



### Cuprins

#### II Acte fără caracter legislativ

##### REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/635 al Comisiei din 30 martie 2017 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată** ..... 1
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/636 al Comisiei din 30 martie 2017 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată** ..... 4
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/637 al Comisiei din 4 aprilie 2017 de modificare pentru a 265-a oară a Regulamentului (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități asociate cu ISIL (Da'esh) și cu organizația Al-Qaida** ..... 7
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/638 al Comisiei din 4 aprilie 2017 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume ..... 9

##### DECIZII

- ★ **Decizia (UE) 2017/639 a Comisiei din 30 septembrie 2016 privind ajutorul de stat SA.23216 – C 54/07 (ex NN 55/07) în favoarea Emsländische Eisenbahn GmbH, Germania [notificată cu numărul C(2016) 6232]<sup>(1)</sup>** ..... 11

##### Rectificări

- ★ **Rectificare la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/326 al Comisiei din 24 februarie 2017 de modificare pentru a 261-a oară a Regulamentului (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități asociate cu organizațiile ISIL (Da'esh) și Al-Qaida (JO L 49, 25.2.2017)** ..... 40

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE.

- ★ Rectificare la Directiva (UE) 2016/1919 a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2016 privind asistența juridică gratuită pentru persoanele suspectate și persoanele acuzate în cadrul procedurilor penale și pentru persoanele căutate în cadrul procedurilor privind mandatul european de arestare (JO L 297, 4.11.2016) ..... 40
- ★ Rectificare la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/220 al Comisiei din 3 februarie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1217/2009 al Consiliului privind crearea unei rețele de colectare de informații contabile privind veniturile și activitatea economică a exploatațiilor agricole în Uniunea Europeană (JO L 46, 19.2.2015) ..... 41

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/635 AL COMISIEI

din 30 martie 2017

## privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii <sup>(1)</sup>, în special articolul 57 alineatul (4) și articolul 58 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Pentru a asigura aplicarea uniformă a Nomenclurii combinate anexate la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului <sup>(2)</sup>, este necesar să se adopte măsuri privind clasificarea mărfurilor menționate în anexa la prezentul regulament.
- (2) Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 stabilește regulile generale pentru interpretarea Nomenclurii combinate. Aceste reguli se aplică, de asemenea, oricăror alte nomenclaturi bazate integral sau parțial pe aceasta sau care îi adaugă acesteia subdiviziuni suplimentare și care sunt stabilite prin dispoziții specifice ale Uniunii, în vederea aplicării de măsuri tarifare sau de altă natură privind comerțul cu mărfuri.
- (3) În temeiul acestor reguli generale, mărfurile descrise în coloana 1 a tabelului din anexă ar trebui clasificate la codul NC indicat în coloana 2, pe baza motivelor care figurează în coloana 3 a tabelului menționat.
- (4) Este necesar să se prevadă posibilitatea invocării în continuare de către titular, pentru o anumită perioadă de timp, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, a informațiilor tarifare obligatorii care sunt emise în legătură cu mărfurile vizate de prezentul regulament, dar care nu sunt conforme cu acesta. Perioada respectivă ar trebui să fie de trei luni.
- (5) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului Codului vamal,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Mărfurile descrise în coloana 1 a tabelului din anexă se clasifică în Nomenclatura combinată la codul NC indicat în coloana 2 a tabelului menționat.

*Articolul 2*

Informațiile tarifare obligatorii care nu sunt conforme cu prezentul regulament pot fi în continuare invocate, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, timp de trei luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

<sup>(1)</sup> JO L 269, 10.10.2013, p. 1.

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO L 256, 7.9.1987, p. 1).

*Articolul 3*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 30 martie 2017.

*Pentru Comisie,  
pentru președinte  
Stephen QUEST  
Director general  
Direcția Generală Impozitare și Uniune Vamală*

---

## ANEXĂ

Descrierea mărfurilor	Clasificare (Cod NC)	Motive
(1)	(2)	(3)
<p>Articol de forma unui cartuș cilindric gol, fabricat din material plastic transparent, lung de aproximativ 44 mm și etanșat la capătul inferior cu un capac amovibil, cu rolul de capac protector. Partea superioară a cartușului are forma unui muștiuc și prezintă un mic orificiu prin care pot fi inhalați vaporii.</p> <p>Utilizatorul umple cartușul gol cu un lichid special, numit „e-lichid”, și introduce apoi cartușul în țigăreta electronică. Același cartuș poate fi reumplut și reutilizat pentru fumat de 10 până la 20 de ori înainte de a fi eliminat ca deșeu.</p> <p>Muștiucul joacă rolul filtrului țigaretelor convenționale din tutun. După introducerea cartușului în țigăreta electronică, utilizatorul introduce capătul muștiucului în gură și inhalează. În urma acestei acțiuni, atomizorul din țigăreta electronică convertește lichidul într-un curent ușor de vaporii care este apoi eliberat, prin muștiuc, în gura utilizatorului.</p> <p>A se vedea imaginile (*).</p>	8543 90 00	<p>Clasificarea se stabilește pe baza regulilor generale 1 și 6 de interpretare a Nomenclaturii combinate, a notei 2 litera (s) la capitolul 39, a notei 2 litera (b) la secțiunea XVI, precum și pe baza textului codurilor NC 8543 și 8543 90 00.</p> <p>Utilizatorul nu ar pune o țigăreță electronică în gură în absența muștiucului, iar curentul de vaporii nu ar fi eliberat fără activarea atomizorului cu ajutorul muștiucului. Prin urmare, cartușul cu partea superioară de formă specială este o componentă esențială pentru funcționarea țigaretii electronice și nu un simplu recipient fabricat din material plastic. În consecință, clasificarea la poziția 3926, ca „Articole din materiale plastice”, este exclusă.</p> <p>În conformitate cu avizul de clasificare în Sistemul armonizat 8543 70/5, o țigăreță electronică completă trebuie să fie clasificată ca „Alte mașini și aparate” la subpoziția 8543 70.</p> <p>Prin urmare, cartușul trebuie să fie clasificat la codul NC 8543 90 00, ca „Părți de mașini și aparate electrice care au o funcție proprie, nedenumite și necuprinse în altă parte” în acest capitol.</p>

(\* ) Imaginile au caracter pur informativ.



**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/636 AL COMISIEI****din 30 martie 2017****privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii <sup>(1)</sup>, în special articolul 57 alineatul (4) și articolul 58 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Pentru a asigura aplicarea uniformă a Nomenclurii combinate anexate la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului <sup>(2)</sup>, este necesar să se adopte măsuri privind clasificarea mărfurilor menționate în anexa la prezentul regulament.
- (2) Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 stabilește regulile generale pentru interpretarea Nomenclurii combinate. Aceste reguli se aplică, de asemenea, oricăror alte nomenclaturi bazate integral sau parțial pe aceasta sau care îi adaugă acesteia subdiviziuni suplimentare și care sunt stabilite prin dispoziții specifice ale Uniunii, în vederea aplicării de măsuri tarifare sau de altă natură privind comerțul cu mărfuri.
- (3) În temeiul respectivelor reguli generale, ar trebui ca mărfurile descrise în coloana 1 a tabelului din anexă să fie clasificate la codul NC indicat în coloana 2, pe baza motivelor prezentate în coloana 3 a tabelului respectiv.
- (4) Este necesar să se prevadă posibilitatea invocării în continuare de către titular, pentru o anumită perioadă de timp, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, a informațiilor tarifare obligatorii care sunt emise în legătură cu mărfurile vizate de prezentul regulament, dar care nu sunt conforme cu acesta. Perioada respectivă ar trebui să fie de trei luni.
- (5) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului Codului vamal,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Mărfurile descrise în coloana 1 a tabelului din anexă se clasifică în Nomenclatura combinată la codul NC indicat în coloana 2 a tabelului menționat.

*Articolul 2*

Informațiile tarifare obligatorii care nu sunt conforme cu prezentul regulament pot fi în continuare invocate, în conformitate cu articolul 34 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, timp de trei luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

<sup>(1)</sup> JO L 269, 10.10.2013, p. 1.<sup>(2)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO L 256, 7.9.1987, p. 1).

*Articolul 3*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 30 martie 2017.

*Pentru Comisie,  
pentru președinte  
Stephen QUEST  
Director general  
Direcția Generală Impozitare și Uniune Vamală*

---

## ANEXĂ

Descrierea mărfurilor	Clasificare (cod NC)	Motive
(1)	(2)	(3)
<p>O pereche de cataramă utilizate ca mecanism de blocare a centurilor de siguranță. Fiecare cataramă constă într-un mecanism de blocare din metal, o carcasă din material plastic, o bandă textilă, elemente de legătură metalice și un senzor electric care generează un semnal sonor atunci când centurile de siguranță ale vehiculului ar trebui să fie cuplate, dar nu sunt cuplate.</p> <p>Compoziția totală a produsului, în procente de greutate, este următoarea: 56 % oțel nealiat, 21 % plastic, 13 % materiale textile și 10 % alte materiale.</p> <p>Acesta este un element al ansamblului centurii de siguranță utilizat, de exemplu, pentru scaunele unui autovehicul.</p> <p>A se vedea imaginea (*).</p>	8308 90 00	<p>Clasificarea se stabilește pe baza regulii generale 1, a regulii generale 3 litera (b), a regulii generale 4 și a regulii generale 6 de interpretare a Nomenclaturii combinate, a notei 3 la secțiunea XV, precum și pe baza textului codurilor NC 8308 și 8308 90 00.</p> <p>Produsul are caracteristicile obiective ale unei cataramă întrucât funcționează ca un mecanism de blocare.</p> <p>Clasificarea la poziția 8301 ca mecanism de blocare din metale comune este exclusă, deoarece produsul nu este un dispozitiv de închidere care funcționează cu o cheie sau controlat de o combinație de litere sau cifre și nici un mecanism de blocare acționat electric (a se vedea, de asemenea, Notele explicative la Sistemul armonizat aferent poziției 8301).</p> <p>Clasificarea la poziția 8302 ca decorațiuni, articole de feronerie și articole similare, din metale comune, pentru caroserii este exclusă, întrucât articolul nu este o parte a caroseriei autovehiculului, ci o parte a ansamblului centurii de siguranță.</p> <p>Clasificarea la poziția 8708 ca parte a centurii de siguranță este, de asemenea, exclusă, deoarece această poziție include doar centuri de siguranță ale vehiculelor de la pozițiile 8701-8705, nu și părți ale acestora.</p> <p>Clasificarea la subpoziția 8708 21 ca centuri de siguranță incomplete este, de asemenea, exclusă deoarece produsul reprezintă doar unul dintre elementele unei centuri de siguranță complete (formată din cinci părți principale: cataramă, retractoare, ancore, chingi și cleme de fixare) și, prin urmare, nu are, conform prezentării, caracterul esențial al unui articol complet sau finit.</p> <p>Produsul nu poate fi clasificat, pe baza propriilor caracteristici și proprietăți obiective, la o anumită poziție, dar, cu toate acestea, prin caracteristicile și prin proprietățile sale obiective este cel mai apropiat de cataramă de la poziția 8308. Prin urmare, produsul trebuie clasificat la codul NC 8308 90 00 drept cataramă din metale comune.</p>

(\*) Imaginea are un caracter strict informativ.





**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/637 AL COMISIEI****din 4 aprilie 2017****de modificare pentru a 265-a oară a Regulamentului (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități asociate cu ISIL (Da'esh) și cu organizația Al-Qaida**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 881/2002 al Consiliului din 27 mai 2002 de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități asociate cu ISIL (Da'esh) și cu organizația Al-Qaida <sup>(1)</sup>, în special articolul 7 alineatul (1) litera (a) și articolul 7a alineatul (5),

întrucât:

- (1) Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 conține lista persoanelor, grupurilor și entităților cărora li se aplică înghețarea fondurilor și a resurselor economice în temeiul regulamentului menționat anterior.
- (2) La 30 martie 2017, Comitetul pentru sancțiuni al Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite a decis să modifice o mențiune de pe lista sa a persoanelor, grupurilor și entităților cărora li se aplică înghețarea fondurilor și a resurselor economice. Prin urmare, anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 4 aprilie 2017.

*Pentru Comisie,  
pentru Președinte*

*Șeful interimar al Serviciului Instrumente de Politică Externă*

<sup>(1)</sup> JO L 139, 29.5.2002, p. 9.

## ANEXĂ

Datele de identificare pentru mențiunea „Mujahidin Indonesian Timur (MIT) [*alias* (a) Mujahidin of Eastern Indonesia, (b) East Indonesia Mujahideen, (c) Mujahidin Indonesia Timor, (d) Mujahidin Indonesia Barat (MIB), (e) Mujahidin of Western Indonesia] Adresă: Indonezia; Alte informații: își desfășoară activitatea în Java și Sulawesi (Indonezia) și în provinciile din partea de est a Indoneziei. Liderul său este Abu Wardah, *alias* Santoso (care nu este inclus în listă). Data desemnării menționată la articolul 7d alineatul (2) litera (i): 29.9.2015.” de la rubrica „Persoane juridice, grupuri și entități” din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 se înlocuiesc cu următorul text:

„Mujahidin Indonesian Timur (MIT) [*alias* (a) Mujahidin of Eastern Indonesia, (b) East Indonesia Mujahideen, (c) Mujahidin Indonesia Timor, (d) Mujahidin Indonesia Barat (MIB), (e) Mujahidin of Western Indonesia] Adresă: Indonezia; Alte informații: operează în Java și Sulawesi (Indonezia) și în provinciile din partea de est a Indoneziei. Data desemnării menționată la articolul 7d alineatul (2) litera (i): 29.9.2015.”

---

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/638 AL COMISIEI****din 4 aprilie 2017****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului <sup>(1)</sup>,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în ceea ce privește sectorul fructelor și legumelor și sectorul fructelor și legumelor prelucrate <sup>(2)</sup>, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Rundei Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv.
- (2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 4 aprilie 2017.

*Pentru Comisie,  
pentru președinte  
Jerzy PLEWA  
Director general*

*Direcția Generală Agricultură și Dezvoltare Rurală*

<sup>(1)</sup> JO L 347, 20.12.2013, p. 671.

<sup>(2)</sup> JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

## ANEXĂ

## Valorile forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

Codul NC	Codul țării terțe <sup>(1)</sup>	Valoarea forfetară de import
0702 00 00	EG	350,6
	MA	122,2
	SN	284,4
	TN	214,0
	TR	112,5
	ZZ	216,7
0707 00 05	TR	151,9
	ZZ	151,9
0709 93 10	MA	51,3
	TR	155,7
	ZZ	103,5
0805 10 22, 0805 10 24, 0805 10 28	EG	57,0
	IL	75,3
	MA	49,9
	TN	59,7
	TR	78,6
	ZZ	64,1
	ZZ	69,0
0805 50 10	TR	69,0
	ZZ	69,0
0808 10 80	BR	111,0
	CL	116,7
	CN	161,4
	US	133,8
	ZA	116,3
	ZZ	127,8
	ZZ	127,8
0808 30 90	AR	125,6
	CL	151,0
	CN	84,1
	ZA	121,4
	ZZ	120,5
	ZZ	120,5

<sup>(1)</sup> Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (UE) nr. 1106/2012 al Comisiei din 27 noiembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 471/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile comunitare privind comerțul exterior cu țările terțe, în ceea ce privește actualizarea nomenclatorului țărilor și teritoriilor (JO L 328, 28.11.2012, p. 7). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

## DECIZII

### DECIZIA (UE) 2017/639 A COMISIEI

din 30 septembrie 2016

privind ajutorul de stat SA.23216 – C 54/07 (ex NN 55/07) în favoarea Emsländische Eisenbahn GmbH, Germania

[notificată cu numărul C(2016) 6232]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și, în special, articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispoziția (dispozițiile) menționată (menționate) de mai sus <sup>(1)</sup> și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

#### 1. PROCEDURA

- (1) Prin scrisoarea din 30 august 2002, întreprinderile Ludger Albers oHG, Reinhard Bittner, Elbert GmbH & Co. KG, Auto Fischer GmbH & Co. KG, Kalmer GmbH, Richters Reisen și Wessels Reisen („reclamanții”) au adresat o plângere Comisiei Europene („Comisia”), afirmând că Emsländische Eisenbahn GmbH („EEB”) a beneficiat de ajutor de stat ilegal. La 13 iulie 2006, reclamanții au adresat o nouă scrisoare prin care au extins domeniul de aplicare al plângerii lor și au transmis informații suplimentare la 22 noiembrie 2006.
- (2) În urma acestor plângeri, Comisia a solicitat în repetate rânduri informații autorităților germane <sup>(2)</sup>, la care autoritățile au răspuns <sup>(3)</sup>.
- (3) Prin scrisoarea din 28 noiembrie 2007, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul de instituire a Comunității Europene (Tratatul CE). Germania a transmis observațiile sale la 24 aprilie 2008.
- (4) Decizia Comisiei de inițiere a procedurii („decizia de inițiere a procedurii”) a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* <sup>(4)</sup> la 9 iulie 2008. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile.
- (5) Ca urmare a deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare, reclamanții au transmis un prim set de observații la 21 februarie 2008. După publicare, reclamanții au furnizat observații suplimentare la 25 august 2008 și la 29 august 2008.

<sup>(1)</sup> JO C 174, 9.7.2008, p. 13.

<sup>(2)</sup> La 3 octombrie 2006, 27 noiembrie 2006 și 13 martie 2007.

<sup>(3)</sup> La marți, 24 octombrie 2006, vineri, 26 ianuarie 2007 și marți, 19 iunie 2007.

