



Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2017/635 de la Commission du 30 mars 2017 relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée** 1
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2017/636 de la Commission du 30 mars 2017 relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée** 4
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2017/637 de la Commission du 4 avril 2017 modifiant pour la 265 fois le règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées aux organisations EIIL (Daech) et Al-Qaida** 7
- Règlement d'exécution (UE) 2017/638 de la Commission du 4 avril 2017 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 9

DÉCISIONS

- ★ **Décision (UE) 2017/639 de la Commission du 30 septembre 2016 concernant l'aide d'État SA.23216 — C 54/07 (ex NN 55/07) accordée par l'Allemagne à Emsländische Eisenbahn GmbH [notifiée sous le numéro C(2016) 6232] ⁽¹⁾** 11

Rectificatifs

- ★ **Rectificatif au règlement d'exécution (UE) 2017/326 de la Commission du 24 février 2017 modifiant pour la deux cent soixante et unième fois le règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées aux organisations EIIL (Daech) et Al-Qaida (JO L 49 du 25.2.2017)** 40

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

- ★ **Rectificatif à la directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2016 concernant l'aide juridictionnelle pour les suspects et les personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales et pour les personnes dont la remise est demandée dans le cadre des procédures relatives au mandat d'arrêt européen (JO L 297 du 4.11.2016) 40**

- ★ **Rectificatif au règlement d'exécution (UE) 2015/220 de la Commission du 3 février 2015 établissant les modalités d'application du règlement (CE) n° 1217/2009 du Conseil portant création d'un réseau d'information comptable agricole sur les revenus et l'économie des exploitations agricoles dans l'Union européenne (JO L 46 du 19.2.2015) 41**

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/635 DE LA COMMISSION

du 30 mars 2017

relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union ⁽¹⁾, et notamment son article 57, paragraphe 4, et son article 58, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin d'assurer l'application uniforme de la nomenclature combinée annexée au règlement (CEE) n° 2658/87 ⁽²⁾, il y a lieu d'arrêter des dispositions concernant le classement des marchandises figurant à l'annexe du présent règlement.
- (2) Le règlement (CEE) n° 2658/87 fixe les règles générales pour l'interprétation de la nomenclature combinée. Ces règles s'appliquent également à toute autre nomenclature qui reprend celle-ci, même en partie ou en y ajoutant éventuellement des subdivisions, et qui est établie par des dispositions spécifiques de l'Union européenne en vue de l'application de mesures tarifaires ou d'autre nature dans le cadre des échanges de marchandises.
- (3) En application desdites règles générales, il convient de classer les marchandises désignées dans la colonne 1 du tableau figurant à l'annexe du présent règlement sous le code NC correspondant mentionné dans la colonne 2, conformément aux motivations indiquées dans la colonne 3 dudit tableau.
- (4) Il est opportun que les renseignements tarifaires contraignants qui ont été délivrés pour les marchandises concernées par le présent règlement et qui ne sont pas conformes à ce dernier puissent continuer à être invoqués par leur titulaire pendant une certaine période, conformément aux dispositions de l'article 34, paragraphe 9, du règlement (UE) n° 952/2013. Il convient de fixer cette période à trois mois.
- (5) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du code des douanes,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les marchandises désignées dans la colonne 1 du tableau figurant à l'annexe sont classées dans la nomenclature combinée sous le code NC correspondant indiqué dans la colonne 2 dudit tableau.

Article 2

Les renseignements tarifaires contraignants qui ne sont pas conformes au présent règlement peuvent continuer à être invoqués, conformément aux dispositions de l'article 34, paragraphe 9, du règlement (UE) n° 952/2013, pendant une période de trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 269 du 10.10.2013, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 256 du 7.9.1987, p. 1).

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 30 mars 2017.

*Par la Commission,
au nom du président,
Stephen QUEST
Directeur général
Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière*

ANNEXE

Désignation des marchandises	Classement (code NC)	Motivations
(1)	(2)	(3)
<p>Article en forme de cartouche cylindrique vide en plastique transparent, d'une longueur d'environ 44 mm et pourvu à son extrémité d'un bouchon en matière plastique amovible faisant office de bouchon protecteur. La partie supérieure de la cartouche a la forme d'un embout buccal et est percée d'un petit trou par lequel la vapeur peut être inhalée.</p> <p>L'utilisateur remplit la cartouche vide avec un liquide spécial pour cigarettes électroniques (aussi appelé «e-liquide»), puis la cartouche est insérée dans la cigarette électronique. La cartouche est rechargeable et on peut l'utiliser pour fumer entre 10 et 20 fois avant de l'éliminer comme déchet.</p> <p>L'embout joue le rôle du filtre sur les cigarettes de tabac classiques. Lorsque la cartouche est insérée dans la cigarette électronique, l'utilisateur place l'embout dans sa bouche et inhale. L'atomiseur se trouvant dans la cigarette électronique convertit alors le liquide en un léger flux de vapeur qui est ensuite libéré dans la bouche de l'utilisateur, à travers l'embout.</p> <p>Voir les images (*).</p>	8543 90 00	<p>Le classement est déterminé par les dispositions des règles générales 1 et 6 pour l'interprétation de la nomenclature combinée, par la note 2 s) du chapitre 39, la note 2 b) de la section XVI et par le libellé des codes NC 8543 et 8543 90 00.</p> <p>L'utilisateur ne mettrait pas une cigarette électronique à la bouche s'il n'y avait pas d'embout et le flux de vapeur ne serait pas libéré si l'atomiseur n'était pas activé via l'embout. Par conséquent, la cartouche à la partie supérieure de forme spéciale est un élément essentiel au fonctionnement de la cigarette électronique et non un simple récipient en matière plastique. Le classement dans la position 3926 en tant qu'autre ouvrage en matière plastique est par conséquent exclu.</p> <p>Selon l'avis de classement du système harmonisé 854370/5, une cigarette électronique complète doit être classée dans la sous-position 8543 70 en tant qu'autre machine ou appareil électrique.</p> <p>En conséquence, la cartouche doit être classée sous le code NC 8543 90 00 en tant que partie de machines et appareils ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans ce chapitre.</p>

(*) Les images ont une valeur purement indicative.



RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/636 DE LA COMMISSION**du 30 mars 2017****relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union ⁽¹⁾, et notamment son article 57, paragraphe 4, et son article 58, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin d'assurer l'application uniforme de la nomenclature combinée annexée au règlement (CEE) n° 2658/87 ⁽²⁾, il y a lieu d'arrêter des dispositions concernant le classement des marchandises figurant à l'annexe du présent règlement.
- (2) Le règlement (CEE) n° 2658/87 fixe les règles générales pour l'interprétation de la nomenclature combinée. Ces règles s'appliquent également à toute autre nomenclature qui reprend celle-ci, même en partie ou en y ajoutant éventuellement des subdivisions, et qui est établie par des dispositions spécifiques de l'Union européenne en vue de l'application de mesures tarifaires ou d'autre nature dans le cadre des échanges de marchandises.
- (3) En application desdites règles générales, il convient de classer les marchandises désignées dans la colonne 1 du tableau figurant à l'annexe du présent règlement sous le code NC correspondant mentionné dans la colonne 2, conformément aux motivations indiquées dans la colonne 3 dudit tableau.
- (4) Il est opportun que les renseignements tarifaires contraignants qui ont été délivrés pour les marchandises concernées par le présent règlement et qui ne sont pas conformes à ce dernier puissent continuer à être invoqués par leur titulaire pendant une certaine période, conformément aux dispositions de l'article 34, paragraphe 9, du règlement (UE) n° 952/2013. Il convient de fixer cette période à trois mois.
- (5) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du code des douanes,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les marchandises désignées dans la colonne 1 du tableau figurant à l'annexe sont classées dans la nomenclature combinée sous le code NC correspondant indiqué dans la colonne 2 dudit tableau.

Article 2

Les renseignements tarifaires contraignants qui ne sont pas conformes au présent règlement peuvent continuer à être invoqués, conformément aux dispositions de l'article 34, paragraphe 9, du règlement (UE) n° 952/2013, pendant une période de trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 269 du 10.10.2013, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 256 du 7.9.1987, p. 1).

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 30 mars 2017.

