμβατότητα της μεταβίβασης των μετοχών του 1998 με την εσωτερική αγορά.

(212) Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι αυτά τα μέτρα είναι συμβατά με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ, με την επιφύλαξη της προϋπόθεσης σε σχέση με τη χρήση των μετοχών του 1998.

7.3.2. ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1107/70

(213) Το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 επιτρέπει τον έλεγχο της πληρωμής ορισμένων υπηρεσιών που σχετίζονται με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας και αντιστοιχούν με τις απαιτήσεις του συντονισμού των μεταφορών σε επιχείρηση μεταφορών ή σε σχέση με δραστηριότητες για τις οποίες δεν ισχύει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(214) Όπως και στις προηγούμενες περιπτώσεις, θεωρείται ότι οι τοπικές και περιφερειακές μεταφορές με λεωφορεία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ([43]) και ότι εφαρμόζεται το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70.Σύμφωνα με αυτόν τον κανονισμό, οι πληρωμές της περιφέρειας Emsland μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά μόνο αν δεν υπερβαίνουν το κόστος παροχής ορισμένων δημόσιων καθηκόντων από την EEB. Στη συνέχεια πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον η EEB έχει λάβει κατάλληλη αντιστάθμιση για την άσκηση των καθηκόντων της.

7.3.2.1. ***Μετοχές του 1998***

(215) Όπως περιγράφεται ανωτέρω, οι μετοχές της RWE μεταβιβάστηκαν στην EEB στο πλαίσιο της απόφασης του Συμβουλίου να αναλάβει τη λειτουργία της ΕΕ. Αυτή η επιχείρηση ασκούσε προηγουμένως δημόσια καθήκοντα στο πλαίσιο της διοίκησης της περιφέρειας στον τομέα του σχεδιασμού και του συντονισμού των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών. Για να μπορεί να δραστηριοποιηθεί η EEB, έπρεπε να αποκτήσει ισολογισμό έναρξης. Σύμφωνα με το άρθρο 3 της εταιρικής σύμβασής της, τα καθήκοντα της EEB περιλαμβάνουν την κατάρτιση του ΠΤΜ για την περιφέρεια Emsland, τη λειτουργία του MZE και την οργάνωση της μεταφοράς μαθητών. Όλα αυτά τα καθήκοντα μπορούν να θεωρηθούν συμβολή στην ανάπτυξη των δημόσιων τοπικών μεταφορών στην περιφέρεια.

(216) Χωρίς τα έσοδα από μερίσματα, η αγοραία αξία των μετοχών του 1998 μειώνεται στην οικονομική αξία αυτών των μετοχών στον ισολογισμό της EEB. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η ενίσχυση με τη μορφή της μεταβίβασης των μετοχών του 1998 περιορίζεται στο ελάχιστο που απαιτείται για να μπορεί η EEB να ασκεί τα δημόσια καθήκοντά της και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει υπέρμετρη αντιστάθμιση.

7.3.2.2. ***Κέντρο κινητικότητας Emsland***

(217) Όπως ήδη αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 47, η περιφέρεια αποφάσισε στις 31 Ιουλίου 1995 τη λειτουργία ενός κέντρου κινητικότητας, προκειμένου να προσφέρει στο κοινό μια υπηρεσία πληροφόρησης για τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η περιφέρεια μεταβίβασε αυτό το καθήκον στην EEB κατά την ίδρυσή της την 1η Ιανουαρίου 1997. Η λειτουργία του MZE είναι ένα από τα καθήκοντα που εκχωρήθηκαν ρητώς στην EEB στο πλαίσιο της εταιρικής σύμβασής της.

(218) Όπως έχει ήδη αναφερθεί (βλέπε αιτιολογική σκέψη 77), η περιφέρεια επέστρεφε στην EEB τις δαπάνες που πράγματι προέκυπταν σε σχέση με τη λειτουργία του MZE και δεν προβλεπόταν περιθώριο κέρδους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση που χορηγείται ως αποτέλεσμα του κοινοποιηθέντος μέτρου δεν οδηγεί σε λήψη υπέρμετρης αντιστάθμισης από την EBB.

([43]) Βλέπε υποσημείωση 36.

7.3.2.3. ***Λεωφορεία-ταξί***

(219) Όπως ήδη αναφέρθηκε, η περιφέρεια Emsland αποφάσισε να επεκτείνει το σύστημα λεωφορείων-ταξί στην περιοχή για δύο διαφορετικούς λόγους ([44]):

— τη βελτίωση της συγκοινωνιακής διασύνδεσης των πόλεων και των χωριών της περιφέρειας με τους σιδηροδρομικούς σταθμούς·

— τη βελτιστοποίηση της συγκοινωνιακής διασύνδεσης εντός των πόλεων και των χωριών.

(220) Τα λεωφορεία-ταξί χρησιμοποιούνται σε ώρες μη αιχμής στις διαδρομές δημόσιων μεταφορών, προκειμένου να βελτιωθεί η προσφορά δημόσιων μεταφορών σε αυτές τις ώρες. Τα λεωφορεία-ταξί είναι φιλικά προς τα αναπηρικά αμαξίδια και τα παιδικά καρότσια.

(221) Η Γερμανία επιβεβαίωσε ότι τα λεωφορεία-ταξί μπορούν να χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο μόνο για την υπηρεσία λεωφορείου-ταξί. Σε περίπτωση που η ΕΕΒ πωλήσει τα λεωφορεία, είναι υποχρεωμένη να μεταβιβάσει στην περιφέρεια τα έσοδα της πώλησης (όπως έχει ήδη συμβεί σε μία περίπτωση).