<sup>(4)</sup> A se vedea nota de subsol 1.

- (6) Nahverkehrsberatung Südwest a prezentat observații la 29 iulie 2008 și a transmis versiuni neconfidențiale ale informațiilor la 16 și 29 octombrie 2008. O altă terță parte, care a ales să-și păstreze anonimatul, a prezentat observații la 23 iulie 2008.
- (7) La 26 noiembrie 2008, Comisia a transmis Germaniei observațiile părților interesate. Comisia a primit observațiile Germaniei prin scrisoarea din 26 ianuarie 2009.
- (8) La 9 iulie 2009, autoritățile germane au furnizat informații suplimentare în urma unei solicitări din partea Comisiei din 30 aprilie 2009.
- (9) Autoritățile germane au furnizat informații suplimentare la 16 decembrie 2009, 4 august 2010 și 23 iunie 2011.
- (10) La 20 octombrie 2011, Comisia a adresat o scrisoare Germaniei, la care a primit răspuns la data de 10 noiembrie 2011.
- (11) La cererea Comisiei, autoritățile germane au furnizat informații suplimentare la 5 iunie 2012, 6 mai 2013 și 21 noiembrie 2013.

## 2. FAPTELE

### 2.1. BENEFICIAR

- (12) Întreprinderea *Emsländische Eisenbahn GmbH* <sup>(5)</sup> („EEB”), beneficiarul ajutorului de stat pretins ilegal, a fost înființată la 1 ianuarie 1997, provenind din agenția publică centralizată cu același nume („EE”).
- (13) *Landkreis Emsland* (administrația publică a regiunii Emsland) a fost unicul acționar al EEB încă de la crearea acesteia. Prin urmare, aceasta exercită un control extins asupra operațiunilor desfășurate de EEB. În conformitate cu articolul 10 din statutul EEB (*Gesellschaftsvertrag*), Landkreis numește directorul general al EEB și are ultimul cuvânt cu privire la deciziile comerciale cheie (conturi anuale, planuri economice etc.).
- (14) În conformitate cu articolul 3 din statutul EEB, acesteia i-au fost atribuite următoarele sarcini publice legate de planificarea și coordonarea transportului public local de călători:
  - întocmirea *Nahverkehrsplan* (planul de transport local, „NVP”) pentru *Landkreis Emsland* după consultarea întreprinderilor care desfășoară operațiunile de transport;
  - crearea și exploatarea unui *Mobilitätszentrale* (un centru public regional de informare pentru călători; „MCE” sau „Centrul de mobilitate Emsland”), precum și introducerea unor sisteme informatice îmbunătățite;
  - organizarea serviciilor de transport școlar și includerea transportului școlar neintegrat în transportul local de călători efectuat prin servicii regulate, în conformitate cu punctele 109 și 114 din *Niedersächsisches Schulgesetz*, versiunea din 3 martie 1998 <sup>(6)</sup> (Legea privind învățământul școlar din Saxonia Inferioară, „NSG”);
  - introducerea unor optimizări tarifare;
  - cooperarea cu sectorul transportului feroviar.

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

<sup>(6)</sup> Monitorul Oficial al Saxoniei Inferioare din 1998, pagina 137, modificată ultima dată prin articolul 2 din Legea din 12 iulie 2007, Monitorul Oficial nr. 22/2007 al Saxoniei Inferioare, pagina 339 – VORIS 22410 01.

- (15) EEB deține câteva *Linienerkehrsgenehmigungen* (licențe de traseu, „LVG”) pentru rute de transport local de călători cu autobuzul pe teritoriul *Landkreis Emsland* <sup>(7)</sup>. EEB a subcontractat exploatarea rutelor (așa-numita *Übertragung der Betriebsführung* <sup>(8)</sup>) pentru care deține aceste licențe către diverse întreprinderi de transport cu autobuzul, între altele și către propria sa filială, EVG.
- (16) EEB participă, de asemenea, la transportul feroviar de marfă, în special pe liniile abătute proprii, precum și la gestionarea infrastructurii acestor linii.

## 2.2. PIAȚA LOCALĂ A TRANSPORTULUI DE CĂLĂTORI CU AUTOBUZUL ÎN LANDKREIS EMSLAND

- (17) Începând cu 1 ianuarie 1996, orașele și *Landkreise* au responsabilitatea, conform *Nahverkehrsgesetz des Landes Niedersachsen* (Legea landului Saxonia Inferioară privind transportul local; „NNVG”), de a asigura condiții adecvate pentru transportul local. Prin urmare, *Landkreis Emsland* avea obligația de a asigura planificarea, organizarea și finanțarea transportului public pe teritoriul *Landkreis*. La rândul său, *Landkreis* a delegat aceste sarcini către EEB, în forma prezentată la articolul 3 din statutul EEB (a se vedea considerentul 14 de mai sus).
- (18) Rețeaua publică de transport cu autobuzul este organizată în trasee pentru care se acordă LVG în conformitate cu punctele 13 și 42 din *Personenbeförderungsgesetz* (legea germană privind transportul național), în condiții concurențiale. Majoritatea societăților care furnizează servicii de transport public de călători pe teritoriul *Landkreis Emsland* sunt înregistrate în *Landkreis*.
- (19) Piața locală de transport cu autobuzul din *Landkreis Emsland* este formată din două componente principale. În sudul *Landkreis*, întreprinderile private de transport cu autobuzul, printre care se numără doi dintre reclamanți (Reinhard Bittner și Kalmer), și-au reorganizat activitățile de transport cu autobuzul într-o asociație tarifară denumită *Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd* (asociația de transport Emsland-Süd, „VGE-Süd”).
- (20) Principalele asociații locale de transport din centrul și nordul regiunii Emsland sunt *RegioNetz-Mitte* (asociația tarifară RegioNet-Centru, formată din EEB și trei întreprinderi private de transport cu autobuzul) și *Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord* (asociația tarifară Emsland Centru/Nord, din care fac parte ceilalți reclamanți).
- (21) EEB organizează transporturi școlare integrate și neintegrate pe întreg teritoriul *Landkreis Emsland*.
- (22) Transportul școlar poate fi integrat în traseele regulate de transport cu autobuzul. Operatorilor traseelor respective li se atribuie un contract, prin care aceștia sunt obligați să ia în considerare cererile de transport școlar. Costul biletelor pentru transportul elevilor este achitat de *Landkreis Emsland* prin intermediul EEB.
- (23) În cazul elevilor care au dreptul la transport școlar, dar care nu locuiesc pe traseele regulate de autobuz, EEB pune la dispoziție mijloace de transport școlar neintegrat. Acest serviciu este atribuit prin licitație întreprinderilor de transport cu autobuzul, iar acestea trebuie să respecte anumite condiții, în special în ceea ce privește traseele și programele de transport. *Landkreis Emsland* rambursează EEB sumele facturate de operatori.

## 3. DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURILOR

- (24) În decizia sa de inițiere a procedurii <sup>(9)</sup>, Comisia a prezentat un tabel întocmit pe baza informațiilor transmise de autoritățile germane, în care descrie transferurile financiare către EEB care au făcut obiectul investigației. Coloanele 1-6 din acest tabel sunt reproduse mai jos <sup>(10)</sup>. Coloanele 7 și 9 din tabel au fost eliminate, întrucât Comisia a decis să nu formuleze obiecții cu privire la aceste plăți în decizia sa de inițiere a procedurii.

<sup>(7)</sup> În conformitate cu *Personenbeförderungsgesetz* din 21 martie 1961 (Legea națională privind transportul de călători; în continuare: PBefG).

<sup>(8)</sup> Articolul 3 alineatul (2) paragraful nr. 3 din PBefG.

<sup>(9)</sup> A se vedea nota de subsol 1.

<sup>(10)</sup> Toate cifrele trebuie înțelese în euro (EUR). Pentru perioada 1997-2001, cifrele menționate în previziunile și rectificările bugetare în mărci germane (DM) au fost transformate în EUR la un curs de schimb de 1: 1,9558 (EUR:DM). Diferențele minore între cifrele prezentate în previziunile și rectificările bugetare și cifrele prezentate de autoritățile germane sunt puse pe seama procesului de conversie valutară; Comisia își întemeiază analiza pe cifrele furnizate de autoritățile germane. – se interpretează ca lipsă declarație, 0 se interpretează ca neacordare de sprijin financiar.

Tabelul 1

## Măsurile relevante examinate în decizia de inițiere a procedurii

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Capital de dotare	Dividende	„Acoperirea pierderilor aferente serviciilor de transport public local de călători” <sup>(1)</sup>	„Compensarea costurilor pentru transportul școlar”	Sprijin financiar pentru compensarea cheltuielilor administrative, articolul 7 alineatul (4) din NNVG <sup>(2)</sup>	Sprijin financiar pentru transportul local de călători în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din NNVG <sup>(3)</sup>
1997	11 658 593,93 <sup>(4)</sup>	327 594,11	3 160 667,25	4 288 074,35	291 676,68	0
1998	0	418 018,20	1 459 116,26	5 948 469,02	289 186,01	0
1999	0	—	1 429 351,28	6 163 333,16	290 918,94	0
2000	0	—	1 447 246,49	6 605 600,64	292 573,43	0
2001	0	—	1 558 738,18	7 117 944,37	291 157,65	0
2002	0	—	1 554 410,99	7 254 574,48	281 804,60	0
2003	0	—	1 514 260,59	7 520 739,17	283 702,10	0
2004	0	—	1 483 620,21	7 765 750,42	285 199,42	0
2005	0	—	1 412 520,89	8 208 800,12	308 488,00	85 000,00
2006	0	0	0	8 022 784,94	248 642,42	780 459,84 <sup>(5)</sup>
2007	0	0	0	9 300 000,00	248 000,00	—

<sup>(1)</sup> Aceste date sunt prezentate la poziția 67.500 din previziunile și rectificările bugetare ale Emsland (*Verlustausgleich für ÖPNV-Leistungen – „Acoperirea pierderilor aferente serviciilor locale de transport de călători”*).

<sup>(2)</sup> NNVG din 28 iunie 1995, modificată la 16 decembrie 2004 (Legea landului Saxonia Inferioară privind transportul local), a fost adoptată pe baza *Regionalisierungsgesetz des Bundes* din 27 decembrie 1993 (Legea națională privind regionalizarea).

<sup>(3)</sup> Versiunea modificată a NNVG din 16 decembrie 2004, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2005, reflectă schimbarea politicii naționale de finanțare în domeniul transportului public. Subvenția acordată pe locuitor a fost ușor redusă, dar a fost suplimentată cu *Regionalisierungsmittel* (finanțare regională) pentru îmbunătățirea transportului public, prezentată în coloana 6.

<sup>(4)</sup> Această sumă cuprinde capitalul autorizat inițial de 410 000 EUR, precum și acțiuni în valoare de 11 248 593,93 EUR.

<sup>(5)</sup> Această cifră trebuie înțeleasă ca subdivizată în următoarele categorii: promovare comercială și îmbunătățirea informării călătorilor, cuprinzând cheltuielile de funcționare ale Centrului de mobilitate Emsland (116 876,09 EUR), achiziția de software DIVA-Geo ca bază cartografică pentru MCE (17 402,90 EUR), un proiect de registru al stațiilor de autobuz (28 815,34 EUR), material rulant (transport la cerere cu autobuzul) (520 989,05 EUR), zone de așteptare pentru călătorii din stațiile de autobuz (59 376,46 EUR) și software pentru planificarea transportului local de călători (37 000 EUR).

(25) În secțiunile următoare sunt prezentate pe scurt informații concrete, pe baza documentației transmise de Germania și de reclamanți înainte și după decizia de inițiere a procedurii.

## 3.1. CAPITALUL DE DOTARE ȘI TRANSFERUL DE ACȚIUNI (COLOANA 1)

(26) *Landkreis Emsland* a furnizat către EEB capital autorizat în valoare de 800 000 DM (aproximativ 410 000 EUR) în momentul externalizării fostei agenții publice centralizate EE și a activelor sale precum și al înființării EEB în 1997. În plus, EEB a primit acțiuni la RWE<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> RWE este una dintre principalele companii energetice din Germania.



- (27) La momentul deciziei de inițiere a procedurii, nu era clar dacă transferul de acțiuni făcea parte din capitalul inițial de dotare al EEB sau reprezenta o infuzie de capital care nu a fost prevăzută în momentul creării EEB. Germania a precizat faptul că cea mai mare parte a acțiunilor RWE, în număr de 280 310 și cu o valoare de piață de 9 686 523,78 EUR, făceau parte din capitalul inițial de dotare. Acestea fuseseră transferate agenției publice centralizate EE înainte de crearea EEB.
- (28) Cu toate acestea, 37 630 de acțiuni cu o valoare de piață de 1 689 264,40 EUR au fost transferate abia la 12 octombrie 1998, la mai mult de un an după constituirea EEB.

### 3.2. TRANSPORT ȘCOLAR INTEGRAT ÎN SUDUL EMSLAND PÂNĂ LA 31 DECEMBRIE 2005 (COLOANELE 2 ȘI 3) <sup>(12)</sup>

- (29) Sumele prezentate la coloana 2 (dividende) și la coloana 3 [sprijin financiar inclus la poziția 67.500 din previziunile și rectificările bugetare ale Emsland (*Verlustausgleich für ÖPNV-Leistungen* – „Acoperirea pierderilor aferente serviciilor locale de transport de călători”)] au fost utilizate de EEB pentru a rambursa către VGE-Süd cheltuielile serviciilor de transport școlar integrat din sudul Emsland.
- (30) Dividendele din coloana 2 sunt dividendele EEB primite pentru acțiunile RWE menționate mai sus.
- (31) În sudul Emsland, transportul școlar era efectuat în principal de VGE-Süd, într-o formă integrată, pe baza unui contract încheiat între VGE-Süd și EE. La înființarea EEB în 1997, acest contract a fost înlocuit cu un contract identic între EEB și VGE-Süd. La 31 decembrie 2005, contractul a fost reziliat de EEB.
- (32) Contractul inițial încheiat între EEB și VGE-Süd prevedea o compensație forfetară de 1 705 362,94 EUR pe an. Această sumă a fost majorată cu 10 % la 1 noiembrie 2000, până la 1 839 116,88 EUR.
- (33) Suma coloanelor 2 și 3 reprezintă valoarea forfetară convenită între EEB și VGE-Süd. *Landkreis Emsland* a scăzut valoarea dividendelor (coloana 2) din suma totală care trebuia plătită către VGE-Süd pentru serviciile oferite de aceasta și a transferat suma rămasă (coloana 3) către EEB. Aceasta se poate observa în tabelul de mai jos, care se bazează pe cifrele suplimentare comunicate de autoritățile germane ulterior deciziei de inițiere a procedurii.

Tabelul 2

#### Plățile către VGE-Süd pentru serviciile de transport școlar integrat

An	Dividende (coloana 2)	„Acoperirea pierderilor aferente serviciilor de transport public local de călători” (coloana 3)	Total (plătit către VGE-Süd)
1997	196 572,65	1 508 790,29 <sup>(1)</sup>	1 705 362,94
1998	246 246,68	1 459 116,26	1 705 362,94
1999	276 011,66	1 429 351,28	1 705 362,94
2000	258 116,45	1 447 246,49	1 705 362,94
2001	276 011,66	1 558 738,18	1 864 749,85
2002	284 397,33	1 554 719,55	1 839 116,88
2003	312 837,07	1 526 279,81	1 839 116,88

<sup>(12)</sup> Dividende și „acoperirea pierderilor pentru serviciile de transport public local de călători”.

An	Dividende (coloana 2)	„Acoperirea pierderilor aferente serviciilor de transport public local de călători” (coloana 3)	Total (plătit către VGE-Süd)
2004	355 496,67	1 483 620,21	1 839 116,88
2005	426 596	1 412 520,89	1 839 116,88

(<sup>1</sup>) Inițial, autoritățile germane au indicat o sumă de 3 160 667,25 EUR la acest câmp. Ulterior, Germania a explicat că datele pentru 1997 din coloana 3 nu acopereau numai plățile către VGE-Süd, ci și plățile către alte societăți. O distincție clară între plățile către VGE-Süd (coloana 3) și plățile pentru transportul școlar neintegrat, pentru Deutsche Bahn AG și pentru alte servicii de transport școlar integrat (coloana 4) a început să fie făcută doar din 1998. În cazul în care valorile pentru 1997 au fost calculate la fel ca pentru anii următori, coloana 3 ar trebui să indice suma de 1 508 790,29 EUR, iar coloana 4, suma de 5 936 951,31 EUR (un transfer de 1 651 876,97 EUR din coloana 3 în coloana 4, corespunzând sumei plătite către întreprinderile de transport cu autobuzul din nordul și centrul Emsland). Suma celor două coloane reprezintă suma totală plătită pentru serviciile de transport școlar în Emsland.

- (34) După încheierea contractului între EEB și VGE-Süd în 2005, EEB a rambursat valoarea dividendelor către *Landkreis Emsland* începând din 2006.
- (35) Reclamanții au prezentat Comisiei un tabel cu toate plățile încasate de VGE-Süd până la 31 decembrie 2005, care diferă de cifrele furnizate mai sus. Acesta are următorul conținut:

Tabelul 3

## Plăți către VGE-Süd pentru toate serviciile

(EUR)

An	Valoare netă	7 % TVA	Valoare brută
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) Autoritățile germane au explicat că diferența între suma primită de VGE-Süd conform reclamanților și suma coloanelor 2 și 3 rezultă din faptul că VGE-Süd a prestat atât serviciile de transport școlar integrat de la coloanele 2 și 3, cât și, ocazional, servicii de transport școlar neintegrat care erau de asemenea compensate de către *Landkreis Emsland* prin intermediul EEB.