*Par la Commission,
au nom du président,
Stephen QUEST
Directeur général*

Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière

ANNEXE

Désignation des marchandises	Classement (code NC)	Motivations
(1)	(2)	(3)
<p>Paire de boucles destinées à être utilisées comme mécanismes de verrouillage pour les ceintures de sécurité. Chaque boucle se compose d'un mécanisme de verrouillage métallique, d'un boîtier plastique, d'une sangle textile, d'éléments de raccord métalliques et d'un capteur électrique qui émet un signal audio lorsque les ceintures de sécurité du véhicule sont censées être bouclées mais ne le sont pas.</p> <p>La composition du produit est la suivante (% en poids): acier au carbone (56 %), plastiques (21 %), textiles (13 %) et autres matériaux (10 %).</p> <p>Il s'agit d'un élément d'un assemblage de ceinture de sécurité utilisé, par exemple, pour les sièges d'un véhicule à moteur.</p> <p>Voir illustration (*).</p>	8308 90 00	<p>Le classement est déterminé par les dispositions des règles générales 1, 3 b), 4 et 6 pour l'interprétation de la nomenclature combinée, par la note 3 de la section XV et par le libellé des codes NC 8308 et 8308 90 00.</p> <p>Le produit présente les caractéristiques objectives d'une boucle dans la mesure où il joue le rôle d'un mécanisme de verrouillage.</p> <p>Un classement dans la position 8301 en tant que serrure ou verrou en métaux communs est exclu car le produit n'est ni un dispositif de fermeture actionné par une clé ou commandé par une combinaison de lettres ou de chiffres, ni une serrure ou un verrou électrique (voir également les notes explicatives du système harmonisé relatives à la position 8301).</p> <p>Un classement dans la position 8302 en tant que garnitures, ferrures et articles similaires en métaux communs pour carrosseries est exclu car l'article ne fait pas partie de la carrosserie de la voiture, mais constitue une partie d'un assemblage de ceinture de sécurité.</p> <p>Un classement dans la position 8708 en tant que partie de ceinture de sécurité est également exclu car cette position ne couvre que les ceintures de sécurité des véhicules des positions 8701 à 8705, mais pas les parties de celles-ci.</p> <p>Un classement dans la sous-position 8708 21 en tant que ceinture de sécurité incomplète est également exclu car le produit n'est que l'un des éléments d'une ceinture de sécurité complète (composée de cinq parties principales: boucles, enrouleurs, ancrages, sangle et languettes) et ne possède donc pas, tel qu'il est présenté, les caractéristiques essentielles d'un article complet ou fini.</p> <p>Bien que le produit ne puisse pas, sur la base de ses propriétés et caractéristiques objectives, être classé dans une position spécifique, c'est aux boucles de la position 8308 qu'il est le plus analogue de par lesdites caractéristiques et propriétés. Il convient dès lors de le classer sous le code NC 8308 90 00 en tant que boucle en métaux de base.</p>

(*) L'illustration est fournie uniquement à titre d'information.



RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/637 DE LA COMMISSION**du 4 avril 2017****modifiant pour la 265 fois le règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées aux organisations EIIL (Daech) et Al-Qaïda**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil du 27 mai 2002 instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées aux organisations EIIL (Daech) et Al-Qaïda ⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 1, point a), et son article 7 bis, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) L'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002 énumère les personnes, groupes et entités auxquels s'applique le gel des fonds et des ressources économiques ordonné par ce règlement.
- (2) Le 30 mars 2017, le comité des sanctions du Conseil de sécurité de l'ONU a décidé de modifier une mention figurant dans sa liste des personnes, groupes et entités auxquels le gel des fonds et des ressources économiques devrait s'appliquer. Il convient donc de modifier l'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 avril 2017.

*Par la Commission,
au nom du président,
Chef faisant fonction du service des instruments de politique
étrangère*

⁽¹⁾ JO L 139 du 29.5.2002, p. 9.

ANNEXE

Les données d'identification de la mention «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]. Adresse: Indonésie; renseignements complémentaires: opère à Java et à Sulawesi, Indonésie, et également actif dans les provinces orientales de l'Indonésie; dirigé par Abu Wardah, également connu sous le nom de Santoso (ne figure pas sur la liste). Date de la désignation visée à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 2, point i): 29.9.2015.», figurant dans la rubrique «Personnes morales, groupes et entités» de l'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002 est remplacée par la mention suivante:

«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]. Adresse: Indonésie; renseignements complémentaires: opère à Java et à Sulawesi, Indonésie, et également actif dans les provinces orientales de l'Indonésie. Date de la désignation visée à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 2, point i): 29.9.2015.»

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/638 DE LA COMMISSION**du 4 avril 2017****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ⁽¹⁾,vu le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 de la Commission du 7 juin 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les secteurs des fruits et légumes et des fruits et légumes transformés ⁽²⁾, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XVI, partie A, dudit règlement.
- (2) La valeur forfaitaire à l'importation est calculée chaque jour ouvrable, conformément à l'article 136, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011, en tenant compte des données journalières variables. Il importe, par conséquent, que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 136 du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 avril 2017.

*Par la Commission,
au nom du président,
Jerzy PLEWA
Directeur général*

Direction générale de l'agriculture et du développement rural

⁽¹⁾ JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ JO L 157 du 15.6.2011, p. 1.

ANNEXE

Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
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

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (UE) n° 1106/2012 de la Commission du 27 novembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 471/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les statistiques communautaires relatives au commerce extérieur avec les pays tiers, en ce qui concerne la mise à jour de la nomenclature des pays et territoires (JO L 328 du 28.11.2012, p. 7). Le code «ZZ» représente «autres origines».

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2017/639 DE LA COMMISSION

du 30 septembre 2016

concernant l'aide d'État SA.23216 — C 54/07 (ex NN 55/07) accordée par l'Allemagne à Emsländische Eisenbahn GmbH

[notifiée sous le numéro C(2016) 6232]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dispositions précitées ⁽¹⁾ et vu les réponses obtenues,

considérant ce qui suit:

1. LA PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 30 août 2002, les entreprises Ludger Albers oHG, Reinhard Bittner, Elbert GmbH & Co. KG, Auto Fischer GmbH & Co. KG, Kalmer GmbH, Richters Reisen et Wessels Reisen (ci-après les «plaignants») ont adressé une plainte à la Commission européenne (ci-après la «Commission») alléguant qu'Emsländische Eisenbahn GmbH (ci-après «EEB») aurait perçu des aides d'État illégales. Par lettre du 13 juillet 2006, les plaignants ont informé la Commission de l'extension de leur plainte et ils lui ont transmis de nouvelles informations par lettre du 22 novembre 2006.
- (2) À la suite de ces plaintes, la Commission a adressé à plusieurs reprises ⁽²⁾ des demandes de renseignements aux autorités allemandes, lesquelles ont répondu à ces demandes ⁽³⁾.
- (3) Par lettre du 28 novembre 2007, la Commission a notifié à l'Allemagne sa décision d'ouvrir la procédure prévue par l'article 88, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne (ci-après le «traité CE»). L'Allemagne a transmis ses observations le 24 avril 2008.
- (4) La décision de la Commission relative à l'ouverture de la procédure (ci-après la «décision d'ouverture») a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽⁴⁾ le 9 juillet 2008. Les parties intéressées ont été invitées par la Commission à présenter leurs observations.
- (5) À la suite de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, les plaignants ont transmis une première série d'observations le 21 février 2008. Après la publication de la décision, les plaignants ont transmis des observations supplémentaires, les 25 et 29 août 2008.

⁽¹⁾ JO C 174 du 9.7.2008, p. 13.

⁽²⁾ Le 3 octobre 2006, le 27 novembre 2006 et le 13 mars 2007.

⁽³⁾ Le 24 octobre 2006, le 26 janvier 2007 et le 19 juin 2007.

⁽⁴⁾ Voir note 1.

- (6) L'association Nahverkehrsberatung Südwest a remis ses observations le 29 juillet 2008 et a transmis des versions non confidentielles des informations les 16 et 29 octobre 2008. Une autre partie intéressée, qui a souhaité rester anonyme, a présenté des observations le 23 juillet 2008.
- (7) Le 26 novembre 2008, la Commission a transmis à l'Allemagne les observations des parties intéressées. L'Allemagne a transmis ses observations à la Commission par lettre du 26 janvier 2009.
- (8) Le 9 juillet 2009, les autorités allemandes ont transmis des informations supplémentaires en réponse à la demande de renseignements de la Commission du 30 avril 2009.
- (9) Les autorités allemandes ont transmis des informations supplémentaires le 16 décembre 2009, le 4 août 2010 et le 23 juin 2011.
- (10) Le 20 octobre 2011, la Commission a adressé un courrier aux autorités allemandes, qui y ont répondu le 10 novembre 2011.
- (11) D'autres informations ont été transmises par les autorités allemandes à la Commission, à la demande de cette dernière, le 5 juin 2012, le 6 mai 2013 et le 21 novembre 2013.

2. LES FAITS

2.1. BÉNÉFICIAIRE

- (12) La bénéficiaire de l'aide d'État prétendument illégale, EEB ⁽⁵⁾, a été fondée le 1^{er} janvier 1997. Elle est issue de la régie du même nom (ci-après «EE»).
- (13) Le Landkreis Emsland (district d'Emsland) est, depuis la fondation d'EEB, son unique associé. Comme tel, il peut exercer un contrôle étendu de l'exploitation commerciale d'EEB. Conformément à l'article 10 des statuts d'EEB, le Landkreis Emsland nomme le directeur d'EEB et a le dernier mot lors de la prise de décisions commerciales importantes (bilan annuel, plans d'entreprise, etc.).
- (14) Conformément à l'article 3 de ses statuts, EEB est chargée des missions publiques de planification et de coordination du transport public local (ci-après le «TPL») suivantes:
 - établissement du plan de desserte locale (ci-après le «PDL») pour le Landkreis Emsland, avec la participation des entreprises assurant le transport de passagers,
 - mise sur pied et gestion d'une centrale de mobilité («Mobilitätszentrale», un service d'information régional du TPL; ci-après la «MZE» ou la «centrale de mobilité du Landkreis Emsland»), et introduction de systèmes d'information améliorés,
 - organisation du transport scolaire et intégration du transport scolaire sur la base de conventions dérogatoires (ci-après le «ramassage scolaire») dans le TPL, conformément aux articles 109 et 114 de la loi scolaire du Land de Basse-Saxe du 3 mars 1998 ⁽⁶⁾ (Niedersächsisches Schulgesetz, ci-après la «NSG»),
 - introduction d'améliorations tarifaires,
 - collaboration avec l'organisateur du transport ferroviaire.

⁽⁵⁾ <http://www.eeb-online.de/>

⁽⁶⁾ Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt (Journal officiel de Basse-Saxe, ci-après «Nds. GVBl.») 1998, p. 137; modifié en dernier lieu par l'article 2 de la loi du 12 juillet 2007, Nds. GVBl. n° 22/2007, p. 339 — VORIS 22410 01.