(222) Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι δεν υπάρχει υπέρμετρη αντιστάθμιση για τους ακόλουθους λόγους:

— η ΕΕΒ αγόρασε τα λεωφορεία για λογαριασμό της περιφέρειας και της καταβλήθηκε το πραγματικό κόστος·

— η ΕΕΒ δεν αποκτά εισοδήματα από τη διάθεση των λεωφορείων-ταξί σε τρίτους·

— αν η ΕΕΒ δεν επιτύχει να βρει τρίτους που να ενδιαφέρονται για τη λειτουργία των λεωφορείων-ταξί, αυτά τα λεωφορεία επιστρέφονται στην περιφέρεια·

— αν τα λεωφορεία-ταξί δεν είναι πλέον σε λειτουργία, πωλούνται, και τα έσοδα της πώλησης μεταβιβάζονται στην περιφέρεια.

7.3.2.4. ***Συμπέρασμα και επιφύλαξη***

(223) Λαμβάνοντας υπόψη τις ανωτέρω σκέψεις, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε υπό τη μορφή μετοχών του 1998 καθώς και τα λεωφορεία-ταξί και το MZE δεν αποτελούν υπέρμετρη αντιστάθμιση για την άσκηση δημόσιων καθηκόντων, τα οποία ασκεί η ΕΕΒ για την περιφέρεια Emsland.

(224) Όπως αναφέρεται ανωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 117 και επ., η μεταβίβαση των μετοχών του 1998 δεν μπορεί να θεωρηθεί αποκλειστική συμβολή στις μη οικονομικές δραστηριότητες της ΕΕΒ, καθώς η ΕΕΒ αποκτά δυνητικό πλεονέκτημα όσον αφορά τις οικονομικές δραστηριότητες από την κατοχή αυτών των μετοχών και τη δυνατότητα να τις διαθέτει ελεύθερα. Για να πληροί αυτό το μέτρο την πρώτη προϋπόθεση συμβατότητας, η ΕΕΒ δεν επιτρέπεται ούτε να παρακρατήσει μερίσματα ή έσοδα από ενδεχόμενη πώληση των μετοχών του 1998 ούτε να χρησιμοποιήσει αυτές τις μετοχές ως εγγύηση για να λάβει από τρίτους χρηματοπιστωτικά μέσα για οικονομικές δραστηριότητες. Η Επιτροπή θα συνδέσει τη συμβατότητα της μεταβίβασης των μετοχών του 1998 με την ενιαία αγορά με την επιφύλαξη της εκπλήρωσης αυτής της προϋπόθεσης.

(225) Λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερθείσες σκέψεις, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι τα εν λόγω μέτρα, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά, με την επιφύλαξη της προϋπόθεσης σε σχέση με τη χρήση των μετοχών του 1998,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το αρχικό κεφάλαιο και οι 280 310 μετοχές της εταιρείας ενέργειας RWE αποτελούν υφιστάμενη ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 108 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του άρθρου 1 στοιχείο β) σημείο iv) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 της Επιτροπής ([45]).

Άρθρο 2

Τα μερίσματα που έλαβε η Emsländische Eisenbahn GmbH από τις μετοχές, καθώς και η αντιστάθμιση για τον συντονισμό των μεταφορών μαθητών και για την κατάρτιση του Προγράμματος Τοπικών Μεταφορών δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

([44]) Βλέπε υποσημείωση 41.

([45]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

Άρθρο 3

Όσον αφορά την αντιστάθμιση, την οποία έλαβε η Emsländische Eisenbahn GmbH για τη λειτουργία του Κέντρου Κινητικότητας Emsland, αυτή η ενδεχόμενη ενίσχυση είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70.

Άρθρο 4

1. Στον βαθμό που τα μεταβιβασθέντα στην Emsländische Eisenbahnen GmbH λεωφορεία συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτή η ενίσχυση είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, με την επιφύλαξη της υποχρέωσης της Γερμανίας σύμφωνα με την παράγραφο 2.

2. Τα λεωφορεία-ταξί χρησιμοποιούνται για την υπηρεσία λεωφορείου-ταξί. Σε περίπτωση που η ΕΕΒ πωλήσει ένα από τα λεωφορεία, είναι υποχρεωμένη να διαβιβάσει τα έσοδα στην περιφέρεια Emsland.

Άρθρο 5

Η ενίσχυση που χορήγησε η Γερμανία στην Emsländische Eisenbahn GmbH μέσω μεταβίβασης 37 630 μετοχών της RWE το 1998 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6.

Άρθρο 6

1. Οι μετοχές δεν επιτρέπεται να πωληθούν ή να χρησιμοποιηθούν ως εγγύηση, εκτός αν πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 2.

2. Εντός διαστήματος δύο μηνών από την αποδοχή αυτής της απόφασης, η Emsländische Eisenbahn GmbH θα υπογράψει μια συμφωνία με την περιφέρεια Emsland σε σχέση με τις μετοχές της RWE. Με τη συμφωνία πρέπει να επιβεβαιωθούν τα εξής:

— Οι μετοχές RWE της δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εγγύηση ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο που θα ευνοούσε τις οικονομικές δραστηριότητες της ΕΕΒ.

— Η ΕΕΒ εκχωρεί όλα τα μερίσματα από τις μετοχές της RWE στην περιφέρεια Emsland.

— Όλα τα πιθανά έσοδα τα οποία αποκτά η ΕΕΒ από την πώληση των μετοχών της RWE εκχωρούνται στην περιφέρεια Emsland.

Άρθρο 7

Η Γερμανία οφείλει να ενημερώσει την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που έλαβε προκειμένου να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση εντός διαστήματος δύο μηνών από την κοινοποίησή της.

Άρθρο 8

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 30 Σεπτεμβρίου 2016.

Για την Επιτροπή

Margrethe VESTAGER

Μέλος της Επιτροπής