## 3.3. „COMPENSAREA COSTURILOR PENTRU TRANSPORTUL ȘCOLAR” (COLOANA 4)

- (37) Sprijinul financiar prezentat la poziția 67.510 din previziunile și rectificările bugetare ale *Landkreis Emsland* (*Erstattung der Kosten für die Schülerbeförderung* – „Compensarea costurilor de transport școlar”) avea rolul de a acoperi cheltuielile EEB cu organizarea transportului școlar în centrul și nordul Emsland <sup>(13)</sup>, precum și în sudul Emsland după încetarea contractului cu VGE-Süd la 31 decembrie 2005. Aceste cheltuieli includeau atât serviciile de transport școlar integrat, cât și pe cele de transport neintegrat.
- (38) La deschiderea procedurii oficiale de investigare, Comisia nu dispunea de informații pentru a stabili dacă resursele financiare primite de EEB pentru a rambursa costurile aferente serviciilor de transport școlar către întreprinderile de transport erau egale cu plățile reale efectuate de EEB către întreprinderile respective.
- (39) Autoritățile germane au furnizat clarificări suplimentare și documente care arată că, pentru serviciile de transport școlar integrat indicate la coloana 4, EEB a achiziționat bilete de la întreprinderile de transport cu autobuzul pentru elevii care foloseau curse regulate de autobuz. Decontările anuale efectuate de către *Landkreis* asigurau corespondența între sumele plătite către EEB și sumele transferate de EEB către întreprinderile de transport cu autobuzul. Plățile au fost efectuate prin intermediul unui cont de compensare. *Landkreis Emsland* a pus sumele necesare la dispoziție, iar EEB a efectuat mai departe plățile în numele *Landkreis*. Contul de compensare a fost verificat anual din punctul de vedere al corelării între venituri și cheltuieli, de către un contabil autorizat independent.
- (40) Autoritățile germane au explicat, de asemenea, faptul că rezultatele economice ale EEB cuprindeau veniturile provenite atât din serviciile de transport școlar integrat efectuate de terțe părți pe traseele pentru care EEB deținea LVG, cât și din serviciile de transport școlar neintegrat. Corelarea veniturilor cu cheltuielile legate de aceste date financiare a fost, de asemenea, verificată anual de un contabil autorizat independent în cadrul raportului financiar de sfârșit de an al EEB.
- (41) În plus, autoritățile germane au furnizat o situație generală actualizată și corectată a plăților anuale efectuate către EEB pentru coordonarea transportului școlar.

Tabelul 4

## Situație generală a plăților efective pentru transportul școlar

(EUR)

An	„Acoperirea pierderilor aferente serviciilor de transport public local de călători” (coloana 3)	„Compensarea costurilor pentru transportul școlar” (coloana 4)	Plăți totale ale Landkreis către EEB
1997	1 508 790,29	5 573 355,48	7 033 061,73
1998	1 459 116,26	5 954 096,22	7 413 212,48
1999	1 429 351,28	6 175 822,86	7 605 174,14
2000	1 447 246,49	6 628 313,12	8 075 559,61
2001	1 588 738,19	7 158 797,33	8 747 535,52
2002	1 554 719,55	7 267 713,54	8 822 433,09
2003	1 526 279,81	7 636 828,10	9 163 107,91
2004	1 483 620,21	7 765 750,42	9 249 370,63
2005	1 412 520,88	8 208 800,13	9 621 321,01

<sup>(13)</sup> Și VGE-Süd a beneficiat de compensații din această linie bugetară.

(EUR)

An	„Acoperirea pierderilor aferente serviciilor de transport public local de călători” (coloana 3)	„Compensarea costurilor pentru transportul școlar” (coloana 4)	Plăți totale ale Landkreis către EEB
2006		8 022 784,94	8 022 784,94
2007		9 175 787,60	9 175 787,60

3.4. SPRIJINUL FINANCIAR FEDERAL PENTRU COMPENSAREA CHELTUIELILOR ADMINISTRATIVE AFERENTE SERVICIILOR DE TRANSPORT LOCAL DE CĂLĂTORI, ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 7 ALINEATUL (4) NNVG (COLOANA 5)

- (42) Sprijinul financiar prevăzut la poziția 71.510 din previziunile și rectificările bugetare ale Landkreis Emsland (*Zuwendungen an die Emsländische Eisenbahn aus dem Verwaltungskostenanteil des Landes* – „Subvenții pentru EBB din contribuția landului Saxonia Inferioară la cheltuielile administrative”) avea rolul de a compensa costurile suportate de EBB în îndeplinirea sarcinilor care îi revin în temeiul misiunii sale de serviciu public și care i-au fost transferate de *Landkreis Emsland*.
- (43) Aceste sarcini publice includ elaborarea NVP <sup>(14)</sup>. Cheltuielile cu materialele pentru NVP, care se elaborează o dată la cinci ani, au fost de 11 248,42 EUR în 1997, 25 000 EUR în 2002 și 8 793 EUR în 2003.
- (44) La momentul deciziei de inițiere a procedurii, Comisia avea dubii dacă suma din coloana 5 a fost folosită integral pentru compensarea cheltuielilor legate de elaborarea NVP sau dacă plățile au mai fost utilizate și pentru finanțarea altor activități (economice) și dacă rambursarea cheltuielilor administrative pentru înființarea și exploatarea Centrului de mobilitate Emsland (MCE) era, de asemenea, inclusă în coloana 5.
- (45) Conform autorităților germane, costurile enumerate în coloana 5 includeau cheltuielile cu personalul și cu materialele pentru planificarea transportului public, pentru planificarea MCE (până la sfârșitul anului 2004) și pentru coordonarea transportului școlar.
- (46) Până la sfârșitul anului 2004, finanțarea MCE nu a fost separată de celelalte costuri încadrate în coloana 5. Începând din 2005, o modificare a NNVG a introdus o separare, iar sumele destinate MCE au fost transferate către noua linie bugetară inclusă în coloana 6, „Indemnizații în conformitate cu NNVG”.
- (47) MCE furniza informații gratuite privind transportul public local. Acestea includeau serviciile de transport cu autobuzul și trenul pe teritoriul *Landkreis Emsland*, indiferent de operatorul care oferea aceste servicii. *Kreisausschuß* (organismul decizional al *Landkreis*) a decis înființarea MCE în iulie 1995. În acea perioadă, *Landkreis* identificase lipsa informațiilor privind serviciile de transport public oferite în regiune ca fiind o deficiență majoră a politicii în domeniul transportului public.
- (48) La crearea EEB în 1997, *Landkreis* a externalizat activitățile MCE către EEB. La punctul 3 din statut, gestionarea MCE a fost atribuită EEB, sub forma unei sarcini de organizare și coordonare a transportului. Cetățenii pot apela MCE pentru a obține informații de călătorie și, începând din 1999, MCE are un ghișeu în gara din Meppen, alăturat ghișeului Deutsche Bahn AG.
- (49) Plata forfetară în valoare de 3 558,65 EUR convenită între EEB și *Landkreis* în 1998, referitoare la organizarea și decontarea financiară a transportului școlar, a fost, de asemenea, inclusă în coloana 5. Această plată forfetară anuală a avut rol de compensație pentru cheltuielile contabile legate de plățile efectuate către Deutsche Bahn AG și întreprinderile de transport cu autobuzul prin servicii regulate din nordul și centrul Emsland.

<sup>(14)</sup> La considerentul 53 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat că elaborarea NVP a fost o sarcină care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public.

3.5. SPRIJINUL FINANCIAR FEDERAL PENTRU SERVICIILE DE TRANSPORT LOCAL DE CĂLĂTORI, ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 7 ALINEATUL (5) NNVG (COLOANA 6)

- (50) Sprijinul financiar prevăzut la poziția 71.500 din previziunile și rectificările bugetare ale *Landkreis Emsland* (*Zuwendungen nach dem NNVG* <sup>(15)</sup> – „Indemnizații în conformitate cu NNVG”) a fost acordat în temeiul ultimei versiuni a legii regionale NNVG (Legea landului Saxonia Inferioară privind transportul local), care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2005 pentru a reflecta schimbarea normelor naționale de finanțare în domeniul transportului public. Subvenția acordată pe locuitor a fost ușor redusă, dar a fost parțial compensată de noua *Regionalisierungsmittel* (finanțare regională) pentru îmbunătățirea transportului public, prezentată în coloana 6.
- (51) Fondurile din coloana 6 au fost utilizate pentru exploatarea MCE și pentru achiziționarea de material rulant destinat unui serviciu de transport la cerere cu autobuzul. Plățile enumerate în coloana 6 acopereau și alte cheltuieli în privința cărora Comisia a concluzionat, în decizia de inițiere a procedurii, că nu reprezintă ajutor de stat <sup>(16)</sup>.
- (52) Astfel cum s-a menționat mai sus, MCE a fost finanțat cu sumele din coloana 5 până în 2004 și cu cele din coloana 6 începând din 2005. Germania a precizat faptul că sumele din coloana 6 primite de EEB pentru MCE au fost de 85 000 EUR în 2005, 98 000 EUR în 2006 și 93 460,87 EUR în 2007.
- (53) În plus, *Landkreis Emsland* a decis, de asemenea, să utilizeze o parte din fondurile indicate în coloana 6, care erau dedicate promovării transportului public, pentru a dezvolta sistemul de transport la cerere cu autobuzul. Acest sistem la cerere permite solicitarea de autobuze pe rute și la ore fixe prin apel telefonic la Centrul de mobilitate Emsland. Introducerea de autobuze la cerere are rolul de a îmbunătăți și de a crește eficiența legăturilor cu gările feroviare și între diferite zone rezidențiale, evitând în același timp exploatarea autobuzelor atunci când nu există cerere.
- (54) Autoritățile germane au explicat că *Landkreis Emsland* a finanțat achiziționarea a cinci autobuze noi de către EEB, pentru o sumă totală de 685 513,46 EUR; 520 989,05 EUR pentru patru autobuze în 2006 și 164 524,42 EUR pentru un al cincilea autobuz în 2007.
- (55) EEB a oferit autobuzele la cerere unor întreprinderi de transport, în condiții egale, astfel cum erau impuse de *Landkreis Emsland*. Acestea au fost închiriate pe baza unui contract standard, care prevedea că întreprinderile de transport suportă cheltuielile de exploatare și întreținere, dar nu plătesc un tarif de închiriere. Autobuzele erau utilizate de subcontractanți pe traseele EEB precum și de alte întreprinderi de transport, pe propriile lor rute. Autobuzele au rămas în proprietatea EEB pentru a permite ca *Landkreis Emsland* să își mențină controlul asupra lor.

3.6. MOTIVE PENTRU ÎNIIȚIEREA PROCEDURII

- (56) Conform deciziei de inițiere a procedurii, existența ajutorului nu poate fi exclusă în ceea ce privește următoarele măsuri (a se vedea, de asemenea, tabelul 1 din prezenta decizie):
- coloana 1: transferul de acțiuni;
  - coloanele 2-4: transportul școlar;
  - coloana 5: administrarea transportului local de călători (în special NVP și MCE);
  - coloana 6: MCE și autobuzele la cerere.
- (57) În cazul în care aceste măsuri constituie ajutor de stat, Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește compatibilitatea acestora cu piața internă.

<sup>(15)</sup> Germania a informat Comisia că descrierea categoriei nr. 71.500 din previziunile bugetare pentru 2006 („Zuwendungen an die Emsländische Eisenbahn nach dem NNVG” – „Subvenții acordate EEB în conformitate cu NNVG”) era incorectă, deoarece subvențiile totale prezentate nu au fost acordate exclusiv EEB. Astfel, în previziunile bugetare pentru 2007, categoria a fost redenumită „Zuwendungen nach dem NNVG” („Subvenții în conformitate cu NNVG”), o formulare care nu mai face referire la numele beneficiarului.

<sup>(16)</sup> La considerentul 107 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat că atât achiziționarea de software DIVA-Geo, cât și elaborarea unui registru al stațiilor de autobuz și achiziționarea de software de planificare a transportului public au fost legate de elaborarea NVP și, prin urmare, reprezentau sarcini publice.

## 3.6.1. EXISTENȚA AJUTORULUI

- (58) În decizia de inițiere a procedurii se constata că *Landkreis Emsland* a acordat toate fondurile direct către EEB, aceasta fiind o întreprindere care desfășoară, cel puțin parțial, activități economice. Conform deciziei, în ceea ce privește transferul de acțiuni și sprijinul financiar pentru autobuzele la cerere și pentru MCE, nu a existat nicio compensație pentru EEB. În ceea ce privește transportul școlar, decizia de inițiere a procedurii exprima dubii în legătură cu măsura în care plățile respective corespundeau integral costurilor suportate de EEB. În special în legătură cu sprijinul sub formă de sumă forfetară, nu se putea exclude o supracompensare. În plus, decizia de inițiere a procedurii concluziona că a existat cel puțin o suspiciune de denaturare a concurenței.

## 3.6.2. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI

- (59) În decizia de inițiere a procedurii s-a afirmat că nu erau disponibile informații suficiente pentru a stabili dacă măsurile în cauză puteau fi considerate servicii publice sau care contribuie la coordonarea transporturilor și dacă temeiul juridic pentru evaluarea compatibilității ar trebui să fie articolul 93 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) (la momentul respectiv, articolul 73 din Tratatul CE). Într-un astfel de caz, era necesară evaluarea compatibilității cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului<sup>(17)</sup> sau cu Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului<sup>(18)</sup>. În caz contrar, era necesară evaluarea compatibilității cu articolul 107 alineatul (2) sau alineatul (3) din TFUE (la momentul respectiv, articolul 87 din Tratatul CE).
- (60) În ceea ce privește transferul de acțiuni, decizia de inițiere a procedurii exprima îndoieli în special în ceea ce privește efectul stimulat și proporționalitatea acestuia.
- (61) În ceea ce privește sprijinul financiar pentru transportul școlar, nu se știa dacă toate finanțările au fost transferate către serviciile de transport școlar efectuate de alți operatori sau dacă o parte din aceste finanțări era păstrată de EEB. În cazul în care o parte a finanțărilor ar fi fost păstrată de EEB, se puneau întrebări dacă acestea au fost utilizate pentru activități economice sau neeconomice și dacă EEB ar fi putut fi supracompensată pentru efectuarea în mod individual a serviciilor de transport școlar.
- (62) În ceea ce privește administrarea transportului local de călători (NVP și MCE), Comisia nu putea să excludă existența unei supracompensări.
- (63) În ceea ce privește autobuzele la cerere, Comisia a întrebat dacă acestea au fost utilizate sau nu de EEB pe propriile rute comerciale, o situație pentru care nu exista nicio justificare în temeiul Tratatului CE.

## 4. OBSERVAȚIILE DIN PARTEA GERMANIEI

## 4.1. CAPITALUL DE DOTARE, TRANSFERUL DE ACȚIUNI RWE (COLOANA 1)

- (64) Autoritățile germane au demonstrat că, în momentul creării EEB, toate activele aparținând fostei agenții publice centralizate EE au fost transferate către EEB. Aceasta a inclus capitalul de dotare în valoare de aproximativ 410 000 EUR și 280 310 acțiuni RWE. Prin urmare, Germania susține că niciuna dintre cele două nu constituie ajutor de stat. În plus, autoritățile germane remarcă faptul că întregul capital de dotare, precum și transferul inițial de acțiuni RWE au avut loc înainte de 13 martie 1997 și, prin urmare, sunt nerecuperabile.
- (65) În ceea ce privește cele 37 630 de acțiuni RWE cesionate în 1998, autoritățile germane au explicat că transferul a avut loc după ce o serie de beneficii au fost eliminate în urma unei modificări a drepturilor de vot aferente acțiunilor RWE. Acestea au confirmat, de asemenea, că EEB deține și în prezent aceste acțiuni.
- (66) Conform autorităților germane, *Landkreis Emsland* a acționat ca un operator economic privat din economia de piață, încercând să își optimizeze propria structură fiscală, iar *Landkreis Emsland* nu a suferit niciun fel de pierderi de venituri, deoarece EEB trebuia să utilizeze toate dividendele pentru a plăti serviciile de transport școlar până în 2005, având apoi obligația de a rambursa dividendele către *Landkreis Emsland* după 2005.

<sup>(17)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO L 156, 28.6.1969, p. 1).

<sup>(18)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului din 4 iunie 1970 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO L 130, 15.6.1970, p. 1).