- (15) EEB dispose actuellement de plusieurs autorisations d'exploitation de ligne (ci-après les «AEL») pour des lignes d'autobus dans le Landkreis Emsland ⁽⁷⁾. Dans la mesure où EEB était détentrice de ces autorisations, elle a délégué l'exploitation de ces lignes ⁽⁸⁾ à différentes entreprises de transport par autobus, y compris sa filiale EVG.
- (16) EEB opère en outre dans le secteur du fret ferroviaire, notamment sur ses propres installations ferroviaires et dans la gestion des infrastructures pour ces installations.

2.2. MARCHÉ DU TRANSPORT PUBLIC LOCAL PAR AUTOBUS DANS LE LANDKREIS EMSLAND

- (17) En vertu de la loi sur le transport local du Land de Basse-Saxe (Nahverkehrsgesetz des Landes Niedersachsen, ci-après la «NNVG»), les villes et les districts ont dans leurs compétences, depuis le 1^{er} janvier 1996, celle d'assurer que des services de transport public de passagers adéquats soient proposés. Le Landkreis Emsland a donc dû assurer que la planification, l'organisation et le financement du transport public local soient exécutés sur le territoire du district. Le Landkreis Emsland a confié à son tour ces missions à EEB, ainsi qu'il ressort de l'article 3 des statuts d'EEB (voir considérant 14 ci-dessus).
- (18) Le transport public par autobus est subdivisé en quatre lignes, pour lesquelles des AEL ont été attribuées sur une base concurrentielle, conformément aux articles 13 et 42 de la loi allemande sur le transport de personnes. La plupart des entreprises qui offrent des services de TPL dans le Landkreis Emsland ont leur siège dans ce même district.
- (19) Le marché du transport public local par autobus dans le Landkreis Emsland est divisé en deux grands secteurs. Dans la partie sud du district, des entreprises de transport par autobus privées, dont deux des plaignants (Reinhard Bittner et Kalmer) ont réuni leurs services de transport par autobus en une communauté tarifaire, la Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd (ci-après «VGE-Süd»).
- (20) Au centre et dans le nord du district, la communauté tarifaire RegioNetz-Mitte (comprenant EEB et trois entreprises de transport par autobus privées) et la communauté tarifaire Emsland Mitte/Nord (comprenant les autres plaignants) sont les principales communautés de transport local.
- (21) EEB assure le transport scolaire sur l'ensemble du territoire du district, sous forme intégrée ou non intégrée.
- (22) Le transport scolaire peut être intégré dans le trafic régulier par autobus. Les exploitants des lignes d'autobus concernées reçoivent des districts et villes hors district un contrat en application duquel ils doivent adapter leurs lignes aux exigences du transport scolaire. Les titres de transport des écoliers sont payés par le Landkreis Emsland, par l'intermédiaire d'EEB.
- (23) Pour les écoliers qui peuvent prétendre au transport scolaire, mais n'habitent pas le long du parcours des lignes d'autobus, EEB propose le transport scolaire sous forme non intégrée («Schülerfreistellungsverkehr», ci-après le «ramassage scolaire»). Les entreprises de transport par autobus mandatées pour ce service doivent respecter des conditions particulières, notamment en ce qui concerne l'itinéraire des trajets et les horaires. Le Landkreis Emsland rembourse à EEB les montants qui lui sont facturés par les exploitants.

3. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES

- (24) Dans sa décision d'ouverture, la Commission a dressé un tableau ⁽⁹⁾ s'appuyant sur les renseignements fournis par les autorités allemandes et reprenant les transferts financiers qui ont fait l'objet de la procédure d'examen. Les colonnes 1 à 6 de ce tableau sont reproduites ci-après ⁽¹⁰⁾. Les colonnes 7 à 9 du tableau ont été exclues, puisque la Commission a disposé dans sa décision d'ouverture qu'elle n'avait pas d'objections vis-à-vis de ces paiements.

⁽⁷⁾ Conformément à la loi sur le transport de personnes du 21 mars 1961 (Personenbeförderungsgesetz, ci-après la «PBefG»).

⁽⁸⁾ Article 3, paragraphe 2, point 3, de la PBefG.

⁽⁹⁾ Voir note 1.

⁽¹⁰⁾ Tous les montants indiqués sont en euros (EUR). Pour la période de 1997 à 2001, les prévisions et les corrections budgétaires, établies en mark allemand (DM), sont indiquées en EUR, sur la base du taux de change de 1:1,9558 (EUR:DM). Les légers écarts entre les paiements mentionnés dans les prévisions et corrections budgétaires et les chiffres présentés par l'Allemagne sont imputables à cette conversion; la Commission s'appuie sur les chiffres fournis par l'Allemagne pour son appréciation. «—» signifie «pas de données» et «0» signifie qu'aucun soutien financier n'a été accordé.

Tableau 1

Mesures analysées dans la décision d'ouverture

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Dotation en capital	Dividendes	«Compensation des pertes pour les prestations TPL» ⁽¹⁾	«Remboursement des coûts du transport scolaire»	Subventions aux coûts administratifs au titre de l'article 7, paragraphe 4, NNVG ⁽²⁾	Subventions au TPL au titre de l'article 7, paragraphe 5, NNVG ⁽³⁾
1997	11 658 593,93 ⁽⁴⁾	327 594,11	3 160 667,25	4 288 074,35	291 676,68	0
1998	0	418 018,20	1 459 116,26	5 948 469,02	289 186,01	0
1999	0	—	1 429 351,28	6 163 333,16	290 918,94	0
2000	0	—	1 447 246,49	6 605 600,64	292 573,43	0
2001	0	—	1 558 738,18	7 117 944,37	291 157,65	0
2002	0	—	1 554 410,99	7 254 574,48	281 804,60	0
2003	0	—	1 514 260,59	7 520 739,17	283 702,10	0
2004	0	—	1 483 620,21	7 765 750,42	285 199,42	0
2005	0	—	1 412 520,89	8 208 800,12	308 488,00	85 000,00
2006	0	0	0	8 022 784,94	248 642,42	780 459,84 ⁽⁵⁾
2007	0	0	0	9 300 000,00	248 000,00	—

(1) Ces chiffres proviennent des prévisions et corrections budgétaires du Landkreis Emsland pour le poste n° 67.500 «Compensation des pertes pour les prestations TPL».

(2) La NNVG du 28 juin 1995, modifiée le 16 décembre 2004, a été adoptée sur la base de la loi de régionalisation de la fédération du 27 décembre 1993.

(3) La modification de la NNVG du 16 décembre 2004, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005, tenait compte du fait que le financement du transport public était transféré à un autre échelon fédéral. Le montant octroyé par citoyen a été légèrement diminué, mais des financements pour la régionalisation ont été ajoutés afin d'améliorer le fonctionnement des transports publics, comme le montre la colonne 6.

(4) Ce montant comprend le capital initialement autorisé de 410 000,00 EUR, plus les actions transférées à deux sociétés anonymes, d'une valeur de 11 248 593,93 EUR.

(5) Ce montant comprend les catégories suivantes: promotion des ventes et de l'amélioration des informations aux voyageurs, y compris les frais courants de la centrale de mobilité de l'Emsland (116 876,09 EUR), achat du logiciel DIVA-Geo comme base cartographique pour la centrale de mobilité (17 402,90 EUR), établissement d'un registre des arrêts de bus (28 815,34 EUR), véhicules (bus à la demande) (520 989,05 EUR), arrêts de bus (59 376,46 EUR) et logiciel de planification du TPL (37 000,00 EUR).

(25) Les sections suivantes rassemblent des informations basées sur les documents transmis par l'Allemagne et par les plaignants, avant et après l'adoption de la décision d'ouverture.

3.1. DOTATION EN CAPITAL ET TRANSFERT D' ACTIONS (COLONNE 1)

(26) Lorsque l'ancienne régie EE et son patrimoine ont été scindés et qu'EEB a été fondée en 1997, le Landkreis Emsland a versé 800 000 DM (environ 410 000 EUR) de capital autorisé dans EEB. EEB a également été dotée d'actions de la société RWE⁽¹⁾.

(1) RWE est une entreprise allemande de premier plan dans le secteur de l'énergie.

- (27) À la date de la décision d'ouverture, il n'était pas clair de savoir si le transfert d'actions faisait partie de la capitalisation de départ d'EEB ou constituait une injection de capital non prévue lors de la fondation d'EEB. L'Allemagne a précisé que la majorité des actions, à savoir 280 310 actions RWE, d'une valeur réelle de 9 686 523,78 EUR, représentait une partie de la capitalisation de départ. Ces actions avaient été transférées à la régie EE avant la fondation d'EEB.
- (28) Cependant, 37 630 actions, d'une valeur réelle de 1 689 264,40 EUR, n'ont été transférées à EEB que le 12 octobre 1998, soit plus de cinq ans après la fusion.