## 4.2. SPRIJINUL FINANCIAR PENTRU SERVICIILE DE TRANSPORT ȘCOLAR (COLOANELE 2, 3 ȘI 4)

- (67) Autoritățile germane au subliniat că, în conformitate cu articolul 3 din statutul EEB, aceasta este responsabilă cu organizarea transportului școlar pe teritoriul *Landkreis Emsland* (a se vedea și considerentul 14), iar plățile încasate de EEB de la *Landkreis* sunt transferate ulterior către întreprinderile care furnizează serviciile de transport școlar. Astfel, autoritățile germane susțin că aceste transferuri nu constituie ajutor de stat în favoarea EEB, astfel cum se sugera la considerentul 137 din decizia de inițiere a procedurii.
- (68) EEB a primit listele de elevi de la toate școlile și a identificat elevii care aveau dreptul la transport școlar public. Pentru elevii care nu puteau fi transportați pe traseele regulate de autobuz (transport școlar integrat), EEB asigura servicii de transport școlar neintegrat. Întreprinderile de transport cu autobuzul, inclusiv cele aparținând reclamanților, primeau plăți lunare de la EEB atât pentru transportul școlar integrat, cât și pentru cel neintegrat. Autoritățile germane au susținut că, în acest context, EEB cheltuia întreaga sumă primită de la *Landkreis Emsland* pentru plata serviciilor de transport școlar. Astfel cum se arată la considerentele 39 și 40, corespondența între veniturile și cheltuielile din contul de compensare și conturile EEB era verificată anual de contabili autorizați independenți.
- (69) În ceea ce privește coloanele 2, 3 și 4, autoritățile germane au explicat faptul că acestea acoperă toate serviciile de transport școlar (integrat și neintegrat) efectuate în Emsland.
- (70) Pentru coloanele 2 și 3, autoritățile germane au prezentat date lipsă și au explicat că aceste fonduri au fost utilizate pentru achitarea unei sume fixe către VGE-Süd pentru serviciile pe care le efectua în sudul Emsland până în 2005 (a se vedea, de asemenea, considerentele 29 și urm.).
- (71) Ca răspuns la întrebările Comisiei privind presupusa sumă forfetară în valoare de 3 934 481,47 EUR pentru serviciile de transport neintegrat din 1997 <sup>(19)</sup>, autoritățile germane au explicat că la începutul fiecărui an se făcea o estimare pe baza căreia se efectuau ulterior plăți lunare. La sfârșitul fiecărui an se calculau costurile reale și se efectua o decontare corespunzătoare. EEB se limita la a transfera plățile primite de la *Landkreis* către întreprinderile de transport cu autobuzul. Plățile ocazionale în exces erau înregistrate cu titlu de creanțe (*Verbindlichkeiten*) către *Landkreis Emsland* și se scădeau din compensația datorată pentru anul următor. Prețul de cost efectiv stabilit la sfârșitul anului 1997 a fost de 3 755 618,14 EUR.
- (72) Autoritățile germane au explicat că plățile descrise la coloana 4 includ, de asemenea, plățile pentru achiziționarea de bilete pentru transport școlar de la Deutsche Bahn AG.
- (73) Autoritățile germane au arătat că sumele majorate de la coloana 4 erau rezultatul unei majorări a tarifelor de către întreprinderile de transport cu autobuzul și al acordării de către *Landkreis*, în anul 2000, a unei creșteri de 6-10 % pentru transportul școlar neintegrat efectuat de către întreprinderi de transport cu autobuzul, inclusiv de către reclamanți.

## 4.3. ADMINISTRAREA TRANSPORTULUI LOCAL DE CĂLĂTORI (COLOANA 5)

- (74) Autoritățile germane au declarat că Centrul de mobilitate Emsland a fost înființat de *Landkreis Emsland* la 31 iulie 1995, înainte de crearea EEB. MCE furniza informații privind programele de circulație ale tuturor întreprinderilor de transport cu autobuzul, precum și al Deutsche Bahn AG. Acesta actualiza programele de circulație în sistemul de informații destinate publicului și furniza informații călătorilor în cadrul unui birou de informare deschis de luni până sâmbătă.
- (75) Autoritățile germane au susținut că MCE nu era o activitate economică, deoarece o întreprindere economică nu ar fi avut niciun motiv să înființeze un centru de mobilitate care să furnizeze informații în numele întreprinderilor de transport cu autobuzul și al Deutsche Bahn AG în mod gratuit. Ar trebui să se considere că MCE are o misiune de serviciu public a *Landkreis Emsland*, iar EEB fusese doar însărcinată cu funcționarea sa.
- (76) După cum s-a arătat la considerentul 46, finanțarea MCE a fost inclusă în linia bugetară prezentată în coloana 5 până în 2004, iar ulterior au fost incluse în noua linie bugetară prezentată în coloana 6.

<sup>(19)</sup> Considerentul 50 din decizia de inițiere a procedurii.

- (77) Conform autorităților germane, patru angajați îndeplineau următoarele trei sarcini: organizarea transportului public regional (inclusiv crearea NVP), transportul școlar și exploatarea MCE. O comparație cu remunerațiile standard pentru gradele salariale în cauză (astfel cum au fost comunicate de *Kommunale Gemeinschaftsstelle*) arăta că EEB ar fi putut să solicite 169 312,26 EUR în loc de 138 015,11 EUR pentru cheltuielile cu personalul și cu materialele. Autoritățile germane au susținut, de asemenea, că numai cheltuielile cu materialele și cu personalul erau acoperite, fără a se adăuga nicio marjă de profit.

#### 4.4. SPRIJINUL FINANCIAR FEDERAL PENTRU SERVICIILE DE TRANSPORT LOCAL DE CĂLĂTORI, ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 7 ALINEATUL (5) NNVG (COLOANA 6)

- (78) Coloana 6 include plățile către Centrul de mobilitate Emsland și finanțarea materialului rulant pentru sistemul de transport la cerere cu autobuzul, astfel cum a fost prezentat la considerentele 50 și urm. Autoritățile germane au subliniat că plățile corespund costurilor reale suportate de EEB pentru îndeplinirea obligațiilor sale în domeniul serviciului public.
- (79) În ceea ce privește sistemul de transport la cerere cu autobuzul, în noiembrie 2005, *Landkreis Emsland* a invitat întreprinderile de transport cu autobuzul să transmită propuneri de dezvoltare a acestui sistem.
- (80) La solicitarea *Landkreis*, EEB a achiziționat patru autobuze în acest scop în primăvara anului 2006. Aceste autobuze au fost puse la dispoziția tuturor întreprinderilor, cu următoarele condiții:
- *Landkreis Emsland* păstrează controlul asupra autobuzelor deoarece EEB este proprietarul vehiculelor și le pune la dispoziția întreprinderilor de transport cu autobuzul pe baza unui contract (*Fahrzeugüberlassungsvertrag*);
  - întreprinderile de transport cu autobuzul acoperă costurile curente de utilizare și de întreținere a vehiculelor;
  - cetățenii contactează MCE pentru a solicita un autobuz la cerere, iar MCE transferă solicitarea către întreprinderile de transport cu autobuzul relevante.
- (81) În toamna anului 2007 a fost achiziționat un nou autobuz, care a fost pus la dispoziția întreprinderii de transport cu autobuzul Wessels din Geeste, în aceleași condiții.
- (82) Autoritățile germane au susținut că EEB nu poate obține profit de pe urma sistemului de transport la cerere cu autobuzul și au prezentat Comisiei copia unei scrisori din 16 februarie 2007, transmisă întreprinderilor de transport cu autobuzul active în *Landkreis*, care demonstrează că toate acestea aveau acces la autobuze în aceleași condiții.

## 5. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

### 5.1. RECLAMANȚII

#### 5.1.1. SPRIJINUL FINANCIAR PENTRU SERVICIILE DE TRANSPORT ȘCOLAR (COLOANELE 3 ȘI 4)

- (83) Reclamanții au contestat faptul că EEB doar transfera sumele primite de la *Landkreis* către întreprinderile care efectuau transporturile școlare. Aceștia considerau că EEB a primit o sumă forfetară și a organizat transportul școlar într-o manieră care să îi maximizeze propriul profit.
- (84) Reclamanții au contestat faptul că EEB își îndeplinea îndatoririle publice prin organizarea transportului școlar și că acționa în nume propriu, nu în numele *Landkreis Emsland*. În cazul în care anumite activități ale EEB puteau fi considerate drept îndatoriri publice, acestea trebuiau să provină din conturi separate. Aceștia susțineau că EEB combina activitățile economice cu cele neeconomice.
- (85) În ceea ce privește transportul școlar în sudul Emsland, reclamanții susțineau că la bază contractelor între VGE-Süd și EEB a stat întotdeauna criteriul performanței și au prezentat o situație a plăților încasate de VGE-Süd (a se vedea, de asemenea, considerentele 29 și urm.).
- (86) Reclamanții susțineau că, în cazul în care suma coloanelor 3 și 4 reprezenta totalul plăților către întreprinderile care efectuau transportul școlar, atunci reducerea bruscă între 2005 și 2006 indică o supracompensare existentă anterior.



- (87) Potrivit reclamanților, costurile pentru transportul școlar efectuat de VGE-Süd a avut doar o variație marginală (aproximativ 6 %) între 1997 și 2007. Aceștia nu aveau explicație pentru dublarea sumelor menționate în coloana 4 în același interval de timp, susținând că între 1997 și 2006 s-a înregistrat o majorare a tarifelor de cel mult 10 %.

#### 5.1.2. ELABORAREA NVP (COLOANA 5)

- (88) Reclamanții au afirmat că EEB a elaborat NVP în conformitate cu propriile interese și că acest fapt constituia un avantaj pentru EEB în ceea ce privește autorizarea rutelor (*Liniengenehmigungsanträge*). În plus, aceștia au afirmat că, deși au fost consultați în cursul procesului de elaborare a NVP, opiniile lor nu au fost luate în considerare.
- (89) Reclamanții au contestat, de asemenea, concluzia Comisiei din decizia de inițiere a procedurii potrivit căreia elaborarea NVP nu reprezintă o activitate economică. În opinia lor, singura decizie publică adoptată în acest context era evaluarea și adoptarea NVP de către *Landkreis*. Lucrările pregătitoare desfășurate de EEB constituiau o activitate economică care ar fi putut fi efectuată de orice firmă de consultanță. Reclamanții au afirmat că dispuneau, de asemenea, și de cunoștințele necesare pentru a executa astfel de sarcini.
- (90) Reclamanții susțineau că achiziționarea de software DIVA nu era specifică pentru elaborarea NVP, acesta putând fi utilizat și în alte scopuri, cum ar fi optimizarea serviciilor de transport de către o întreprindere de transport cu autobuzul. EEB ar fi beneficiat de un avantaj având în vedere că a primit software DIVA cu titlu gratuit.

#### 5.1.3. FINANȚAREA MATERIALULUI RULANT PENTRU SISTEMUL DE TRANSPORT LA CERERE CU AUTOBUZUL (INCLUSĂ ÎN COLOANA 6)

- (91) În ceea ce privește autobuzele la cerere (*Rufbusse*), reclamanții au contestat faptul că acestea erau oferite tuturor întreprinderilor active în *Landkreis Emsland*. EEB a oferit aceste autobuze doar întreprinderilor care își înregistrau traseele la Centrul de mobilitate Emsland. Reclamanții susțineau că această situație obliga întreprinderile de transport cu autobuzul să furnizeze concurentului EEB date sensibile din punct de vedere economic referitoare la transportul de călători. În plus, potrivit reclamanților, EEB repartiza autobuzele nu doar pe traseele de transport la cerere, ci și pe cursele sale regulate (cum ar fi Haselünne-Meppen).
- (92) Reclamanții au afirmat că niciunul dintre ei nu a obținut un autobuz la cerere. Reclamanții Albers și Elbert, în special, susțineau că au fost dezavantajați în cadrul procedurilor de autorizare (*Genehmigungswettbewerb*) deoarece nu ar fi avut deloc acces la sistemul de transport la cerere cu autobuzul.

#### 5.2. NAHVERKEHRSBERATUNG SÜDWEST

- (93) Nahverkehrsberatung Südwest a contestat concluzia Comisiei din decizia de inițiere a procedurii potrivit căreia plățile în conformitate cu articolul 45a PBefG reprezentau compensații pentru obligațiile de serviciu public și îndeplineau criteriile Altmark. Aceasta susține că articolul 45a PBefG nu definește obligațiile de serviciu public, că nu există niciun control asupra supraevaluării compensației și că o comparație cu o întreprindere reprezentativă și eficientă din punct de vedere economic și operațional este eronată.

#### 5.3. OBSERVAȚIILE ANONIME

- (94) Un observator anonim își exprima îndoiala că sumele enumerate în coloana 3 din tabelul de mai sus corespundeau plăților pentru transportul școlar. Acesta considera că respectivele sume reprezintă subvenții directe către întreprinderile de transport cu autobuzul pentru obținerea unor alte avantaje (influență asupra orarelor, calitatea de membru al EEB în VGE-Süd, orare optimizate pentru călători, alții decât elevii, subcontracte pentru întreprinderi inițial active în domeniul transportului școlar neintegrat).

### 6. OBSERVAȚIILE GERMANIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

#### 6.1. SPRIJINUL FINANCIAR PENTRU SERVICIILE DE TRANSPORT ȘCOLAR (COLOANELE 3 ȘI 4)

- (95) Autoritățile germane au susținut că scăderea plăților pentru transportul școlar (coloanele 3 și 4) între 2005 și 2006 nu indică existența unei supracompensări anterioare anului 2006, așa cum afirmau reclamanții. Acestea explicau scăderea după cum urmează:

— ca urmare a plângerilor adresate Comisiei de aceiași reclamanți, toate contractele de transport școlar neintegrat au fost anulate la 31 decembrie 2005. Prin urmare, transportul școlar a fost reorganizat, iar anumite rute neintegrate au fost integrate în serviciile regulate de transport cu autobuzul. Restul serviciilor de transport școlar neintegrat au fost scoase la licitație. Acest lucru a condus la o reducere a costurilor;

- contractul cu sumă forfetară încheiat cu VGE-Süd a fost, de asemenea, anulat la sfârșitul anului 2005 (a se vedea, de asemenea, considerentele 29 și urm.), iar plățile către VGE-Süd au scăzut de la 1 840 000 EUR în 2005 la 1 719 000 EUR în 2006;
  - în plus, avansurile plătite în anul 2005 s-au dovedit a fi mari, ceea ce a contribuit la reducerea considerabilă a sumei din coloana 4 în 2006.
- (96) În ceea ce privește creșterile globale de costuri între 1997 și 2006, autoritățile germane au avertizat că sumele din coloana 4 nu oferă o imagine precisă a evoluției costurilor reale, deoarece cifrele pentru fiecare an conțineau, de asemenea, avansurile pentru anii următori.
- (97) În 2007, costurile au crescut considerabil în urma unei majorări importante a tarifului biletelor pentru autobuzele școlare pe cursele regulate ale VGE-Süd. Autoritățile au prezentat cifre privind evoluția tarifelor în zona deservită de VGE-Süd, care indică majorări de până la 45 %. Acestea au explicat, de asemenea, că numărul de elevi eligibili pentru transport școlar a crescut cu aproximativ 20 % între 1997 și 2003 (de la 15 429 la 18 454). Având în vedere această creștere, autoritățile au afirmat că, de fapt, costul total pentru fiecare elev transportat a scăzut, în principal ca urmare a integrării transportului școlar în serviciile regulate de transport cu autobuzul.
- (98) Autoritățile germane nu au contestat faptul că EEB desfășura activități economice, însă au insistat că, în ceea ce privește plățile pentru transportul școlar, indicate pe scurt în coloanele 3 și 4, EEB nu a acționat ca o întreprindere, ci și-a îndeplinit obligațiile în domeniul serviciului public în conformitate cu articolul 3 din statutul său (a se vedea, de asemenea, considerentul 14). EEB se limita doar la a transmite plățile primite de la *Landkreis Emsland* către întreprinderile de transport cu autobuzul care prestau serviciile de transport școlar, iar periodic aveau loc decontări pentru a preveni supracompensarea sau subcompensarea.

#### 6.2. ELABORAREA NVP (COLOANA 5)

- (99) Potrivit autorităților germane, afirmația conform căreia reclamații nu au fost suficient consultați în procesul de elaborare a NVP și conform căreia NVP a fost modificat în avantajul EEB nu este corectă. În 1996, întreprinderile de transport cu autobuzul au fost invitate să participe la un grup de lucru pentru a discuta NVP, ceea ce au și făcut. Cu toate acestea, în 2002, întreprinderile Kalmer, Bittner, Elbert, Wessels, Fischer și Richers-Reisen au refuzat să participe la un grup de lucru similar și au transmis observații în scris. Aceste observații au fost rezumate și discutate de organismele decizionale (*Gremien*) ale *Landkreis Emsland*. Comisiei i-au fost transmise documente justificative.
- (100) Autoritățile germane au mai explicat că NVP nu conținea informații concrete cu privire la frecvența de circulație sau traseul fiecărei curse (un exemplar al NVP a fost pus la dispoziția Comisiei). Pentru autoritățile germane nu era clar în ce măsură elaborarea NVP putea genera un dezavantaj concurențial pentru întreprinderile de transport cu autobuzul.
- (101) Autoritățile germane au contestat, de asemenea, afirmația reclamațiilor potrivit căreia o parte din procesul de elaborare a NVP constituie o activitate economică. Acestea au declarat că NVP face parte din sarcinile publice ale *Landkreis Emsland*. Statutul EEB (*Gesellschaftsvertrag*) prevedea în mod explicit obligația acesteia de a întocmi NVP.

#### 6.3. FINANȚAREA MATERIALULUI RULANT PENTRU SISTEMUL DE TRANSPORT LA CERERE CU AUTOBUZUL (INCLUSĂ ÎN COLOANA 6)

- (102) În ceea ce privește sistemul de transport la cerere cu autobuzul, autoritățile germane au subliniat că autobuzele au fost oferite tuturor întreprinderilor de transport cu autobuzul din *Emsland*, în aceleași condiții, astfel cum arată o scrisoare suplimentară din 16 februarie 2007 adresată acestora. Autoritățile germane nu au înțeles modul în care apelul obligatoriu prin intermediul Centrului de mobilitate *Emsland* ar putea conduce la transferul de date sensibile din punct de vedere comercial.
- (103) Autoritățile au contestat faptul că întreprinderilor Albers și Elbert nu li s-a oferit acces la aceste autobuze. Acestea au susținut că întâlnirile cu întreprinderea Elbert au arătat că aceasta nu era de acord cu condițiile de utilizare a autobuzelor.
- (104) În ceea ce privește autobuzele la cerere, autoritățile germane au considerat că EEB își îndeplinea obligațiile în domeniul serviciului public. În urma unei decizii din 8 februarie 2006, *Kreisausschuss* (organismul decizional) al *Landkreis Emsland* a solicitat EEB să achiziționeze autobuzele și să extindă sistemul de transport la cerere cu autobuzul. Menținând autobuzele în proprietatea EEB, *Landkreis* dorea să se asigure că își păstrează puterea de decizie privind utilizarea acestor autobuze.

- (105) Autoritățile germane au declarat că, în cazul în care o parte nu mai era interesată să exploateze un autobuz la cerere, autobuzul era oferit altor părți interesate. Dacă nu exista nicio parte interesată, decizia finală privind utilizarea autobuzului îi revenea *Landkreis Emsland*. Unul dintre cele cinci autobuze la cerere a devenit neoperațional în august 2012, iar autoritățile germane au explicat că acesta urma să fie vândut, iar veniturile obținute din vânzare urmau să fie rambursate către *Landkreis Emsland*, ceea ce arată că *Landkreis* avea în continuare controlul asupra acestor autobuze. Același lucru s-ar fi întâmplat și dacă alte autobuze deveneau neoperaționale.
- (106) Autoritățile germane au confirmat faptul că autobuzele erau utilizate parțial în afara sistemului de transport la cerere, mai precis pentru transportul școlar. Conform autorităților germane, aceste transporturi aveau loc în coordonare cu *Landkreis Emsland*. Autobuzele la cerere pentru transport școlar erau utilizate de filialele EEB și de terțe părți între 3,9 % și 24,1 % din timp.

## 7. EVALUAREA MĂSURILOR

### 7.1. DOMENIUL DE APLICARE AL DECIZIEI

#### 7.1.1. DOMENIUL DE APLICARE STABILIT PRIN DECIZIA DE ÎNȚIERE A PROCEDURII

- (107) Decizia de inițiere a procedurii a identificat EEB ca fiind potențialul beneficiar al unei serii de măsuri de ajutor de stat adoptate între 1997 și 2007, prezentate în coloanele 1-6 din tabelul 1 din prezenta decizie.
- (108) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia concluziona, de asemenea, că unele măsuri incluse în aceste coloane nu presupuneau ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Aceste măsuri nu fac parte din prezenta decizie, deoarece Comisia a adoptat deja o poziție definitivă cu privire la acestea.
- (109) Observațiile *Nahverkehrsberatung Südwest* se referă la plățile în temeiul articolului 45a PBefG, față de care Comisia a constatat că nu implicau ajutor de stat. Această constatare nu a fost contestată în instanțele Uniunii și a devenit, prin urmare, definitivă. În consecință, Comisia nu va continua evaluarea acestor observații.
- (110) O parte din observațiile reclamantilor se referă la unele dintre plățile înscrise în coloana 6, cu privire la care Comisia a concluzionat deja că nu constituie ajutoare de stat, și anume plățile pentru achiziționarea de software *DIVA-Geo*, un proiect de registru al stațiilor de autobuz, zone de așteptare pentru călătorii din stațiile de autobuz și software de planificare a transportului local de călători. Această constatare nu a fost contestată în instanțele Uniunii și a devenit, prin urmare, definitivă. În consecință, Comisia nu va evalua în continuare aceste observații.

#### 7.1.2. MĂSURI CARE NU FAC OBIECTUL RECUPERĂRII AJUTORULUI DE STAT ILEGAL ȘI INCOMPATIBIL

- (111) În ceea ce privește coloana 1, Comisia observă că întregul capital inițial de dotare și o mare parte a acțiunilor *RWE* <sup>(20)</sup> se aflau deja la dispoziția entității administrative (EE) care a fost constituită la 1 ianuarie 1997. După cum au arătat autoritățile germane, capital de dotare și transferul unei părți importante din acțiunile *RWE* au avut loc cu mai mult de 10 ani înainte ca Germaniei să-i fie adresată prima solicitare de informații privind aceste transferuri <sup>(21)</sup>. Prin urmare, aceste măsuri nu mai pot face obiectul recuperării ajutorului de stat ilegal și incompatibil în temeiul articolului 17 din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului <sup>(22)</sup>. Aceste măsuri constituie ajutor de stat, din motivele expuse în secțiunea 7.2.1. Totuși, acest ajutor este considerat ajutor existent în temeiul articolului 1 litera (b) punctul (iv) din Regulamentul (UE) 2015/1589 <sup>(23)</sup>.
- (112) O mică parte din acțiunile *RWE* <sup>(24)</sup> au fost transferate doar la 12 octombrie 1998 („acțiunile din 1998”), cu mai puțin de 10 ani înainte ca Germaniei să-i fie adresată prima solicitare de informații privind acest transfer. Transferul acțiunilor din 1998 constituie, așadar, ajutor nou.
- (113) Prezenta decizie nu va analiza, prin urmare, compatibilitatea capitalului de dotare și a majorității acțiunilor *RWE*, ci se va limita la acțiunile cesionate în 1998.

<sup>(20)</sup> 280 310 de acțiuni *RWE* cu o valoare de piață de aproximativ 9 686 523,78 EUR, a se vedea considerentul 27 de mai sus.

<sup>(21)</sup> Comisia Europeană a trimis această solicitare de informații la 13 martie 2007.

<sup>(22)</sup> Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9). Acest lucru este în conformitate cu concluziile Comisiei de la considerentul 143 din decizia de inițiere a procedurii.

<sup>(23)</sup> A se vedea, de asemenea, considerentul 148 din decizia de inițiere a procedurii.

<sup>(24)</sup> 37 630 de acțiuni cu o valoare de piață de aproximativ 1 689 264,40 EUR.

## 7.1.3. CONCLUZIE PRIVIND DOMENIUL DE APLICARE AL PREZENTEI DECIZII

- (114) Luând în considerare observațiile de mai sus, decizia va evalua dacă EEB a beneficiat de ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, într-un astfel de caz, dacă acest ajutor de stat poate fi considerat compatibil cu privire la următoarele măsuri:
- acțiunile RWE din 1998 și dividendele acestora (coloanele 1 și 2);
  - transportul școlar (coloanele 3 și 4);
  - sprijinul financiar pentru elaborarea NVP (coloana 5);
  - finanțarea Centrului de mobilitate Emsland (coloanele 5 și 6);
  - finanțarea achiziționării de material rulant (coloana 6).

## 7.2. EXISTENȚA AJUTORULUI

- (115) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau producerea anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în tratat.
- (116) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsurile care fac obiectul procedurii de investigare constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. Și anume, sprijinul financiar:
- este acordat de stat sau din resurse de stat;
  - favorizează anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
  - denaturează sau amenință să denatureze concurența; și
  - afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

## 7.2.1. ACȚIUNILE RWE DIN 1998 ȘI DIVIDENDELE ACESTORA

7.2.1.1. *Avantaj economic selectiv pentru o întreprindere*

- (117) Mai întâi, este necesar să se evalueze dacă EEB poate fi considerată o întreprindere în contextul transferului acțiunilor din 1998 și a dividendelor acestora.
- (118) Curtea de Justiție a definit, în mod sistematic, întreprinderile ca fiind entități care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul juridic și de modul de finanțare a acestora <sup>(25)</sup>. Încadrarea unei anumite entități în categoria întreprinderilor depinde astfel, în totalitate, de natura activităților sale. Astfel cum se arată la considerentele 12-16, EEB desfășoară o gamă largă de activități. În unele domenii, EEB acționează ca reprezentant al statului, limitându-se la a efectua plăți către operatori economici în numele *Landkreis*; în alte domenii, EEB desfășoară activități aferente misiunii sale de serviciu public. EEB desfășoară, de asemenea, activități de natură economică, deține LVG, care sunt acordate pe o bază concurențială și oferă servicii de transport feroviar de marfă.
- (119) Clasificarea unei entități ca întreprindere se face întotdeauna în raport cu o activitate specifică. O entitate care desfășoară atât activități economice, cât și activități neeconomice trebuie considerată ca fiind o întreprindere numai în ceea ce privește prima categorie de activități <sup>(26)</sup>. În acest context, Comisia observă că *Landkreis* nu a condiționat transferul acțiunilor. În schimb, acestea au fost primite ca donație, fără contrapartidă.
- (120) Cu toate acestea, în ceea ce privește dividendele, Comisia constată că Germania a arătat că întreaga sumă a dividendelor primite de EEB pentru acțiunile cesionate a fost utilizată pentru finanțarea transportului școlar până în anul 2005 și a fost rambursată către *Landkreis Emsland* începând din 2006 (a se vedea, de asemenea, considerentele 29 și urm.). Germania a demonstrat astfel că, în perioada supusă investigației, dividendele nu ar fi putut fi utilizate pentru alte activități desfășurate de EEB, inclusiv activitățile sale economice.

<sup>(25)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 12 septembrie 2000, *Pavlov și alții*, cauzele conexe C-180/98 – C184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punctul 74; Hotărârea din 10 ianuarie 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze SpA și alții*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punctul 107.

<sup>(26)</sup> Hotărârea din 12 decembrie 2000, *Aéroports de Paris/Comisia*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, punctul 108.

- (121) Prin urmare, Comisia concluzionează că, prin transferul acțiunilor RWE din 1998, Germania a oferit un avantaj în favoarea EEB, deoarece valoarea activelor EEB a crescut fără nicio remunerație sau contrapartidă.
- (122) În plus, EEB putea utiliza acțiunile pentru a-și consolida propria situație financiară și în special ca garanții reale pentru activitățile economice ale EEB.
- (123) Situația este diferită în cazul dividendelor din acțiuni care nu au fost utilizate pentru activități economice. Prin urmare, EEB trebuie să fie considerată o întreprindere în ceea ce privește acțiunile RWE din 1998, cu excepția dividendelor aferente acestora.
- (124) Deoarece EEB este considerată a fi o întreprindere în ceea ce privește acțiunile RWE din 1998 (cu excepția dividendelor sale), este necesar să se evalueze dacă transferul acțiunilor ar putea aduce un avantaj. Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE reprezintă orice beneficiu economic pe care întreprinderea nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, adică în absența intervenției din partea statului <sup>(27)</sup>.
- (125) Tranzacțiile economice efectuate de organisme publice (inclusiv întreprinderi publice) nu conferă un avantaj pentru contrapartidă și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat, în cazul în care acestea sunt efectuate conform condițiilor normale de piață <sup>(28)</sup>. În acest context, instanțele Uniunii au formulat „principiul investitorului în economia de piață”. Pentru a stabili dacă tranzacția economică a organismului public constituie ajutor de stat, este necesar să se evalueze dacă, în circumstanțe similare, un investitor privat de dimensiuni comparabile, care își desfășoară activitatea în condițiile normale ale unei economii de piață, ar fi putut fi determinat să facă investiția în cauză <sup>(29)</sup>.
- (126) După cum s-a arătat la considerentul 66, Germania a susținut că *Landkreis Emsland* a acționat asemenea unui investitor în economia de piață. În cazul de față, *Landkreis* a transferat acțiunile cu titlu gratuit, fără a defini în mod explicit o contrapartidă, ceea ce nu s-ar întâmpla în condiții normale de piață. Germania nu a prezentat nicio dovadă potrivit căreia optimizarea fiscală pe care se presupune că *Landkreis* ar fi dorit să o obțină ar depăși valoarea de piață a acțiunilor din 1998. În orice caz, beneficiile de pe urma optimizării fiscale nu ar fi revenit *Landkreis*, ci EEB.
- (127) *Landkreis* a transferat cele 37 630 de acțiuni RWE la o valoare de aproximativ 1 689 264,40 EUR, preconizând câștiguri anuale în valoare de aproximativ 34 000 DM (aproximativ 17 000 EUR), la o valoare a dividendelor de 1,60 DM (aproximativ 0,80 EUR) pe acțiune.
- (128) *Landkreis* nu și-a întemeiat transferul activelor pe un plan de afaceri care să prevadă o rată de rentabilitate acceptabilă pentru un investitor din economia de piață <sup>(30)</sup>. Dimpotrivă, acțiunile au fost transferate cu titlu gratuit.
- (129) Prin urmare, Comisia concluzionează că transferul acțiunilor RWE din 1998 nu a avut loc în conformitate cu condițiile normale de piață și nu a respectat „principiul investitorului în economia de piață”.
- (130) Transferul constituie, așadar, un avantaj. Simpla deținere de acțiuni poate îmbunătăți situația financiară a EEB (acțiunile pot fi vândute sau utilizate ca garanții reale).
- (131) Prin transferul acțiunilor RWE din 1998, *Landkreis* a renunțat în mod efectiv la venituri pe care le-ar fi putut obține prin vânzarea sau utilizarea acțiunilor ca garanții reale și a transferat aceste acțiuni către EEB (chiar dacă nu a reținut dividende de pe urma acestor acțiuni în perioada supusă acestei investigații). Acțiunile din 1998 sunt înregistrate ca active în bilanțul contabil al EEB, iar EEB poate dispune în mod liber de acestea sau poate să le utilizeze ca garanții reale. În acest context, Comisia observă că *Landkreis* nu a stabilit în mod explicit condiții pentru transferul de acțiuni, precum interdicția de vânzare sau de utilizare a acestora ca garanții reale.
- (132) Deoarece transferul și deținerea acțiunilor din 1998 pot aduce beneficii activităților economice ale EEB, Comisia concluzionează că, exceptând dividendele, acest fapt a conferit un avantaj selectiv în favoarea EEB în calitate de întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

<sup>(27)</sup> Hotărârea din 11 iulie 1996, *SFEI și alții*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punctul 60; Hotărârea din 29 aprilie 1999, *Spania/Comisia*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punctul 41.

<sup>(28)</sup> Hotărârea *SFEI și alții*, nota de subsol 27 de mai sus, ECLI:EU:C:1996:285, punctele 60 și 61.

<sup>(29)</sup> A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 21 martie 1990, *Belgia/Comisia („Tubemeuse”)*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punctul 29; Hotărârea din 21 martie 1991, *Italia/Comisia („Alfa Romeo”)*, C305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punctele 18 și 19; Hotărârea din 30 aprilie 1998, *Cityflyer Express/Comisia*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punctul 51; Hotărârea din 21 ianuarie 1999, *Neue Maxhütte Stahlwerke și Lech-Stahlwerke/Comisia*, cauzele conexate T-129/95, T-2/96 și T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, punctul 104; Hotărârea din 6 martie 2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale și Land Nordrhein-Westfalen/Comisia*, cauzele conexate T-228/99 și T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, punctul 245.

<sup>(30)</sup> A se vedea considerentul 89 din decizia de inițiere a procedurii.

### 7.2.1.2. Resurse de stat și măsura imputabilă statului

- (133) Acțiunile din 1998 se aflau inițial la dispoziția absolută a *Landkreis*, care este o autoritate a administrației publice. Astfel, acestea constituie resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Transferul lor către EEB a avut loc în urma unei decizii a *Landkreis*, ceea ce înseamnă că este imputabil statului în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

### 7.2.1.3. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre

- (134) Începând cu anul 1995, câteva state membre au început să deschidă anumite piețe de transport concurenței din partea întreprinderilor înregistrate în alte state membre, astfel încât o serie de întreprinderi oferă deja servicii de transport urban, suburban sau regional în state membre, altele decât statul de origine <sup>(31)</sup>. Astfel cum se explică la considerentul 18, conform legislației germane, LVG sunt acordate pe o bază concurențială, iar EEB este unul dintre deținătorii acestor LVG. Prin consolidarea situației financiare generale a EEB, proprietatea asupra acțiunilor RWE din 1998 ar putea să denatureze concurența pe piața serviciilor de transport de călători cu autobuzul.
- (135) În plus, se presupune că, în mod normal, un avantaj acordat unei întreprinderi care își desfășoară activitatea pe o piață deschisă concurenței afectează schimburile comerciale dintre statele membre. Într-adevăr, „atunci când ajutorul financiar de stat consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul comerțului din interiorul Uniunii, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de respectivul ajutor” <sup>(32)</sup>. Transferul acțiunilor din 1998 ar trebui, prin urmare, să fie considerat de natură a afecta schimburile comerciale dintre statele membre în măsura în care acestea consolidează poziția pe piață a EEB, precum și capacitatea acesteia de a licita pentru LVG.
- (136) Prin urmare, transferul acțiunilor din 1998 este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre cu privire la activitățile economice ale EEB.

### 7.2.1.4. Concluzie

- (137) Pe baza celor menționate anterior, Comisia concluzionează că transferul acțiunilor din 1998 către EEB constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze dacă această măsură poate fi considerată compatibilă cu piața internă.
- (138) Pe de altă parte, Comisia concluzionează că dividendele acumulate pentru acțiunile RWE transferate EEB nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

## 7.2.2. TRANSPORTUL ȘCOLAR (COLOANELE 3 ȘI 4)

- (139) Mai întâi, este necesar să se evalueze dacă EEB poate fi considerată o întreprindere în contextul organizării transportului școlar în *Landkreis Emsland*. După cum se arată mai sus, la considerentul 119, Curtea de Justiție a definit, în mod sistematic, întreprinderile ca fiind entități care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul juridic și de modul de finanțare a acestora <sup>(33)</sup>. Încadrarea unei anumite entități în categoria întreprinderilor depinde astfel, în totalitate, de natura activităților sale.
- (140) În cazul în care o entitate desfășoară mai multe activități diferite, dintre care unele pot fi considerate neeconomice, iar altele economice, fiecare activitate trebuie să fie evaluată separat dacă acestea sunt separabile una de cealaltă <sup>(34)</sup>. Faptul că o entitate desfășoară anumite activități economice nu înseamnă neapărat că aceasta trebuie să fie considerată ca fiind o întreprindere în ceea ce privește toate activitățile sale.