3.2. TRANSPORT SCOLAIRE INTÉGRÉ DANS LE SUD DE L'EMSLAND JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2005 (COLONNES 2 ET 3) ⁽¹²⁾

- (29) Les montants figurant la colonne 2 (dividendes) et dans la colonne 3 (apparaissant dans les prévisions et corrections budgétaires du Landkreis Emsland sous le poste 67.500 «Compensation des pertes pour les prestations TPL») ont été utilisés pour les remboursements de EEB à VGE-Süd, en contrepartie de services de transport scolaire intégré fournis par cette dernière dans le sud de l'Emsland.
- (30) Les dividendes de la colonne 2 sont les dividendes qu'EEB a reçus à partir des actions RWE susmentionnées.
- (31) Dans le sud de l'Emsland, le transport scolaire a été opéré essentiellement sous forme intégrée par VGE-Süd, sur la base d'un contrat conclu entre VGE-Süd et EE. Lors de la fondation d'EEB en 1997, ce contrat a été remplacé par un contrat identique entre EEB et VGE-Süd. Celui-ci a été résilié par EEB au 31 décembre 2005.
- (32) Le contrat initial entre EEB et VGE-Süd prévoyait une compensation forfaitaire d'un montant de 1 705 362,94 EUR par an. Ce montant a été augmenté de 10 % le 1^{er} novembre 2000, pour passer à 1 839 116,88 EUR.
- (33) Les colonnes 2 et 3, additionnées, donnent le montant forfaitaire qui avait été convenu entre EEB et VGE-Süd. Le Landkreis Emsland a déduit la valeur des dividendes (colonne 2) du montant total qui devait être payé à VGE-Süd pour ses prestations, et a transféré le reste (colonne 3) à EEB. C'est ce qui peut être déduit du tableau ci-après, qui se base sur les données chiffrées supplémentaires que l'Allemagne a transmises après la décision d'ouverture.

Tableau 2

Paiements à VGE-Süd pour les prestations de transport scolaire intégré

Année	Dividende (Colonne 2)	«Compensation des pertes pour les prestations TPL» (Colonne 3)	Somme (payée à VGE-Süd)
1997	196 572,65	1 508 790,29 ⁽¹⁾	1 705 362,94
1998	246 246,68	1 459 116,26	1 705 362,94
1999	276 011,66	1 429 351,28	1 705 362,94
2000	258 116,45	1 447 246,49	1 705 362,94
2001	276 011,66	1 558 738,18	1 864 749,85
2002	284 397,33	1 554 719,55	1 839 116,88
2003	312 837,07	1 526 279,81	1 839 116,88

⁽¹²⁾ Dividendes et «compensation des pertes pour les prestations TPL».

Année	Dividende (Colonne 2)	«Compensation des pertes pour les prestations TPL» (Colonne 3)	Somme (payée à VGE-Süd)
2004	355 496,67	1 483 620,21	1 839 116,88
2005	426 596	1 412 520,89	1 839 116,88

(¹) Les autorités allemandes ont donné initialement le chiffre de 3 160 667,25 EUR pour cette cellule. Elles ont expliqué ultérieurement que la colonne 3 pour l'année 1997 contenait non seulement les paiements à VGE-Süd, mais également ceux à d'autres entreprises. Selon elles, ce n'est qu'à compter de 1998 qu'une distinction claire a été établie entre les paiements à VGE-Süd (colonne 3) et les paiements pour les prestations de transport scolaire en dehors du service régulier normal, pour Deutsche Bahn AG et pour d'autres services de transport scolaire intégré (colonne 4). Si les montants de l'année 1997 avaient été calculés comme ceux des années suivantes, un montant de 1 508 790,29 EUR aurait été repris dans la colonne 3, et de 5 936 951,31 EUR dans la colonne 4 (les 1 651 876,97 EUR passant de la colonne 3 à la colonne 4 correspondent au montant qui a été versé aux entreprises de transport par autobus du nord et du centre de l'Emsland). La somme des deux colonnes donne le montant total qui a été payé pour le transport scolaire dans le Landkreis Emsland.

- (34) Le contrat entre EEB et VGE-Süd ayant pris fin en 2005, EEB a remboursé au Landkreis Emsland la valeur des dividendes de 2006.
- (35) Les plaignants ont transmis à la Commission le tableau ci-après, reprenant l'ensemble des paiements reçus par VGE-Süd jusqu'au 31 décembre 2005, qui est différent des chiffres fournis ci-dessus.

Tableau 3

Paiements à VGE-Süd pour toutes les prestations

(en EUR)

Année	Valeur nette	TVA de 7 %	Valeur brute
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) Les autorités allemandes ont expliqué que la différence entre le montant que VGE-Süd a reçu, selon les plaignants, et la somme des colonnes 2 et 3 provient du fait que VGE-Süd n'a pas seulement effectué des prestations de transport scolaire intégré, qui sont reprises dans les colonnes 2 et 3, mais a aussi assuré occasionnellement le ramassage scolaire, qui a également été payé par le Landkreis Emsland, par l'intermédiaire d'EEB.

3.3. «REMBOURSEMENT DES COÛTS DU TRANSPORT SCOLAIRE» (COLONNE 4)

- (37) La subvention mentionnée dans les prévisions et corrections budgétaires du Landkreis Emsland sous le poste 67.510 «Remboursement des coûts du transport scolaire» était destinée à indemniser EEB de la charge représentée par l'organisation du transport scolaire dans le centre et le nord de l'Emsland ⁽¹³⁾, mais aussi — après l'expiration du contrat avec VGE-Süd, le 31 décembre 2005 — dans le sud de l'Emsland. Cette charge comprenait aussi bien le transport scolaire sous forme intégrée que celui sous forme non intégrée.
- (38) Lors de l'ouverture de la procédure formelle d'examen, la Commission ne disposait d'aucune information permettant d'établir si les moyens financiers reçus par EEB en vue du paiement des entreprises de transport par autobus pour l'exécution de ces transports scolaires correspondaient aux paiements effectués concrètement par EEB en faveur de ces entreprises.
- (39) Les autorités allemandes ont transmis d'autres explications et documents, desquels il est ressorti que, pour le transport scolaire intégré visé à la colonne 4, EEB achetait aux entreprises de transport par autobus des titres de transport pour les écoliers qui voyageaient sur les lignes de bus régulières. Au moyen de décomptes annuels effectués avec le Landkreis Emsland, il a été garanti que les montants payés à EEB correspondaient aux montants qui étaient versés par EEB aux entreprises de transport par autobus. Ces versements ont été effectués sur un compte de règlement. Le Landkreis Emsland mettait à disposition les montants nécessaires et EEB les transférait au nom du Landkreis Emsland. Le compte de règlement a été vérifié chaque année par un réviseur aux comptes indépendant, afin de constater que les recettes et les dépenses étaient concordantes.
- (40) Les autorités allemandes ont en outre expliqué que le bilan économique d'EEB contenait les recettes des transports scolaires intégrés qui ont été effectués par des tiers sur des lignes pour lesquelles EEB disposait de l'AEL, ainsi que les recettes des ramassages scolaires. Selon elles, la concordance des recettes et des dépenses liées à cette comptabilité était également vérifiée chaque année par un réviseur aux comptes indépendant dans le cadre du rapport final annuel d'EEB.
- (41) Les autorités allemandes ont en outre fourni un aperçu mis à jour et corrigé des paiements annuels en faveur d'EEB pour la coordination du transport scolaire.

Tableau 4

Aperçu des paiements effectifs pour le transport scolaire

(en EUR)

Année	«Compensation des pertes pour les prestations TPL» (Colonne 3)	«Remboursement des coûts du transport scolaire» (Colonne 4)	Montant total des paiements du Landkreis Emsland à EEB
1997	1 508 790,29	5 573 355,48	7 033 061,73
1998	1 459 116,26	5 954 096,22	7 413 212,48
1999	1 429 351,28	6 175 822,86	7 605 174,14
2000	1 447 246,49	6 628 313,12	8 075 559,61
2001	1 588 738,19	7 158 797,33	8 747 535,52
2002	1 554 719,55	7 267 713,54	8 822 433,09
2003	1 526 279,81	7 636 828,10	9 163 107,91
2004	1 483 620,21	7 765 750,42	9 249 370,63
2005	1 412 520,88	8 208 800,13	9 621 321,01

⁽¹³⁾ Dans le cadre de cette ligne budgétaire, VGE-Süd a également été remboursée de ses coûts.

(en EUR)

Année	«Compensation des pertes pour les prestations TPL» (Colonne 3)	«Remboursement des coûts du transport scolaire» (Colonne 4)	Montant total des paiements du Landkreis Emsland à EEB
2006		8 022 784,94	8 022 784,94
2007		9 175 787,60	9 175 787,60

3.4. AIDES FINANCIÈRES ACCORDÉES POUR LES COÛTS ADMINISTRATIFS DU TPL SUR FONDS DE LA FÉDÉRATION AU TITRE DE L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 4, NNVG (COLONNE 5)