<sup>(31)</sup> Hotărârea din 24 iulie 2003, *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

<sup>(32)</sup> Hotărârea din 4 aprilie 2001, *Friuli-Venezia Giulia*, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, punctul 41.

<sup>(33)</sup> Hotărârea din 12 septembrie 2000, *Pavlov și alții*, cauzele conexe C-180/98 – C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punctul 74; Hotărârea din 10 ianuarie 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze SpA și alții*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punctul 107.

<sup>(34)</sup> Hotărârea din 19 ianuarie 1994, *SAT Fluggesellschaft/Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (Eurocontrol)*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, punctele 19 și urm.; Hotărârea din 12 decembrie 2000, *Aéroports de Paris/Comisia*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, punctele 112 și urm.

- (141) Autoritățile germane au explicat că EEB nu a făcut decât să transfere sumele primite de la *Landkreis Emsland* către întreprinderile de transport cu autobuzul care efectuează transporturi școlare atât integrate, cât și neintegrate. Situațiile detaliate ale plăților anuale efectuate de *Landkreis* către EEB și a plăților efectuate de EBB, precum și o scrisoare a unui contabil autorizat prezentată de Germania, confirmă verificarea conturilor EEB și echilibrarea plăților primite și inițiate, aferente transportului școlar. Ca atare, EEB nu a desfășurat o activitate economică, ci a acționat doar în calitate de intermediar administrativ sau de reprezentant al statului.
- (142) Prin urmare, Comisia concluzionează că EEB nu a acționat asemenea unei întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE în legătură cu organizarea transportului școlar pe teritoriul *Landkreis Emsland*. Deoarece criteriile prevăzute de articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative, Comisia concluzionează că finanțarea organizării transportului școlar menționată la coloanele 3 și 4 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

### 7.2.3. SPRIJIN FINANCIAR PENTRU ELABORAREA NVP (COLOANA 5)

- (143) În decizia sa de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia ajunsese deja la concluzia că elaborarea NVP de către EEB în vederea adoptării sale de către Consiliul *Landkreis* nu constituia o activitate economică.
- (144) Informațiile suplimentare furnizate de reclamanți nu modifică această concluzie. Întrădevăr, articolul 2 punctul 2 și articolul 6 din NNVG stipulează că furnizarea serviciilor de transport public este o sarcină care se încadrează în misiunea de serviciu public. Modul de îndeplinire a acestei sarcini publice urmează a fi definit în cadrul unui NVP. Prin urmare, NVP face parte integrantă din sarcinile de serviciu public pe care *Landkreis* le-a delegat către EEB.
- (145) Decizia de inițiere a procedurii exprima, de asemenea, îndoieli cu privire la corectitudinea compensării costurilor aferente NVP. Informațiile furnizate de autoritățile germane au confirmat faptul că sumele transferate de *Landkreis* pentru finanțarea NVP s-au limitat la rambursarea costurilor pentru materiale (a se vedea, de asemenea, considerentul 43), că această sarcină a revenit personalului EEB și că nu au fost compensate cheltuieli de personal suplimentare.
- (146) Prin urmare, Comisia confirmă că EEB nu a acționat asemenea unei întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE în legătură cu elaborarea NVP. Deoarece criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative, Comisia concluzionează că măsurile prezentate în coloana 5 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

### 7.2.4. FINANȚAREA CENTRULUI DE MOBILITATE EMSLAND (INCLUSĂ ÎN COLOANELE 5 ȘI 6)

#### 7.2.4.1. *Avantaj economic selectiv pentru o întreprindere*

- (147) Mai întâi, este necesar să se evalueze dacă EEB poate fi considerată o întreprindere în contextul finanțării MCE. După cum se arată mai sus, la considerentul 119, Curtea de Justiție a definit, în mod sistematic, întreprinderile ca fiind entități care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul juridic și de modul de finanțare a acestora <sup>(35)</sup>. Încadrarea unei anumite entități în categoria întreprinderilor depinde astfel, în totalitate, de natura activităților sale.
- (148) La momentul deciziei de inițiere a procedurii, nu era clar dacă MCE a fost înființată cu mult înainte de crearea EEB și dacă statul a furnizat aceste servicii de informare ca parte a sarcinilor sale de a asigura buna funcționare a transportului public. Decizia *Landkreis* de a introduce un centru de mobilitate a avut loc la 31 iulie 1995, acesta având rolul să furnizeze publicului larg un serviciu de informare privind transportul public. Statul doar a externalizat această sarcină către EBB, în momentul înființării acesteia la 1 ianuarie 1997. Acest lucru este menționat în mod explicit în statutul EEB.
- (149) Articolul 2 punctul 2 și articolul 6 NNVG stipulează că furnizarea serviciilor de transport public este o sarcină care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public. Modul de îndeplinire a acestei sarcini publice urmează a fi definit în cadrul unui NVP. NVP al *Landkreis Emsland* consideră că punerea la dispoziție a unor informații detaliate și actualizate privind serviciile de transport public furnizate de MCE reprezintă o componentă esențială, care face parte integrantă din această sarcină publică.

<sup>(35)</sup> Hotărârea din 12 septembrie 2000, *Pavlov și alții*, cauzele conexe C-180/98 – C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punctul 74; Hotărârea din 10 ianuarie 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze SpA și alții*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punctul 107.

- (150) Astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 47), Comisia reamintește faptul că MCE a furnizat informații în mod gratuit și că i-au fost rambursate doar cheltuielile cu materialele și cu personalul, pe care EEB trebuia să le finanțeze în avans. Nu a fost prevăzută nicio marjă de profit. Comisia recunoaște că este puțin probabil ca un operator economic privat din economia de piață să furnizeze serviciul de informații în condițiile oferite de MCE.
- (151) Comisia observă, de asemenea, că situația MCE este diferită de situația existentă în cauza N 604/05, *Landkreis Wittenberg, C(2005) 1847 final*, citată în decizia de inițiere a procedurii. În cauza Wittenberg, beneficiarii finanțării publice alocate pentru un centru local de mobilitate erau întreprinderile de transport cu autobuzul. Acestea au plătit pentru înființarea unui centru de mobilitate în Landkreis Wittenberg. Prin urmare, finanțarea publică a scutit întreprinderile de transport cu autobuzul de un cost pe care acestea ar fi trebuit în mod normal să îl suporte, ceea ce a constituit un avantaj în favoarea acestor întreprinderi, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. În cazul de față, MCE se află în responsabilitatea financiară a EEB, ca entitate care îndeplinește sarcini publice desfășurate anterior la nivel intern în cadrul administrației publice.
- (152) Cu toate acestea, natura activității MCE nu poate exclude în întregime faptul că o astfel de activitate nu poate, cel puțin în principiu, să fie efectuată de către un operator economic privat din economia de piață.
- (153) Informațiile furnizate de Germania și de părțile terțe ulterior deciziei de inițiere a procedurii nu permit Comisiei să concluzioneze dacă, în acest caz particular, exploatarea MCE constituie o activitate economică și dacă EEB a acționat asemenea unei întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFEU atunci când a furnizat aceste servicii.
- (154) În cazul în care EEB ar fi acționat asemenea unei întreprinderi, finanțarea publică acordată pentru aceste servicii putea conferi un avantaj în favoarea EEB dacă statul nu acționa asemenea unui operator economic privat în economia de piață, situație care pare puțin probabilă.

#### 7.2.4.2. **Resurse de stat și măsura imputabilă statului**

- (155) S-a stabilit că *Landkreis* a decis să finanțeze MCE. EEB finanțează, așadar, MCE din resurse de stat, iar această decizie este imputabilă statului în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

#### 7.2.4.3. **Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre**

- (156) În cazul în care activitatea MCE ar fi fost într-adevăr o activitate economică, EEB ar fi activă pe piața de furnizare a informațiilor privind serviciile de transport public din regiune, care, în principiu, este deschisă concurenței. Conform informațiilor disponibile și având în vedere caracterul local al serviciului furnizat de MCE, Comisia nu este în măsură să concluzioneze dacă finanțarea MCE poate afecta în mod negativ schimburile comerciale dintre statele membre în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

#### 7.2.4.4. **Concluzie**

- (157) Pe baza celor menționate anterior, Comisia consideră că investigația nu oferă o concluzie fermă privind posibilul caracter de ajutor de stat al finanțării MCE în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Din motivele prezentate mai jos, Comisia consideră, în orice caz, că dacă finanțarea MCE ar constitui ajutor de stat, un astfel de ajutor ar putea fi totuși compatibil cu piața internă.

### 7.2.5. FINANȚAREA ACHIZIȚIONĂRII DE MATERIAL RULANT (INCLUSĂ ÎN COLOANA 6)

#### 7.2.5.1. **Avantaj economic selectiv pentru o întreprindere**

- (158) Mai întâi, este necesar să se evalueze dacă EEB poate fi considerată o întreprindere în contextul finanțării achiziționării de material rulant (a se vedea considerentul 117 de mai sus). În acest context, Comisia constată mai întâi că materialul rulant a fost achiziționat de EEB la solicitarea *Landkreis*, în contextul deciziei *Landkreis* de a crea un serviciu de transport la cerere cu autobuzul pe teritoriul Emsland. EEB a pus aceste autobuze la dispoziția unor terțe părți pe bază de contract și în condiții de transparență, stabilite în prealabil de *Landkreis Emsland*. Autobuzele au fost utilizate de terțe părți, nu de către EEB. Prin urmare, EEB a acționat ca un intermediar administrativ pentru un serviciu de transport public. EEB a coordonat serviciul de transport la cerere cu autobuzul ca parte a atribuțiilor sale de transport public prevăzute în statut (a se vedea considerentul 14).



- (159) Se poate concluziona, aşadar, că EEB nu a desfășurat o activitate economică și că nu a constituit o întreprindere în acest context, dar această concluzie este infirmată de faptul că *Landkreis Emsland* a pus la dispoziția EEB active în mod gratuit și că nu există norme clare care să împiedice EEB să utilizeze aceste active pentru propriile activități economice. EEB a achiziționat cinci autobuze cu o valoare de piață de 685 513,46 EUR, fără să trebuiască să suporte costurile pentru această achiziție. Aceste autobuze au fost înregistrate în bilanțul contabil al EEB ca active, de care EEB poate dispune în principiu în mod liber în beneficiul activităților sale economice. Chiar dacă *Landkreis* a solicitat EEB să achiziționeze autobuzele cu un anumit scop, acela de a extinde sistemul de transport la cerere cu autobuzul, nu a existat nicio limitare explicită ca EEB să utilizeze autobuzele exclusiv în sistemul de transport la cerere cu autobuzul.
- (160) Proprietatea asupra autobuzelor putea fi benefică pentru activitățile economice ale EEB, prin consolidarea situației sale financiare. Comisia concluzionează că nu poate fi exclusă ipoteza conform căreia finanțarea acestei achiziții a conferit un avantaj selectiv în favoarea EEB ca întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

#### 7.2.5.2. *Resurse de stat și măsura imputabilă statului*

- (161) Achiziția a fost finanțată din resursele *Landkreis*, care este o autoritate a administrației publice. Astfel, achiziția a fost finanțată din resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Finanțarea achiziției a fost, în mod clar, o decizie aparținând *Landkreis*, ceea ce înseamnă că finanțarea este imputabilă statului în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

#### 7.2.5.3. *Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre*

- (162) După cum s-a menționat mai sus, finanțarea achiziționării celor cinci autobuze EEB a conferit un avantaj selectiv în favoarea EEB, în măsura în care aceasta putea fi benefică pentru activitățile economice ale EEB. În afara sarcinilor sale din domeniul politicilor publice, EEB desfășoară și activități economice (a se vedea, de asemenea, considerentul 118).
- (163) Prin consolidarea situației sale financiare generale, proprietatea asupra materialului rulant îi oferă EEB posibilitatea să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre în legătură cu activitățile economice ale EEB deschise concurenței între statele membre.

#### 7.2.5.4. *Concluzie*

- (164) Pe baza celor menționate anterior, Comisia consideră că nu se poate exclude faptul că finanțarea achiziției celor cinci autobuze de către EEB constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze dacă această măsură poate fi considerată compatibilă cu piața internă.

### 7.2.6. CONCLUZIE PRIVIND EXISTENȚA AJUTORULUI ȘI LEGALITATEA ACESTUIA

- (165) Potrivit celor de mai sus, nu se poate exclude faptul că acțiunile RWE transferate în 1998, finanțarea acordată pentru MCE și autobuzele la cerere constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (166) În temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE, statele membre trebuie să notifice cu privire la proiectele care urmăresc să instituie sau să modifice ajutoarele și nu pot pune în aplicare măsurile preconizate înainte de pronunțarea unei decizii finale în cadrul procedurii de notificare, în afara cazului în care ajutorul în cauză este exceptat de la obligația de notificare. Comisia observă că, la fel ca în cauzele anterioare, Germania a exceptat transportul local și regional cu autobuzul de la aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 în temeiul unei opțiuni oferite de acest regulament<sup>(36)</sup>, devenind aplicabil articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70. Având în vedere că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 nu se aplică, măsurile supuse evaluării nu puteau fi exceptate pe categorii în temeiul acestui regulament.
- (167) Prin urmare, în măsura în care măsurile de mai sus constituie ajutor de stat, Comisia consideră că Germania nu a respectat cerințele articolului 108 alineatul (3) din TFUE<sup>(37)</sup>.

<sup>(36)</sup> A se vedea Decizia Comisiei în cazul privind ajutorul de stat N 604/2005 – Servicii de transport public cu autobuzul în Wittenberg, considerentele 72-77.

<sup>(37)</sup> Hotărârea din 14 ianuarie 2004, *Fleuren Compost/Comisia*, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

## 7.3. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI

- (168) Deoarece acțiunile RWE cesionate în 1998 constituie ajutor de stat și nu se poate exclude faptul că finanțarea acordată pentru MCE și pentru achiziționarea autobuzelor la cerere constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia trebuie să stabilească în continuare dacă ajutorul în cauză poate fi considerat compatibil pe baza derogărilor prevăzute în TFUE. Se consideră că toate măsurile care fac obiectul investigației reprezintă compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public, care sprijină necesitățile de coordonare a transporturilor.
- (169) Articolul 93 din TFUE prevede că „sunt compatibile cu tratatele ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public”. Articolul în cauză constituie *lex specialis* în raport cu articolele 106 și 107 din TFUE. Conform jurisprudenței Curții de Justiție <sup>(38)</sup>, ajutoarele pentru transportul terestru pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 93 din tratat numai în cazuri bine determinate, care nu periclitează interesele generale ale Uniunii.
- (170) Germania nu a prezentat niciun argument privind compatibilitatea, deoarece este de părere că niciuna dintre măsuri nu implică un ajutor de stat. Decizia de inițiere a procedurii a ridicat îndoiele cu privire la compatibilitatea în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1107/70, al Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și al articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. Având în vedere că măsurile în cauză se refereau la compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public, care sprijină necesitățile de coordonare a transporturilor, acestea intră sub incidența Regulamentului (CEE) nr. 1107/70; articolul 3 alineatul (2) al regulamentului permite evaluarea compensării obligațiilor inerente noțiunii de serviciu public acordate unei întreprinderi de transport sau pentru activități cărora nu li se aplică Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. Atât Regulamentul (CE) nr. 1191/69, cât și Regulamentul (CE) nr. 1107/70 au fost abrogate de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(39)</sup>. În timp ce ajutoarele care intrau sub incidența Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 vor fi examinate în prezent în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, compatibilitatea ajutorului privind anumite obligații inerente conceptului de serviciu public, care sprijină necesitățile de coordonare a transportului poate fi examinată în prezent direct în temeiul articolului 93 din TFUE.
- (171) Din motive de exhaustivitate, compatibilitatea măsurilor în cauză va fi evaluată atât în conformitate cu normele aplicabile la momentul deciziei, cât și cu normele aplicabile la momentul la care s-a efectuat plata pentru măsuri. Acesta este motivul pentru care compatibilitatea este evaluată în conformitate cu articolul 93 din TFUE, precum și cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70, așa cum se explică la considerentele 172 și 212 de mai jos.

## 7.3.1. EVALUAREA COMPATIBILITĂȚII CU ARTICOLUL 93 DIN TFUE

- (172) Curtea de Justiție a hotărât că articolul 93 „recunoaște compatibilitatea cu tratatul a ajutoarelor pentru transporturi numai în cazuri bine determinate și care nu aduc atingere intereselor generale ale Comunității”. Noțiunea de „ordonare a transporturilor” utilizată în articolul 93 din TFUE are o semnificație mai importantă decât simplul fapt de a facilita dezvoltarea unei activități economice. Această noțiune implică o intervenție a autorităților publice, în vederea orientării evoluției sectorului transporturilor în interesul comun.
- (173) În sectorul transporturilor pot apărea dificultăți „de coordonare” în sensul economic al termenului, de exemplu în ceea ce privește legăturile între diferitele rețele de transport. Pe această bază, Comisia a autorizat deja ajutoare de stat în temeiul articolului 93 din TFUE <sup>(40)</sup>.
- (174) În cazul de față, acțiunile RWE au fost transferate către EEB pentru a-i permite să îndeplinească sarcini publice legate de planificarea și coordonarea transportului public local de călători. Sarcinile enumerate la punctul 3 din statutul EEB (a se vedea, de asemenea, considerentul 14) includ elaborarea NVP pentru *Landkreis Emsland*, exploatarea MCE și organizarea transportului școlar. Toate aceste servicii contribuie la coordonarea transporturilor.