- (42) L'aide financière indiquée dans les prévisions et corrections budgétaires du Landkreis Emsland sous le poste 71.510 «Subventions à Emsländische Eisenbahn provenant de la participation du Land aux coûts administratifs» était destinée à compenser les coûts que l'exercice des missions publiques transférées par le Landkreis Emsland à EEB a entraînés pour cette dernière.
- (43) Parmi ces missions figure l'établissement du PDL ⁽¹⁴⁾. Le coût matériel du PDL, qui est revu tous les cinq ans, s'élevait à 11 248,42 EUR en 1997, à 25 000,00 EUR en 2002 et à 8 793,00 EUR en 2003.
- (44) À la date de la décision d'ouverture, la Commission avait des doutes sur la question de savoir si le montant total indiqué dans la colonne 5 avait été utilisé pour les coûts liés à l'établissement du PDL ou si les paiements n'avaient pas été utilisés également pour financer d'autres activités (économiques), et si le remboursement des coûts administratifs pour la mise sur pied et la gestion de la centrale de mobilité de l'Emsland (MZE) était également calculé dans la colonne 5.
- (45) Les autorités allemandes ont expliqué que les coûts mentionnés dans la colonne 5 comprenaient les charges de personnel, le coût matériel de la planification du transport public local, la MZE (jusqu'à la fin de 2004), ainsi que la coordination du transport scolaire.
- (46) Jusqu'à la fin de 2004, le financement de la MZE n'était pas séparé des autres coûts repris dans la colonne 5. À partir de 2005, une séparation a été opérée à la suite de la modification de la NNVG, et les montants destinés à la MZE ont été reportés dans la nouvelle ligne budgétaire «Subventions au titre de la NNVG», reprise sous la colonne 6.
- (47) La MZE offrait gratuitement des informations sur le TPL. Cette offre visait les services de transport par bus et par train sur le territoire du Landkreis Emsland, indépendamment des fournisseurs du service. La MZE a été créée en juillet 1995 par le comité du district. Le Landkreis Emsland avait alors reconnu le manque d'informations sur l'offre de transport public comme étant une lacune grave de la politique publique des transports.
- (48) Lors de la fondation d'EEB en 1997, le Landkreis Emsland a confié les activités de la MZE à EEB. L'article 3 de ses statuts transfère à EEB la gestion de la MZE en tant que l'une de ses missions dans le domaine de l'organisation et de la coordination des transports. Les citoyens peuvent obtenir auprès de la MZE des renseignements téléphoniques sur leurs déplacements, et depuis 1999, la MZE dispose d'un guichet dans la gare de Meppen, à côté du guichet de Deutsche Bahn AG.
- (49) Le paiement forfaitaire convenu en 1998 entre EEB et le Landkreis Emsland, d'un montant de 3 558,65 EUR, pour l'organisation et la comptabilisation du transport scolaire est également repris dans la colonne 5. Ce montant forfaitaire annuel a servi de compensation pour les frais de comptabilité liés aux paiements effectués en faveur de Deutsche Bahn AG et des entreprises de transport régulier par autobus du nord et du centre de l'Emsland.

⁽¹⁴⁾ Au considérant 53 de la décision d'ouverture, la Commission était parvenue à la conclusion que l'établissement du PDL relevait de l'exercice d'une mission de puissance publique.

3.5. AIDES FINANCIÈRES ACCORDÉES POUR LE TPL SUR FONDS DE LA FÉDÉRATION AU TITRE DE L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 5, NNVG (COLONNE 6)

- (50) L'aide financière mentionnée dans les prévisions et corrections budgétaires du Landkreis Emsland sous le poste 71.500 «Subventions au titre de la NNVG»⁽¹⁵⁾ a été accordée à la suite de la dernière adaptation de la NNVG, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005, afin de tenir compte du fait que le financement du transport public au niveau national avait été modifié. Le montant octroyé par citoyen a été légèrement diminué, ce qui a toutefois été compensé partiellement par des moyens pour la régionalisation, destinés à améliorer le fonctionnement des transports publics, comme le montre la colonne 6.
- (51) Les ressources de la colonne 6 ont été utilisées pour la gestion de la MZE et pour l'acquisition de véhicules destinés à un système de bus sur demande. Parmi les paiements mentionnés dans la colonne 6 figurent également les autres coûts dont la Commission avait conclu, dans la décision d'ouverture, qu'ils ne constituaient pas des aides d'État⁽¹⁶⁾.
- (52) Comme cela a été décrit plus haut, la MZE a été financée sous la colonne 5 jusqu'en 2004, et sous la colonne 6 à partir de 2005. Les autorités allemandes ont expliqué que les montants qu'EEB a obtenus pour la MZE sous la colonne 6 s'élevaient à 85 000,00 EUR en 2005, à 98 000,00 EUR en 2006 et à 93 460,87 EUR en 2007.
- (53) Le Landkreis Emsland a en outre décidé d'affecter à l'extension de son système de bus sur demande une partie des ressources de la colonne 6 qui étaient liées à des objectifs de promotion du transport public. Dans le cadre de ce système de bus sur demande, un autobus ne circule sur un parcours déterminé que si des voyageurs potentiels ont signalé préalablement à la centrale de mobilité de l'Emsland qu'ils souhaitaient utiliser ce bus à une heure déterminée. L'introduction des bus sur demande avait pour objectif d'améliorer efficacement la connexion entre les gares et les différentes zones du territoire, et d'éviter les voyages à vide.
- (54) Les autorités allemandes ont expliqué que le Landkreis Emsland avait financé l'acquisition de cinq nouveaux autobus par EEB, pour un total de 685 513,46 EUR. (520 989,05 EUR pour quatre autobus en 2006 et 164 524,42 EUR pour un cinquième autobus en 2007).
- (55) EEB a proposé les bus sur demande aux entreprises de transport par autobus selon les mêmes conditions que celles établies par le Landkreis Emsland. Les autobus ont été mis à la disposition sur la base d'un contrat type de crédit-bail, en vertu duquel les compagnies de bus devaient prendre à leur charge les frais d'exploitation et d'entretien des véhicules, mais ne payaient pas de loyer. Les autobus ont été exploités par des sous-traitants sur les lignes d'EEB et par d'autres entreprises de transport par autobus sur leurs propres lignes. Les autobus sont restés la propriété d'EEB, de sorte que le Landkreis Emsland a pu les maintenir sous son contrôle.

3.6. MOTIVATION DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

- (56) Dans la décision d'ouverture, il a été constaté que l'existence d'une aide ne pouvait être exclue en ce qui concerne les mesures suivantes (voir également tableau 1 de la présente décision):
- colonne 1: transfert d'actions,
 - colonnes 2 à 4: transport scolaire,
 - colonne 5: gestion du TPL (en particulier du PDL et de la MZE),
 - colonne 6: MZE et bus sur demande
- (57) Si ces mesures devaient être qualifiées d'aides d'État, des doutes quant à leur compatibilité avec le marché intérieur ont été exprimés dans la décision d'ouverture.

⁽¹⁵⁾ L'Allemagne a informé la Commission de ce que la description de la catégorie n° 71.500 dans la prévision budgétaire pour 2006 en tant que «Subventions à Emsländische Eisenbahn au titre de la NNVG» était erronée car le montant des subventions indiqué n'avait pas été accordé uniquement à EEB. Dans la prévision budgétaire pour 2007, cette catégorie a donc été renommée, de manière neutre quant au bénéficiaire, en «Subventions au titre de la NNVG».

⁽¹⁶⁾ Au considérant 107 de la décision d'ouverture, la Commission est parvenue à la conclusion que l'achat du logiciel DIVA-Geo, l'établissement d'un registre des arrêts de bus et l'acquisition d'un logiciel de planification du TPL étaient, dans leur ensemble, liés à l'élaboration du PDL et constituaient donc des missions publiques.

3.6.1. EXISTENCE D'UNE AIDE

- (58) Dans la décision d'ouverture, il a été constaté que les ressources avaient été accordées dans leur totalité par le Landkreis Emsland directement à EEB et qu'EEB constituait, au moins partiellement, une entreprise exerçant des activités économiques. La décision d'ouverture a également indiqué qu'il n'y avait pas eu de contrepartie de la part d'EEB pour le transfert d'actions, les aides financières destinées aux bus sur demande et la MZE. En ce qui concerne le transport scolaire, des doutes ont été émis dans la décision d'ouverture sur le point de savoir si les paiements correspondaient intégralement aux coûts engendrés pour EEB. En particulier pour ce qui concerne l'aide financière forfaitaire, une surcompensation n'a pas pu être exclue. De plus, il a été constaté qu'il existait au moins un risque de distorsion de la concurrence.

3.6.2. COMPATIBILITÉ DE L'AIDE

- (59) La décision d'ouverture a exposé qu'il n'y a pas suffisamment d'informations pour établir si les mesures en cause peuvent être considérées comme des services publics ou comme une contribution à la coordination des transports, ou si l'article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE») (à l'époque, l'article 73 du traité CE) constitue la base juridique de l'examen de compatibilité. Dans ce cas, la compatibilité avec le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil ⁽¹⁷⁾ ou le règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil ⁽¹⁸⁾ aurait dû être examinée. Autrement, il aurait fallu examiner la compatibilité avec l'article 107, paragraphe 2 ou 3, TFUE (à l'époque, l'article 87 du traité CE).
- (60) En ce qui concerne le transfert des actions, des doutes ont été exprimés dans la décision d'ouverture notamment quant à leur effet incitatif et leur proportionnalité.
- (61) S'agissant de l'aide financière pour le transport scolaire, il n'était pas précisé si l'argent avait été intégralement versé à d'autres exploitants pour les services de transport scolaire fournis ou si une partie de cet argent avait été retenue par EEB. Dans le cas d'une rétention partielle de l'argent par EEB, la question qui se pose est de savoir si cet argent a été utilisé pour des activités de nature économique ou non économique et si, le cas échéant, EEB a reçu une surcompensation pour les services de transport scolaire fournis par elle.
- (62) En ce qui concerne l'administration du TPL (PDL et MZE), la Commission n'a pas pu exclure l'existence d'une surcompensation.
- (63) Concernant les bus sur demande, la Commission est d'avis que la question se pose de savoir si ceux-ci ont été utilisés par EEB sur ses propres lignes commerciales, auquel cas il n'y aurait aucune justification au regard du traité CE.