<sup>(38)</sup> Hotărârea din 12 octombrie 1978, *Comisia/Belgia*, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, punctul 10.

<sup>(39)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CE) nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1).

<sup>(40)</sup> A se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei din 20 ianuarie 2010 în cazul N 490/2010, *Vlaamse regeling voor publiek -private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties* (JO C 122, 20.4.2011, p. 2); a se vedea în acest sens și Decizia Comisiei din 20 iulie 2010 în cauza C17/2010, *Firmin srl* (JO C 278, 15.10.2010, p. 28).

- (175) În măsura în care finanțarea MCE este considerată ajutor de stat, Comisia consideră că obiectivul măsurii este de a coordona informațiile privind transportul public.
- (176) În ceea ce privește autobuzele la cerere, Comisia constată că măsura în cauză se referă la achiziționarea de material rulant în vederea punerii acestuia la dispoziția operatorilor reali ai serviciilor de transport. EEB a înființat și coordonat un serviciu de transport public în loc să ofere serviciul de transport în sine.
- (177) Comisia recunoaște că obiectivul tuturor acestor măsuri a fost de a permite EEB să îndeplinească anumite sarcini în domeniul transportului public aflate anterior în administrarea *Landkreis*. Deși obiectivul unei măsuri nu este relevant pentru analiza existenței unui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) (în cazul în care efectul măsurii este decisiv), obiectivul trebuie luat în considerare în evaluarea compatibilității acestor măsuri cu piața internă.
- (178) În conformitate cu o practică decizională constantă, ajutoarele pentru coordonarea transporturilor vor fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 93 din TFUE în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:
- ajutorul trebuie să contribuie la un obiectiv de interes comun bine definit;
  - ajutorul trebuie să fie necesar și să aibă un efect stimulant;
  - ajutorul trebuie să fie proporțional;
  - infrastructura în cauză trebuie să fie accesibilă tuturor utilizatorilor, în condiții nediscriminatorii;
  - ajutorul nu trebuie să conducă la denaturarea concurenței într-o măsură care să contravină interesului comun.

#### 7.3.1.1. **Obiectiv de interes comun bine definit**

##### 7.3.1.1.1. **Acțiunile din 1998**

- (179) După cum s-a arătat mai sus, acțiunile RWE au fost transferate către EEB în contextul deciziei *Landkreis* de a înființa entitatea EE, care anterior îndeplinea sarcini publice de planificare și coordonare a transportului local de călători aflat sub administrarea *Landkreis*. Pentru a putea funcționa, EEB trebuia să dețină un bilanț inițial. În temeiul punctului 3 din statutul EEB, sarcinile acesteia includ elaborarea NVP pentru *Landkreis Emsland*, exploatarea MCE și organizarea transportului școlar. Toate aceste sarcini pot fi calificate ca având un rol în dezvoltarea transportului public pe teritoriul *Landkreis* și, astfel, ca fiind necesare pentru coordonarea transporturilor.
- (180) Cu toate acestea, Comisia reamintește concluzia sa conform căreia transferul și dreptul de proprietate asupra acțiunilor din 1998 nu sunt legate din punct de vedere juridic de niciuna dintre aceste activități. Până în prezent, Germania a demonstrat că acțiunile nu au fost utilizate *de facto* pentru nicio altă activitate.
- (181) Cu toate acestea, există riscul ca EEB să cedeze aceste acțiuni și să folosească încasările obținute din vânzare pentru a finanța activități economice din alte domenii sau să utilizeze acțiunile drept garanții reale într-un astfel de context.
- (182) Deoarece EEB deține încă acțiunile, se poate exclude faptul că încasările din vânzare au fost utilizate în scopul unor activități economice în perioada supusă investigației.
- (183) În cazul în care acțiunile din 1998 urmau a fi utilizate în viitor de către EEB în acest mod, se putea afirma că acest transfer al acțiunilor din 1998, nu mai putea contribui exclusiv la obiectivul de coordonare a transporturilor. Prin urmare, primul criteriu al compatibilității ajutorului în temeiul articolului 93 din TFUE este întrunit numai dacă EEB nu utilizează acțiunile din 1998 pentru a finanța activități economice în afara sarcinilor sale publice. Drept urmare, Comisia trebuie să impună condiții privind utilizarea acțiunilor din 1998 pentru a garanta compatibilitatea transferului de acțiuni din 1998 cu piața internă (descrise mai jos).

### 7.3.1.1.2. Centrul de mobilitate Emsland

- (184) După cum se arată la considerentul 47, decizia *Landkreis* de a introduce un centru de mobilitate a avut loc la 31 iulie 1995, acesta având rolul să furnizeze publicului larg un serviciu de informare privind transportul public. *Landkreis* a transferat această sarcină către EEB, în momentul creării acesteia la 1 ianuarie 1997. Exploatarea MCE este una dintre sarcinile privind planificarea și coordonarea transportului public local de călători care au fost în mod explicit atribuite EEB prin statutul său.
- (185) Articolul 2 punctul 2 și articolul 6 din Legea regională NNVG stipulează că furnizarea serviciilor de transport public este o sarcină care se încadrează în misiunea de serviciu public. Modul de îndeplinire a acestei sarcini publice urmează a fi definit în cadrul unui NVP. NVP al *Landkreis Emsland* consideră că punerea la dispoziție a unor informații detaliate și actualizate privind serviciile de transport public furnizate de MCE reprezintă o componentă esențială, care face parte integrantă din această sarcină publică.
- (186) Exploatarea MCE contribuie la furnizarea eficientă și în bune condiții a serviciilor de transport public și, prin urmare, contribuie la un obiectiv de interes comun.

### 7.3.1.1.3. Autobuzele la cerere

- (187) *Landkreis Emsland* a decis să extindă sistemul de transport la cerere cu autobuzul pe teritoriul districtului din două motive distincte <sup>(41)</sup>:
- să îmbunătățească legătura între orașele și satele din regiune și gări;
  - să optimizeze interconectarea dintre diferitele părți ale orașelor și satelor.
- (188) Autobuzele la cerere sunt utilizate pe traseele de transport public în afara orelor de vârf pentru a îmbunătăți oferta privind serviciile de transport public din prezent. Autobuzele la cerere sunt adaptate pentru accesul cu scaune cu rotile și cărucioare pentru copii.
- (189) Comisia a continuat să sublinieze importanța unei mai bune conexiuni intermodale în diverse documente de politică din ultimii ani. Unul dintre obiectivele cheie ale orientărilor Uniunii din 2013 pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prevăzut de Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(42)</sup>, constă în integrarea și interconectarea optimă a tuturor modurilor de transport. În plus, interconectarea diferitelor părți ale orașelor și satelor crește eficiența sistemului de transport. Frecvența îmbunătățită a posibilelor opțiuni inclusive de transport public este în interesul locuitorilor din *Landkreis Emsland*, în special având în vedere că aceasta este una dintre cele mai puțin populate zone ale Germaniei. Coordonarea extinderii sistemului de transport la cerere cu autobuzul poate fi, așadar, calificată ca având o contribuție la un obiectiv de interes comun.
- (190) Ca și în cazul acțiunilor din 1998, în măsura în care dreptul de proprietate asupra autobuzelor la cerere ar putea oferi un avantaj pentru activitățile economice ale EEB, finanțarea acestor autobuze nu ar mai contribui exclusiv la obiectivul de coordonare a transportului. Primul criteriu de compatibilitate a ajutorului în temeiul articolului 93 din TFUE este, prin urmare, respectat numai în cazul în care EEB nu utilizează autobuzele la cerere în beneficiul activității sale economice. În răspunsul său din 5 noiembrie 2012, Germania a confirmat că, în perioada supusă investigației, autobuzele la cerere erau utilizate în principal pentru serviciul de transport la cerere cu autobuzul, iar atunci când EEB a vândut unul dintre autobuze, a returnat încasările obținute din vânzare către *Landkreis*. Autoritățile germane au confirmat faptul că aceleași principii se vor aplica și în viitor. Având în vedere acest angajament din partea autorităților germane, Comisia acceptă că finanțarea autobuzelor la cerere a avut loc exclusiv în scopul coordonării transporturilor.

### 7.3.1.2. Necesitatea ajutorului și efectul stimulat

#### 7.3.1.2.1. Acțiunile din 1998

- (191) Transferul acțiunilor din 1998 (împreună cu alte măsuri, cum ar fi injecția de capital inițial, care nu face obiectul prezentei decizii) a permis chiar constituirea EEB. Fără această măsură, EEB nu ar fi fost în măsură să își îndeplinească sarcinile publice legate de planificarea și coordonarea transportului public local de călători. Ajutorul acordat sub forma transferului de acțiuni din 1998 este, prin urmare, necesar pentru atingerea obiectivului de interes comun descris mai sus și are un efect stimulat.

<sup>(41)</sup> Decizia *Kreistag* (organul de decizie) al *Landkreis Emsland* din 20 februarie 2006.

<sup>(42)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei de transport transeuropene și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

#### 7.3.1.2.2. Centrul de mobilitate Emsland

- (192) În momentul creării MCE în iulie 1995, *Kreisausschuß* (organul de decizie al *Landkreis*) a identificat lipsa unor informații ușor accesibile privind opțiunile de călătorie ca fiind una dintre principalele deficiențe ale transportului public din *Landkreis Emsland*. Piața transporturilor din *Landkreis Emsland* nu oferea astfel de servicii integrate. Deoarece MCE nu a perceput taxe de la utilizatori pentru furnizarea informațiilor, EEB nu a beneficiat, de venituri din aceste activități, care iar fi permis să își acopere cheltuielile de funcționare. Prin urmare, Comisia acceptă faptul că ajutorul a fost necesar pentru funcționarea MCE și că a avut un efect stimulat.

#### 7.3.1.2.3. Autobuzele la cerere

- (193) Atunci când evaluează necesitatea și efectul stimulat al ajutorului, Comisia are în vedere faptul că, în lipsa autobuzelor la cerere, proiectul nu ar fi fost viabil din punct de vedere financiar. În cursul reuniunii *Kreistag* din 8 februarie 2006 s-a menționat în mod explicit faptul că extinderea sistemului de transport la cerere cu autobuzul nu ar trebui să afecteze sistemele similare deja existente. Sistemul de transport la cerere cu autobuzul ar trebui introdus numai în zonele în care altfel nu ar fi viabil din punct de vedere economic.
- (194) EEB a achiziționat autobuzele în numele *Landkreis* și le-a pus la dispoziția unor terțe părți pe bază de contract și în condiții de transparență, stabilite de *Landkreis Emsland*. Terțele părți au obținut autobuzele gratuit, iar EEB nu a realizat venituri din închiriere sau alte încasări din punerea la dispoziție a autobuzelor, în urma cărora ar fi putut să acopere costul de achiziție a acestora. Autobuzele au fost utilizate de subcontractanți și terțe părți, nu de către EEB, astfel încât EEB nu a beneficiat, din nou, de venituri din exploatarea economică a autobuzelor la cerere. EEB a acționat ca un intermediar administrativ pentru un serviciu de transport public. EEB a coordonat serviciul de transport la cerere cu autobuzul ca parte a atribuțiilor sale de transport public prevăzute în statut (a se vedea considerentul 14). Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul acordat EEB a fost necesar pentru a dezvolta sistemul de transport la cerere cu autobuzul și că aceasta a avut un efect stimulat.

#### 7.3.1.3. Proportionalitatea ajutorului

##### 7.3.1.3.1. Acțiunile din 1998

- (195) Comisia reamintește că EEB nu a reținut dividendele rezultate din dreptul de proprietate asupra acțiunilor din 1998. Acestea au fost utilizate fie pentru plata serviciilor de transport școlar (înlocuind astfel resursele *Landkreis*), fie au fost plătite către *Landkreis*. Prin urmare, se afirmă că atât timp cât obligația de plată a dividendelor către *Landkreis* continuă să existe, valoarea de piață a acțiunilor din 1998 se reduce pe măsură ce valoarea economică a acțiunilor scade din cauza acestei obligații.
- (196) Astfel, Comisia consideră că ajutorul sub forma transferului de acțiuni din 1998 este limitat la minimumul necesar pentru ca EEB să își poată îndeplini sarcinile publice în domeniul coordonării transportului și, prin urmare, este proporțional în raport cu obiectivul urmărit de măsura în cauză.

##### 7.3.1.3.2. Centrul de mobilitate Emsland

- (197) Astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 77), *Landkreis* a rambursat costurile efective suportate de EEB în legătură cu funcționarea MCE, la care nu a fost prevăzută nicio marjă de profit. Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul acordat ca urmare a măsurii notificate este proporțional.

##### 7.3.1.3.3. Autobuzele la cerere

- (198) Atunci când evaluează proportionalitatea ajutorului, Comisia ia în considerare următoarele elemente:
- EEB a achiziționat autobuzele în numele *Landkreis* și i-au fost rambursate costurile reale ale acestora;
  - EEB nu obține niciun venit ca urmare a punerii autobuzelor la cerere la dispoziția unor terțe părți;
  - dacă EEB nu găsește terțe părți interesate în exploatarea autobuzelor la cerere, acestea sunt înapoiate către *Landkreis*;
  - Atunci când autobuzele la cerere devin neoperaționale, acestea sunt vândute, iar încasările obținute din vânzare sunt returnate către *Landkreis*.

- (199) Pe baza acestor elemente, Comisia consideră că ajutorul privind finanțarea autobuzelor la cerere este proporțional.

**7.3.1.4. Ajutorul/activitatea care beneficiază de ajutor este deschis/ă tuturor utilizatorilor, în condiții nediscriminatorii**

**7.3.1.4.1. Acțiunile din 1998**

- (200) Serviciile oferite de EEB în domeniul coordonării transporturilor sunt sarcini publice și, prin definiție, aceste activități sunt deschise în condiții nediscriminatorii.

**7.3.1.4.2. Centrul de mobilitate Emsland**

- (201) MCE oferă informații gratuite tuturor cetățenilor interesați. De asemenea, colectează informații de la toți furnizorii de servicii de transport public interesați în oferirea acestor informații. MCE nu solicită achitarea unei taxe de către furnizorii de servicii de transport public pentru faptul că oferă informații privind serviciile pe care aceștia le furnizează.
- (202) Prin urmare, se poate concluziona că accesul la serviciul în cauză este accesibil tuturor utilizatorilor, în condiții nediscriminatorii.

**7.3.1.4.3. Autobuzele la cerere**

- (203) EEB oferea autobuzele la cerere tuturor întreprinderilor de transport cu autobuzul din Landkreis, care furnizau servicii de transport public, în condiții egale, stabilite de *Landkreis Emsland*. *Landkreis* a transmis un mesaj întreprinderilor de transport cu autobuzul, în care prezenta condițiile în care autobuzele la cerere erau puse la dispoziție și le solicita să își exprime interesul.
- (204) Acestea au fost închiriate pe baza unui contract standard (a se vedea, de asemenea, considerentul 80), care prevedea că întreprinderile de transport suportă cheltuielile de exploatare și întreținere, dar nu trebuie să plătească niciun tarif de închiriere. Autobuzele erau utilizate de subcontractanți pe traseele EEB precum și de alte întreprinderi de transport, pe propriile lor trasee.
- (205) După consultări cu *Landkreis*, autobuzele au fost utilizate parțial și pentru servicii de transport școlar. Acest lucru este valabil pentru toate cele cinci autobuze la cerere.
- (206) Prin urmare, se poate concluziona că accesul la infrastructura în cauză era accesibil tuturor utilizatorilor, în condiții nediscriminatorii.

**7.3.1.5. Ajutorul nu duce la denaturarea concurenței într-o măsură care să contravină interesului comun**

**7.3.1.5.1. Acțiunile din 1998**

- (207) Transferul acțiunilor din 1998 a permis doar crearea – din punct de vedere financiar – a entității corporative EEB, care îndeplinește în principal sarcini publice în domeniul coordonării transporturilor. Ca atare, această măsură nu duce la denaturarea concurenței într-o măsură care să contravină interesului comun.

**7.3.1.5.2. Centrul de mobilitate Emsland**

- (208) După cum s-a arătat mai sus, MCE colectează informații de la toate întreprinderile de transport care își desfășoară activitatea în *Landkreis Emsland*, în condiții de egalitate, și furnizează aceste informații cu titlu gratuit pentru cetățeni. Prin urmare, concurența nu este denaturată într-o măsură contrară interesului comun.

**7.3.1.5.3. Autobuzele la cerere**

- (209) După cum s-a arătat mai sus, *Landkreis Emsland* a dispus extinderea sistemului de transport cu autobuzul la cerere cu condiția ca aceasta să nu afecteze din punct de vedere financiar sistemele și traseele existente. Autobuzele au fost puse la dispoziția tuturor părților interesate în aceleași condiții și, prin urmare, nu se preconiza ca introducerea acestor rute suplimentare să ducă la o denaturare a concurenței contrară interesului comun.