4. OBSERVATIONS DE L'ALLEMAGNE

4.1. DOTATION EN CAPITAL ET TRANSFERT D' ACTIONS DE RWE (COLONNE 1)

- (64) Les autorités allemandes ont démontré que lors de la fondation d'EEB, l'ensemble du patrimoine de l'ancienne régie EE a été transféré à EEB. Ce transfert comprenait la dotation en capital d'environ 410 000 EUR et 280 310 actions RWE. L'Allemagne fait donc valoir que ni la dotation en capital ni les actions ne constituent des aides d'État. De plus, les autorités allemandes observent que la dotation en capital et le premier transfert d'actions RWE ont eu lieu avant le 13 mars 1997 et ne pourraient dès lors pas être récupérés.
- (65) En ce qui concerne les 37 630 actions RWE transférées en 1998, les autorités allemandes ont expliqué que le transfert a eu lieu à la suite d'une modification des droits de vote relatifs aux actions RWE, en vertu de laquelle certaines prestations étaient supprimées. Elles ont en outre confirmé que ces actions se trouvaient toujours en possession d'EEB.
- (66) L'Allemagne a fait valoir que le Landkreis Emsland se comportait comme un acteur économique opérant dans une économie de marché, qui tend à optimiser sa structure d'imposition, et que le Landkreis Emsland n'avait pas subi de pertes de recettes puisqu'EEB devait, jusqu'en 2005, destiner l'ensemble des dividendes au paiement du transport scolaire et, après 2005, céder les dividendes au Landkreis Emsland.

⁽¹⁷⁾ Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 156 du 28.6.1969, p. 1).

⁽¹⁸⁾ Règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 130 du 15.6.1970, p. 1).

4.2. AIDES FINANCIÈRES POUR LE TRANSPORT SCOLAIRE (COLONNES 2, 3 ET 4)

- (67) Les autorités allemandes ont fait valoir que, conformément à l'article 3 de ses statuts, EEB est responsable de l'organisation du transport scolaire dans le Landkreis Emsland (voir également considérant 14) et qu'EEB a transféré les paiements du Landkreis Emsland aux entreprises qui fournissent les services de transport scolaire. Les autorités allemandes prétendent donc que ces transferts ne constituent pas des aides d'État à EEB, comme cela a été exposé au considérant 137 de la décision d'ouverture.
- (68) EEB a reçu de toutes les écoles les listes d'élèves et a établi quels élèves avaient droit au transport scolaire public. Pour les élèves ne pouvant pas être transportés au moyen des lignes de bus régulières (transport scolaire intégré), EEB a organisé le ramassage scolaire. Tant pour le transport scolaire intégré que pour le ramassage scolaire, les entreprises de transport par autobus, parmi lesquelles figurent également les plaignants, ont reçu des paiements mensuels de la part d'EEB. Les autorités allemandes ont fait valoir qu'EEB avait dépensé dans ce contexte la totalité du montant mis à sa disposition par le Landkreis Emsland pour le transport scolaire. Ainsi que cela a été décrit aux considérants 39 et 40, le compte de règlement et le compte d'EEB ont été vérifiés annuellement par des réviseurs aux comptes afin d'assurer que les recettes et les dépenses étaient concordantes.
- (69) En ce qui concerne les colonnes 2, 3 et 4, les autorités allemandes ont expliqué que celles-ci comprennent l'ensemble du transport scolaire (transport intégré et ramassage scolaire) dans l'Emsland.
- (70) S'agissant des colonnes 2 et 3, les autorités allemandes ont transmis les chiffres manquants et ont expliqué que ces ressources allaient être utilisées afin de payer à VGE-Stüd un montant forfaitaire pour les prestations effectuées dans l'Emsland jusqu'en 2005 (voir également les considérants 29 et 30).
- (71) En réponse aux questions de la Commission relatives au montant forfaitaire de 3 934 481,47 EUR mentionné pour le ramassage scolaire en 1997 ⁽¹⁹⁾, les autorités allemandes ont expliqué qu'une estimation était effectuée au début de chaque année et que les paiements mensuels se faisaient sur la base de cette estimation. À la fin de chaque année, les coûts réels étaient calculés et les régularisations correspondantes étaient effectuées. EEB a simplement transféré les paiements du Landkreis Emsland aux entreprises de transport par autobus. Les paiements éventuellement excédentaires ont été comptabilisés comme engagements vis-à-vis du Landkreis Emsland et ont été déduits du paiement compensatoire de l'année suivante. Les coûts réels calculés à la fin de 1997 s'élevaient à 3 755 618,14 EUR.
- (72) Les autorités allemandes ont expliqué que les paiements décrits dans la colonne 4 contenaient également des paiements pour l'achat de titres de transport d'écoliers de Deutsche Bahn AG.
- (73) Les autorités allemandes ont expliqué que les montants en hausse de la colonne 4 étaient dus aux augmentations de tarifs des entreprises de transport par autobus, mais aussi au fait que le Landkreis Emsland avait octroyé en 2000 une augmentation de 6 à 10 % aux entreprises de transport par autobus, dont les plaignants, pour le service de ramassage scolaire.

4.3. ADMINISTRATION DU TPL (COLONNE 5)

- (74) Les autorités allemandes ont indiqué que la centrale de mobilité de l'Emsland avait été créée le 31 juillet 1995, soit avant la fondation d'EEB. La MZE propose des informations sur les horaires de toutes les entreprises de transport par bus et de Deutsche Bahn AG. Elle met à jour les horaires dans le système d'information public et elle tient un guichet d'information pour les voyageurs du lundi au samedi.
- (75) Les autorités allemandes ont fait valoir que la MZE ne constituait pas une activité économique dans la mesure où une entreprise économique n'aurait pas de motif de mettre sur pied une centrale de mobilité fournissant gratuitement des renseignements pour le compte d'entreprises de transport par autobus et de Deutsche Bahn AG. La MZE doit être considérée, selon elles, comme une mission publique du Landkreis Emsland, et EEB serait simplement chargée de la gestion de la MZE.
- (76) Conformément aux explications données au considérant 46, le financement de MZE était repris jusqu'en 2004 dans la ligne budgétaire mentionnée dans la colonne 5, et par la suite, dans la nouvelle ligne budgétaire mentionnée dans la colonne 6.

⁽¹⁹⁾ Voir considérant 50 de la décision d'ouverture.

- (77) D'après les autorités allemandes, les trois missions suivantes étaient exercées par quatre collaborateurs: organisation du TPL dans la région (y compris l'établissement du PDL), transport scolaire et gestion de la MZE. Il ressort d'une comparaison avec les salaires standard pour les catégories salariales concernées [données fournies par la Kommunale Gemeinschaftsstelle (Association d'administration municipale)] qu'EEB aurait pu réclamer 169 312,26 EUR, au lieu de 138 015,11 EUR, pour les charges de personnel et coûts matériels. Les autorités allemandes ont en outre fait valoir que seuls les charges de personnel et coûts matériels étaient couverts et qu'aucune marge bénéficiaire n'avait été ajoutée.

4.4. AIDES FINANCIÈRES ACCORDÉES POUR LE TPL SUR FONDS DE LA FÉDÉRATION AU TITRE DE L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 5, NNVG (COLONNE 6)

- (78) La colonne 6 contient les paiements à la centrale de mobilité de l'Emsland et le financement de véhicules pour le système de bus sur demande, comme cela a été expliqué aux considérants 50 et suivant. Les autorités allemandes ont souligné que les paiements correspondaient aux coûts réels que l'exercice de missions publiques avait entraînés pour EEB.
- (79) En ce qui concerne le système de bus sur demande, les autorités allemandes ont expliqué que le Landkreis Emsland a invité les entreprises de transport par autobus, en novembre 2005, à lui soumettre des propositions pour l'extension de ce système.
- (80) Sur instruction du Landkreis, EEB a acheté quatre bus sur demande au début de l'année 2006. Ces véhicules ont été mis à la disposition de toutes les entreprises, sur la base des conditions suivantes:
- le Landkreis Emsland maintient le pouvoir de disposition sur les autobus, dans la mesure où EEB est propriétaire des véhicules et les met à la disposition des entreprises de transport par autobus sur la base d'un contrat de mise à disposition,
 - les entreprises de transport par autobus supportent les frais courants de gestion et d'entretien des véhicules,
 - les citoyens peuvent appeler la MZE et commander un bus sur demande, puis la MZE transmet les demandes de trajet aux entreprises de transport par autobus concernées.
- (81) À l'automne 2007, un autobus supplémentaire a été acheté et mis à la disposition de l'entreprise de transport par autobus Wessels, de Geeste, aux mêmes conditions.
- (82) Les autorités allemandes ont fait valoir qu'EEB ne pouvait retirer aucun bénéfice du système de bus sur demande et elles ont transmis à la Commission la copie d'une lettre du 16 février 2007 adressée aux entreprises de transport par autobus opérant dans le Landkreis, indiquant que toutes les entreprises avaient accès aux autobus dans des conditions identiques.

5. OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

5.1. LES PLAIGNANTS

5.1.1. AIDES FINANCIÈRES POUR LE TRANSPORT SCOLAIRE (COLONNES 3 ET 4)

- (83) Les plaignants contestent le fait qu'EEB ait simplement transmis aux entreprises effectuant le transport scolaire les montants reçus du Landkreis. Ils sont d'avis qu'EEB recevait un montant forfaitaire et qu'elle organisait les transports scolaires de manière à maximiser son propre bénéfice.
- (84) Les plaignants contestent le fait qu'EEB ait exercé des missions publiques en organisant le transport scolaire et défendent le point de vue selon lequel EEB agissait en son propre nom, et non en celui du Landkreis Emsland. Si des activités déterminées d'EEB sont considérées comme publiques, des comptes séparés devraient être tenus relativement à ces activités. Ils allèguent qu'EEB confond ses activités économiques et non économiques.
- (85) S'agissant du transport scolaire dans le sud de l'Emsland, les plaignants font valoir que les contrats entre VGE-Süd et EEB ont toujours été basés sur les prestations fournies et ils transmettent un tableau reprenant les paiements reçus par VGE-Süd (voir également considérants 29 et suivant).
- (86) Les plaignants affirment que si la somme des colonnes 3 et 4 devait représenter les paiements totaux aux entreprises pour le transport scolaire, la diminution soudaine observée entre 2005 et 2006 serait le signe de l'existence précédente d'une surcompensation.