#### 7.3.1.6. Concluzie și condiție

- (210) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că ajutorul acordat sub forma acțiunilor din 1998, autobuzelor la cerere și MCE contribuie la atingerea unui obiectiv de interes comun, că este necesar și proporțional cu acest obiectiv și că schimburile comerciale dintre statele membre nu vor fi afectate într-o măsură contrară interesului comun.
- (211) După cum se menționează la considerentul 178 de mai sus, transferul acțiunilor din 1998 nu ar putea fi considerat ca având o contribuție exclusivă la obiectivul de coordonare a transporturilor, deoarece proprietatea asupra acestor acțiuni, precum și capacitatea EEB de a dispune în mod liber de acestea reprezintă un avantaj potențial pentru activitățile sale economice, care nu răspund neapărat nevoilor de coordonare a transporturilor. Pentru ca această măsură să îndeplinească prima condiție de compatibilitate, nu poate fi permis ca EEB să păstreze dividendele rezultate dintr-o eventuală vânzare a acțiunilor din 1998, nici să utilizeze aceste acțiuni ca garanții reale pentru obținerea de finanțare a activităților sale economice din partea unor terțe părți. Comisia va impune această condiție pentru a garanta compatibilitatea transferului de acțiuni din 1998 cu piața internă.
- (212) Pe baza celor de mai sus, Comisia consideră că aceste măsuri sunt compatibile în temeiul articolului 93 din TFUE, sub rezerva respectării condiției privind utilizarea acțiunilor din 1998.

#### 7.3.2. EVALUAREA COMPATIBILITĂȚII CU REGULAMENTUL (CEE) NR. 1107/70

- (213) Articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 permite evaluarea compensării obligațiilor inerente noțiunii de serviciu public pentru o întreprindere de transport sau pentru activitățile care nu fac obiectul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.
- (214) Ca și în cazurile precedente, transportul local și regional cu autobuzul este considerat ca fiind exceptat de la aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 1191/69<sup>(43)</sup>, în acest caz aplicându-se articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70. Conform acestui regulament, plățile *Landkreis Emsland* pot fi declarate compatibile cu piața internă numai dacă acestea acoperă doar costurile sarcinii publice specifice îndeplinite de EEB. Astfel, în cele ce urmează se va evalua dacă EEB a fost corect compensată pentru îndeplinirea sarcinilor sale.

#### 7.3.2.1. Acțiunile din 1998

- (215) După cum s-a arătat mai sus, acțiunile RWE au fost transferate către EEB în contextul deciziei *Landkreis* de a înființa entitatea EE, care anterior îndeplinea sarcini publice de planificare a transportului local de călători aflat sub administrarea *Landkreis*. Pentru a putea funcționa, EEB trebuia să dețină un bilanț inițial. În temeiul punctului 3 din statutul EEB, sarcinile acesteia includ elaborarea *Nahverkehrsplan* pentru *Landkreis Emsland*, exploatarea MCE și organizarea transportului școlar. Toate aceste sarcini pot fi calificate ca având un rol în dezvoltarea transportului public pe teritoriul *Landkreis*.
- (216) Fără veniturile din dividende, valoarea de piață a acțiunilor din 1998 se reduce la valoarea economică a acestor acțiuni din bilanțul EEB. Astfel, Comisia consideră că ajutorul sub forma transferului de acțiuni din 1998 este limitat la minimumul necesar pentru ca EEB să își poată îndeplini sarcinile publice și, prin urmare, nu există nicio supracompensare.

#### 7.3.2.2. Centrul de mobilitate Emsland

- (217) După cum se arată la considerentul 47, decizia *Landkreis* de a introduce un centru de mobilitate a avut loc la 31 iulie 1995, acesta având rolul să furnizeze publicului larg un serviciu de informare privind transportul public. *Landkreis* a transferat această sarcină către EEB, în momentul creării acesteia la 1 ianuarie 1997. Exploatarea MCE este una dintre sarcinile explicit atribuite EEB prin statutul său.
- (218) Astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 77), *Landkreis* a rambursat costurile efective suportate de EEB în legătură cu funcționarea MCE, la care nu a fost prevăzută nicio marjă de profit. Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul acordat ca urmare a măsurii notificate nu duce la o supracompensare acordată EEB.

<sup>(43)</sup> A se vedea nota de subsol 36.

### 7.3.2.3. *Autobuzele la cerere*

- (219) După cum s-a arătat mai sus, *Landkreis Emsland* a decis să extindă sistemul de transport la cerere cu autobuzul pe teritoriul districtului din două motive distincte <sup>(44)</sup>:
- să îmbunătățească legătura între orașele și satele din regiune și gări;
  - să optimizeze interconectarea dintre diferitele părți ale orașelor și satelor.
- (220) Autobuzele la cerere sunt utilizate pe traseele de transport public în afara orelor de vârf pentru a îmbunătăți oferta privind serviciile de transport public din prezent. Autobuzele la cerere sunt adaptate pentru accesul cu scaune cu rotile și cărucioare pentru copii.
- (221) Germania a confirmat faptul că autobuzele la cerere pot fi utilizate, în principal, doar pentru serviciul de transport la cerere, iar în cazul în care EEB vinde aceste autobuze, aceasta va fi obligată să returneze încasările către *Landkreis* (ceea ce s-a și întâmplat într-un caz).
- (222) Comisia consideră că nu există nicio supracompensare, deoarece:
- EEB a achiziționat autobuzele în numele *Landkreis* și i-au fost rambursate costurile reale ale acestora;
  - EEB nu obține niciun venit ca urmare a punerii autobuzelor la cerere la dispoziția unor terțe părți;
  - dacă EEB nu găsește terțe părți interesate în exploatarea autobuzelor la cerere, acestea sunt înapoiate către *Landkreis*;
  - atunci când autobuzele la cerere devin neoperaționale, acestea sunt vândute, iar încasările obținute din vânzare sunt returnate către *Landkreis*.

### 7.3.2.4. *Concluzie și condiție*

- (223) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că ajutorul acordat sub forma acțiunilor din 1998, autobuzele la cerere și MCE nu supracompensează EEB pentru îndeplinirea sarcinilor publice în favoarea *Landkreis Emsland*.
- (224) După cum se menționează la considerentul 117 de mai sus, transferul acțiunilor din 1998 nu ar putea fi considerat ca având o contribuție exclusivă la activitățile neeconomice ale EEB, deoarece proprietatea asupra acestor acțiuni, precum și capacitatea EEB de a dispune în mod liber de acestea reprezintă un avantaj potențial pentru activitățile sale economice. Pentru ca această măsură să îndeplinească prima condiție de compatibilitate, nu poate fi permis ca EEB să păstreze dividendele rezultate dintr-o eventuală vânzare a acțiunilor din 1998, nici să utilizeze aceste acțiuni ca garanții reale pentru obținerea de finanțare a activităților sale economice din partea unor terțe părți. Comisia va impune această condiție pentru a garanta compatibilitatea transferului de acțiuni din 1998 cu piața internă.
- (225) Pe baza celor de mai sus, Comisia consideră că aceste măsuri sunt compatibile în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70, sub rezerva respectării condiției privind utilizarea acțiunilor din 1998.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Capitalul inițial de dotare și cele 280 310 de acțiuni ale companiei energetice RWE constituie ajutor de stat existent în temeiul articolului 108 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 1 litera (b) punctul (iv) din Regulamentul (CEE) nr. 659/1999 al Consiliului <sup>(45)</sup>.

#### *Articolul 2*

Dividendele încasate de *Emsländische Eisenbahn GmbH* de pe urma acestor acțiuni, compensația pentru coordonarea serviciilor de transport școlar și pentru elaborarea planului de transport local (*Nahverkehrsplan*) nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

<sup>(44)</sup> A se vedea nota de subsol 41.

<sup>(45)</sup> Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).



*Articolul 3*

Ajutorul aferent compensației încasate de *Emsländische Eisenbahn GmbH* pentru exploatarea Centrului de mobilitate Emsland este compatibil cu piața internă în sensul articolului 93 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70.

*Articolul 4*

(1) În măsura în care autobuzele transferate către *Emsländische Eisenbahnen GmbH* constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, ajutorul este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 93 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70, sub rezerva respectării angajamentului autorităților germane menționat la alineatul (2).

(2) Autobuzele la cerere sunt utilizate pentru serviciul de transport la cerere cu autobuzul. În cazul în care EEB vinde unul dintre autobuze, aceasta are obligația de a returna încasările către *Landkreis Emsland*.

*Articolul 5*

Ajutorul acordat de Germania prin transferul celor 37 630 de acțiuni RWE către *Emsländische Eisenbahn GmbH* în 1998 este compatibil cu piața internă sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la articolul 6.

*Articolul 6*

(1) Acțiunile nu pot fi utilizate ca garanții reale sau vândute, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (2).

(2) În termen de două luni de la adoptarea prezentei decizii, *Emsländische Eisenbahn GmbH* încheie un acord cu *Landkreis Emsland* privind acțiunile RWE. Acordul trebuie să confirme că:

- acțiunile RWE nu pot fi folosite ca garanții reale sau sub orice altă formă în beneficiul activităților economice ale EEB;
- EEB rambursează către *Landkreis Emsland* toate dividendele obținute de pe urma acțiunilor RWE;
- EEB rambursează către *Landkreis Emsland* toate veniturile pe care le obține din vânzarea acțiunilor RWE.

*Articolul 7*

Germania informează Comisia, în termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, cu privire la măsurile adoptate pentru a se conforma acesteia.

*Articolul 8*

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 30 septembrie 2016.

Pentru Comisie  
Margrethe VESTAGER  
Membru al Comisiei

**RECTIFICĂRI****Rectificare la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/326 al Comisiei din 24 februarie 2017 de modificare pentru a 261-a oară a Regulamentului (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități asociate cu organizațiile ISIL (Da'esh) și Al-Qaida**

(Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 49 din 25 februarie 2017)

La pagina 31, în anexă, litera (c):

*în loc de:* „Ghalib Adbullah Al-Zaidi [*alias:* (a) Ghalib Abdallah al-Zaydi; (b) Ghalib Abdallah Ali al-Zaydi; (c) Ghalib al Zaydi]. Data nașterii: (a) 1975; (b) 1970. Locul nașterii: Regiunea Raqqah, Guvernoratul Marib, Yemen. Cetățenia: yemenită. Data desemnării menționată la articolul 7d alineatul (2) litera (i): 22.2.2017.”,

*se va citi:* „Ghalib Abdullah Al-Zaidi [*alias:* (a) Ghalib Abdallah al-Zaydi; (b) Ghalib Abdallah Ali al-Zaydi; (c) Ghalib al Zaydi]. Data nașterii: (a) 1975; (b) 1970. Locul nașterii: Regiunea Raqqah, Guvernoratul Marib, Yemen. Cetățenia: yemenită. Data desemnării menționată la articolul 7d alineatul (2) litera (i): 22.2.2017.”

---

**Rectificare la Directiva (UE) 2016/1919 a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2016 privind asistența juridică gratuită pentru persoanele suspectate și persoanele acuzate în cadrul procedurilor penale și pentru persoanele căutate în cadrul procedurilor privind mandatul european de arestare**

(Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 297 din 4 noiembrie 2016)

La pagina 7, articolul 10 alineatele (1) și (2), și la pagina 8, articolul 12 alineatul (1):

*în loc de:* „25 mai”,

*se citește:* „5 mai”.

---

**Rectificare la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/220 al Comisiei din 3 februarie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1217/2009 al Consiliului privind crearea unei rețele de colectare de informații contabile privind veniturile și activitatea economică a exploatațiilor agricole în Uniunea Europeană**

*(Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 46 din 19 februarie 2015)*

La pagina 3, articolul 2:

*în loc de:* „Numărul exploatațiilor cu evidență contabilă proprie per stat membru și per diviziune a rețelei de date contabile agricole (RICA), menționat la articolul 5a alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1217/2009, este prezentat în anexa II la prezentul regulament.”,

*se citește:* „Numărul exploatațiilor cu evidență contabilă proprie per stat membru și per diviziune a rețelei de informații contabile agricole (RICA), menționat la articolul 5a alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1217/2009, este prezentat în anexa II la prezentul regulament.”

La pagina 6, la articolul 14 al treilea paragraf:

*în loc de:* „Dacă statul membru transmite informațiile contabile menționate la articolul 9 din prezentul regulament cu minimum o lună înainte de termenele relevante menționate la articolul 10 alineatul (3), taxa standard se majorează cu 5 EUR, cu excepția cazului în care nu a fost atins pragul de 80 % menționat la articolul 19 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1217/2009 în ceea ce privește o diviziune RICA sau un stat membru.”,

*se citește:* „Dacă un stat membru transmite informațiile contabile menționate la articolul 9 din prezentul regulament cu minimum o lună înainte de termenul relevant menționat la articolul 10 alineatul (3), taxa standard se majorează cu 5 EUR, cu excepția cazului în care nu a fost atins pragul de 80 % menționat la articolul 19 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1217/2009 în ceea ce privește o diviziune RICA sau un stat membru.”

La pagina 9, în anexa II, în rândurile referitoare la Grecia:

*în loc de:*

	„GRECIA	
450	Macedonia-Tracia	2 000
460	Epir-Peloponez-Insulele Ioniene	1 350
470	Tesalia	700
480	Grecia continentală, Insulele din Marea Egee, Creta	1 450”

*se citește:*

	„GRECIA	
450	Μακεδονία – Θράκη (Macedonia-Tracia)	2 000
460	Ήπειρος – Πελοπόννησος – Νήσοι Ιονίου (Epir, Peloponez, insulele Ionice)	1 350
470	Θεσσαλία (Tesalia)	700
480	Στερεά Ελλάδα – Νήσοι Αιγαίου – Κρήτη (Stereia Ellas, insulele din Marea Egee, Creta)	1 450”

La pagina 54, în anexa VIII, după tabelul A, punctul A.CL.151.C, ultima teză din primul paragraf:

*în loc de:* „Atunci când exploatația produce anumite produse sau produse alimentare protejate prin DOP sau IGP ori prin termenul STG sau prin mențiunea «produs montan» ori anumite produse cunoscute ca fiind utilizate la producția de produse alimentare protejate prin DOP sau IGP ori prin termenul STG sau prin mențiunea «produs montan», dar acestea nu reprezintă majoritatea producției în fiecare sector, trebuie folosit codul «nu se aplică».”,

*se citește:* „Atunci când exploatarea produce anumite produse sau produse alimentare protejate prin DOP sau IGP ori prin termenul STG sau prin mențiunea «produs montan» ori anumite produse cunoscute ca fiind utilizate la producția de produse alimentare protejate prin DOP sau IGP ori prin termenul STG sau prin mențiunea «produs montan», dar acestea nu reprezintă majoritatea producției din respectivul sector, trebuie folosit codul «nu se aplică.»

La pagina 60, în anexa VIII, după tabelul C, litera (b) de la al treilea paragraf privind ajutorul reciproc între exploatarea:

*în loc de:* „(b) ajutorul acordat sub formă de muncă prestată este compensat printr-un serviciu de altă natură (de exemplu, prin punerea la dispoziție a unor utilaje): în această situație, timpul de lucru furnizat și eventualele salarii aferente nu sunt luate în considerare; valoarea serviciului primit este înregistrată ca factor de producție în grupul corespunzător din alt tabel (în prezentul exemplu, tabelul H rubrica 1020 «Muncă prestată de contractanți și închiriere de utilaje»).”

*se citește:* „(b) ajutorul acordat sub formă de muncă prestată este compensat printr-un serviciu de altă natură (de exemplu, prin punerea la dispoziție a unor utilaje): în această situație, timpul de lucru prestat și eventualele salarii aferente nu sunt luate în considerare; valoarea serviciului primit este înregistrată ca factor de producție în categoria corespunzătoare din alt tabel (în prezentul exemplu, tabelul H categoria 1020 «Muncă prestată de contractanți și închiriere de utilaje»).”

La pagina 72, în anexa VIII, în tabelul H:

*în loc de:*

„3031	SC	Cantitatea de N utilizată în îngrășămintele minerale	—	
3032	SC	Cantitatea de P <sub>2</sub> O <sub>5</sub> utilizată în îngrășămintele minerale	—	
3033	SC	Cantitatea de K <sub>2</sub> O utilizată în îngrășămintele minerale”	—	

*se va citi:*

„3031	SC	Cantitatea de N din îngrășămintele minerale utilizate	—	
3032	SC	Cantitatea de P <sub>2</sub> O <sub>5</sub> din îngrășămintele minerale utilizate	—	
3033	SC	Cantitatea de K <sub>2</sub> O din îngrășămintele minerale utilizate”	—	

La pagina 84, în anexa VIII, în tabelul referitor la tipurile de coduri de cultură, în descrierea codului 1, a treia liniuță:

*în loc de:* „— culturile cultivate succesiv pe o anumită suprafață în cursul exercițiului financiar, cultura care rămâne cel mai mult timp în sol;”

*se citește:* „— în cazul culturilor cultivate succesiv pe o anumită suprafață în cursul exercițiului financiar, cultura care rămâne cel mai mult timp în sol;”

La pagina 102, în anexa VIII, în tabelul M:

*în loc de:*

		Granturi și subvenții cu caracter excepțional			
„2810	S	Plăți acordate în caz de dezastre			—
2890	S	Alte granturi și subvenții cu caracter excepțional			—
2900	S	Alte plăți directe nemenționate în altă parte			—”

se citește:

		<b>Granturi și subvenții cu caracter excepțional</b>			
„2810	S	Plăți acordate în caz de dezastre			—
2890	S	Alte granturi și subvenții cu caracter excepțional			—
2900	S	<b>Alte plăți directe nemenționate în altă parte</b>			—”





ISSN 1977-0782 (ediție electronică)  
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



**Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**RO**