- (87) Selon les plaignants, les coûts du transport scolaire effectué par VGE-Süd n'ont que légèrement varié (environ 6 %) entre 1997 et 2007. Ils n'ont pas d'explication de la multiplication par deux des montants indiqués dans la colonne 4 pour la même période. Les plaignants affirment qu'il n'y a pas eu d'augmentation des tarifs de plus de 10 % entre 1997 et 2006.

5.1.2. ÉTABLISSEMENT DU PDL (COLONNE 5)

- (88) Les plaignants font valoir qu'EEB a établi le PDL conformément à son propre intérêt et que cela lui a procuré un avantage au niveau de la répartition des demandes d'autorisation d'exploitation de ligne. De plus, leurs points de vue n'auraient pas été pris en considération lors de l'élaboration du PDL, alors même qu'ils avaient été sollicités pour participer à cette élaboration.
- (89) Les plaignants contestent également la conclusion de la Commission dans la décision d'ouverture, selon laquelle l'établissement du PDL ne constituerait pas une activité économique. La seule décision à caractère public qui ait été prise dans ce contexte, à leur avis, est l'évaluation et l'adoption du PDL par le Landkreis. La préparation réalisée par EEB constitue, selon eux, une activité économique, qui aurait pu également être effectuée par une société de conseil. Les plaignants allèguent qu'ils disposaient également du savoir-faire nécessaire pour l'exécution de ces missions.
- (90) Les plaignants prétendent que l'achat du logiciel DIVA n'était pas spécialement en lien avec l'établissement du PDL, mais que ce logiciel peut également être utilisé à d'autres fins, par exemple pour l'optimisation de l'offre de transport d'une entreprise de transport par autobus. De l'avis des plaignants, en obtenant gratuitement le logiciel DIVA, EEB a reçu un avantage économique.

5.1.3. FINANCEMENT DE VÉHICULES POUR UN SYSTÈME DE BUS SUR DEMANDE (CONTENU DANS LA COLONNE 6)

- (91) En ce qui concerne les bus sur demande, les plaignants contestent que les véhicules aient été proposés à toutes les entreprises de transport par autobus opérant dans le Landkreis Emsland. EEB a proposé ces autobus uniquement aux entreprises communiquant leurs trajets à la centrale de mobilité de l'Emsland. Les plaignants affirment que, ce faisant, les entreprises de transport par autobus étaient contraintes de transmettre à EEB, leur concurrente, des données économiquement sensibles sur les transports de passagers. De plus, selon les plaignants, EEB n'aurait pas exploité ces autobus seulement sur les lignes des bus sur demande mais aussi sur les lignes régulières (par exemple sur la ligne Haselünne-Meppen).
- (92) Les plaignants allèguent qu'aucun d'eux n'a reçu un bus sur demande. Les plaignants Albers et Elbert, en particulier, font valoir qu'ils ont subi un préjudice concurrentiel en matière d'autorisations, puisqu'ils n'ont prétendument pas eu accès au système de bus sur demande.

5.2. NAHVERKEHRSBERATUNG SÜDWEST

- (93) L'association Nahverkehrsberatung Südwest conteste la conclusion de la Commission dans la décision d'ouverture, selon laquelle les paiements au titre de l'article 45a PBefG constituaient une compensation pour des obligations de service public et remplissaient les critères Altmark. L'association fait valoir que la notion d'«obligations de service public» n'est pas définie à l'article 45a PBefG, qu'il n'existe aucun contrôle afin d'éviter une surcompensation et que la comparaison avec une entreprise économique représentative et travaillant efficacement est erronée.

5.3. OBSERVATIONS D'UNE PARTIE ANONYME

- (94) Une partie intéressée ayant remis ses observations anonymement exprime des doutes quant à la concordance des montants indiqués en haut de la colonne 3 du tableau avec les paiements pour le transport scolaire. Cette partie défend l'avis selon lequel il s'agit de subventions directes pour les entreprises de transport par autobus en vue d'obtenir d'autres avantages (influence sur les horaires, adhésion d'EEB à VGE-Süd, meilleurs horaires pour les passagers qui ne sont pas écoliers, contrats de sous-traitance pour les entreprises opérant à l'origine dans le ramassage scolaire).

6. OBSERVATIONS DES AUTORITÉS ALLEMANDES CONCERNANT LES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LES PARTIES INTÉRESSÉES

6.1. AIDES FINANCIÈRES POUR LE TRANSPORT SCOLAIRE (COLONNES 3 ET 4)

- (95) Les autorités allemandes font valoir que le recul des paiements pour le transport scolaire (colonnes 3 et 4) entre 2005 et 2006 n'est pas le signe d'une surcompensation existant avant 2006, comme l'affirment les plaignants. Elles expliquent ce recul de la manière suivante:

— en raison des plaintes déposées par les plaignants eux-mêmes auprès de la Commission, tous les contrats de ramassage scolaire ont été annulés à la date du 31 décembre 2005. Ensuite, le transport scolaire a été réorganisé, et certaines lignes non intégrées ont été réintégrées dans les lignes régulières. Le ramassage scolaire résiduel a été attribué sur la base d'un appel d'offres. Cette opération a entraîné des réductions de coûts,

- le contrat avec VGE-Süd, basé sur une compensation forfaitaire, a également été annulé à la fin de 2005 (voir considérants 29 et suivant) et les paiements en faveur de VGE-Süd ont baissé de 1 840 000 EUR en 2005 à 1 719 000 EUR en 2006,
- de plus, des avances ont été versées en 2005 et se sont avérées trop élevées, ce qui a également contribué à ce que le montant de 2006 mentionné dans la colonne 4 soit sensiblement moins élevé.
- (96) En ce qui concerne les augmentations des coûts totaux entre 1997 et 2006, les autorités allemandes mettent en garde sur le fait que la colonne 4 ne donne pas une image précise de l'évolution réelle des coûts dans la mesure où les montants donnés pour chaque année contiennent aussi les avances pour les années suivantes.
- (97) En 2007, à la suite d'augmentations importantes des tarifs des titres de transport des écoliers sur les lignes de bus régulières de VGE-Süd, les coûts ont augmenté de manière significative. Les autorités ont transmis des chiffres sur l'évolution des tarifs sur le territoire de desserte de VGE-Süd, lesquels présentent des augmentations allant jusqu'à 45 %. Elles ont expliqué en outre que le nombre d'écoliers pouvant prétendre au transport scolaire avait augmenté d'environ 20 % entre 1997 et 2003 (passant de 15 429 à 18 454). Compte tenu de cette augmentation, il convient en fait de constater, selon elles, un recul d'ensemble des coûts du transport scolaire, principalement en raison de l'intégration de celui-ci dans le service de ligne régulier.
- (98) Les autorités allemandes ne contestent pas qu'EEB exerce des activités économiques; elles maintiennent cependant qu'en ce qui concerne les paiements pour le transport scolaire repris dans les colonnes 3 et 4, EEB n'agissait pas en tant qu'entreprise, mais exerçait des missions publiques conformément à l'article 3 de ses statuts (voir également considérant 14). EEB a, selon elles, simplement transféré les paiements reçus du Landkreis Emsland aux entreprises de transport par autobus pour le transport scolaire. Un décompte a été effectué à intervalles réguliers afin d'assurer que les entreprises ne reçoivent pas une compensation trop élevée ou trop basse.

6.2. ÉTABLISSEMENT DU PDL (COLONNE 5)

- (99) Selon les autorités allemandes, il n'est pas correct d'affirmer que les plaignants n'auraient pas été suffisamment consultés au moment de l'élaboration du PDL et que ce dernier aurait été adapté au profit d'EEB. En 1996, les entreprises de transport par autobus ont été invitées à participer à un groupe de travail pour discuter du PDL. Les entreprises de transport par autobus ont pris part à ce groupe de travail. En 2002, les entreprises Kalmer, Bittner, Elbert, Wessels, Fischer et Richers-Reisen ont toutefois refusé de participer à un groupe de travail similaire et elles ont transmis des observations écrites. Ces observations ont été rassemblées et examinées au sein des instances du Landkreis Emsland. La documentation à ce sujet a été transmise à la Commission.
- (100) Les autorités allemandes expliquent également que le PDL ne contient pas d'informations concrètes sur la fréquence des différentes lignes sur le parcours des lignes (une copie du PDL a été transmise à la Commission). Pour les autorités allemandes, il est difficile de déterminer dans quelle mesure l'établissement du PDL pourrait causer un préjudice concurrentiel aux entreprises de transport par autobus.
- (101) Les autorités allemandes contestent également l'affirmation des plaignants selon laquelle une partie de l'établissement du PDL constituerait une activité économique. Elles réaffirment que le PDL fait partie des missions publiques du Landkreis Emsland. Les statuts d'EEB lui imposent expressément l'obligation d'établir le PDL.

6.3. FINANCEMENT DE VÉHICULES POUR UN SYSTÈME DE BUS SUR DEMANDE (CONTENU DANS LA COLONNE 6)

- (102) En ce qui concerne le système de bus sur demande, les autorités allemandes soulignent que les autobus ont été proposés à toutes les entreprises de l'Emsland aux mêmes conditions, comme le montre un courrier supplémentaire du 16 février 2007 adressé aux entreprises de transport par autobus. Elles ne voient pas en quoi l'obligation de passer par la centrale de mobilité de l'Emsland pour demander un bus pourrait entraîner la transmission de données économiquement sensibles.
- (103) Les autorités allemandes démentent que les entreprises Albers et Elbert n'ont pas eu accès à ces autobus. Elles affirment que les discussions avec l'entreprise Elbert ont montré que celle-ci n'était pas d'accord avec les conditions d'utilisation des autobus.
- (104) S'agissant des bus sur demande, les autorités allemandes estiment qu'EEB a exercé des missions publiques. À la suite de la décision du 8 février 2006, le conseil de district du Landkreis Emsland a donné instruction à EEB d'acheter les autobus et de mettre sur pied le système de bus sur demande. En maintenant les autobus sous la propriété d'EEB, le Landkreis Emsland a voulu garantir qu'il conservait le pouvoir de disposition sur ces véhicules.

- (105) Les autorités allemandes expliquent que l'exploitation d'un bus sur demande est proposée à une autre entreprise intéressée dès lors qu'une entreprise n'y a plus d'intérêt. Si aucune entreprise intéressée n'est trouvée, le Landkreis Emsland décide de l'affectation des véhicules. L'exploitation de l'un des cinq bus sur demande a été arrêtée en août 2012, et les autorités allemandes ont expliqué que cet autobus a été vendu et que le produit de la vente a été versé au Landkreis Emsland. Cela montre, selon elles, que le Landkreis Emsland conservait le pouvoir de disposition sur les autobus. Les choses se passeraient de manière analogue si l'exploitation d'autres autobus était arrêtée.
- (106) Les autorités allemandes confirment que les autobus ont été en partie utilisés en dehors du système de bus sur demande et précisément pour le transport scolaire. Selon les autorités allemandes, cela s'est fait en accord avec le Landkreis Emsland. Les filiales d'EEB et des entreprises tierces ont utilisé les bus sur demande aux fins du transport scolaire, pendant une période comprise entre 3,9 et 24,1 % de leur temps d'utilisation.

7. APPRÉCIATION DES MESURES

7.1. PORTÉE DE LA PRÉSENTE DÉCISION

7.1.1. CHAMP D'APPLICATION DE LA DÉCISION D'OUVERTURE

- (107) Dans la décision d'ouverture, il a été constaté que, dans la période de 1997 à 2007, EEB avait peut-être reçu une série d'aides d'État, qui sont reprises dans les colonnes 1 à 6 du tableau 1 de la présente décision.
- (108) La Commission est également parvenue à la conclusion, dans la décision d'ouverture, que certaines mesures reprises dans ces colonnes ne contenaient pas d'aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. Ces mesures ne font pas partie de la présente décision, étant donné que la Commission a déjà pris définitivement position à leur sujet.
- (109) Les observations de Nahverkehrsberatung Südwest se réfèrent aux paiements au titre de l'article 45a PBefG, à propos desquels la Commission a constaté qu'ils ne constituaient pas des aides d'État. Ce constat n'a pas été attaqué devant les juridictions de l'Union et il est donc devenu définitif. La Commission, dès lors, ne poursuivra pas l'examen de ces observations.
- (110) Une partie des observations des plaignants se réfèrent à certains des paiements inclus dans la colonne 6, au sujet desquels la Commission a déjà constaté qu'ils ne constituaient pas des aides d'État, à savoir les paiements pour l'acquisition du logiciel DIVA-Geo, pour l'établissement d'un registre des arrêts de bus, pour les arrêts de bus et pour le logiciel de planification du TPL. Ce constat n'a pas été attaqué devant les juridictions de l'Union et il est donc devenu définitif. La Commission, dès lors, ne poursuivra pas l'examen de ces observations.

7.1.2. MESURES QUI NE FONT PAS L'OBJET D'UNE RÉCUPÉRATION D'AIDES D'ÉTAT ILLÉGALES OU INCOMPATIBLES

- (111) La Commission constate, au sujet de la colonne 1, que la dotation en capital de départ et la majeure partie des actions RWE ⁽²⁰⁾ étaient déjà à la disposition de l'entreprise, au sein de la régie (EE) reprise en date du 1^{er} janvier 1997. Comme les autorités allemandes l'ont expliqué, la dotation en capital et le transfert des actions ont eu lieu plus de dix ans avant la date à laquelle la première demande de renseignements au sujet de ces transferts a été adressée à l'Allemagne ⁽²¹⁾. Ces mesures ne peuvent donc plus faire l'objet de la récupération des aides d'État illégales ou incompatibles, conformément à l'article 17 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil ⁽²²⁾. Pour les motifs exposés dans la section 7.2.1, ces mesures constituent des aides d'État. Il est cependant admis que cette aide constitue une aide existante visée à l'article 1^{er}, point b) iv), du règlement (UE) 2015/1589 ⁽²³⁾.
- (112) Une plus petite partie des actions RWE ⁽²⁴⁾ n'a été transférée que le 12 octobre 1998 (ci-après les «actions de 1998»), cette date se situant moins de dix ans avant la date à laquelle la première demande de renseignements concernant ce transfert a été adressée à l'Allemagne. Le transfert des actions de 1998 constitue donc une aide nouvelle.
- (113) La présente décision ne porte donc pas sur la compatibilité de la dotation en capital et de la majeure partie des actions RWE, mais se limite aux actions transférées en 1998.

⁽²⁰⁾ 280 310 actions RWE d'une valeur réelle d'environ 9 686 523,78 EUR (voir considérant 27 ci-dessus).

⁽²¹⁾ La Commission a envoyé cette demande de renseignements le 13 mars 2007.

⁽²²⁾ Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9). Ceci est conforme aux conclusions de la Commission au considérant 143 de la décision d'ouverture.

⁽²³⁾ Voir considérant 148 de la décision d'ouverture.

⁽²⁴⁾ 37 630 actions d'une valeur réelle d'environ 1 689 264,40 EUR.

7.1.3. CONCLUSION RELATIVE AU CHAMP D'APPLICATION DE LA DÉCISION

- (114) Compte tenu des considérations qui précèdent, il sera examiné dans la présente décision si EEB a perçu une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE et, dans l'affirmative, si cette aide d'État peut être jugée compatible eu égard aux mesures suivantes:
- les actions RWE de 1998 et les dividendes afférents (colonnes 1 et 2),
 - le transport scolaire (colonnes 3 et 4),
 - les aides financières pour l'établissement du PDL (compris dans la colonne 5),
 - le financement de la centrale de mobilité de l'Emsland (compris dans les colonnes 5 et 6),
 - le financement de l'acquisition de véhicules (compris dans la colonne 6).

7.2. EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

- (115) En vertu de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.
- (116) L'ensemble des critères fixés à l'article 107, paragraphe 1, TFUE doivent être remplis. Ainsi, pour constater qu'une mesure constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, toutes les conditions indiquées ci-dessous doivent être remplies. L'aide financière doit:
- être accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État,
 - favoriser certaines entreprises ou certaines productions,
 - fausser ou menacer de fausser la concurrence, et
 - affecter les échanges entre les États membres.

7.2.1. LES ACTIONS RWE DE 1998 ET LES DIVIDENDES AFFÉRENTS

7.2.1.1. *Avantage économique sélectif pour une entreprise*

- (117) Dans un premier temps, il convient d'examiner si, dans le contexte du transfert des actions de 1998 et des dividendes afférents, EEB peut être considérée comme une entreprise.
- (118) La Cour de justice a, de façon constante, défini les entreprises comme des entités exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de ces entités et de leur mode de financement ⁽²⁵⁾. La question de savoir si une entité particulière constitue une entreprise ou non dépend donc entièrement de la nature de ses activités. Ainsi que cela a été décrit aux considérants 12 à 16, EEB poursuit de multiples activités. Dans certains domaines, EEB agit sur mandat public et transfère simplement, au nom du Landkreis Emsland, des paiements à des acteurs économiques; dans d'autres domaines, EEB exerce des activités relevant de l'exercice d'une mission de puissance publique. EEB exerce en outre des activités économiques; elle dispose d'AEL attribuées sur une base concurrentielle et elle offre des services de fret ferroviaire.
- (119) La qualification d'entreprise est toujours liée à une activité bien précise. Une entité exerçant à la fois des activités économiques et des activités qui ne le sont pas doit être considérée comme une entreprise uniquement en ce qui concerne les premières ⁽²⁶⁾. La Commission constate à cet égard que le Landkreis Emsland n'a pas posé de conditions au transfert des actions. Celles-ci ont plutôt été reçues comme un don, sans contrepartie.
- (120) En ce qui concerne les dividendes, la Commission constate toutefois que l'Allemagne a démontré que le montant total des dividendes qu'EEB a perçus sur les actions transférées a été utilisé pour le financement du transport scolaire jusqu'en 2005 et a été reversé au Landkreis Emsland à partir de 2006 (voir également considérants 29 et suivant). L'Allemagne a donc prouvé que, durant la période soumise à l'examen, les dividendes n'auraient pas pu être utilisés pour d'autres activités d'EEB, y compris des activités économiques.

⁽²⁵⁾ Arrêts du 12 septembre 2000, Pavlov e.a., C-180/98 à C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, point 74; du 10 janvier 2006, Cassa di Risparmio di Firenze e.a., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, point 107

⁽²⁶⁾ Arrêt du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, point 108.

- (121) La Commission parvient donc à la conclusion que, par le transfert des actions RWE de 1998, l'Allemagne a procuré un avantage à EEB puisque les actifs d'EEB ont été augmentés sans la moindre rémunération ou contrepartie.
- (122) De surcroît, EEB a pu utiliser ces actions pour améliorer sa situation financière et, en particulier, comme garantie pour ses activités économiques.
- (123) La situation est différente pour les dividendes des actions, qui n'ont pas été utilisés pour des activités économiques. À l'exception des dividendes afférents, EEB est donc considérée comme une entreprise au regard des actions RWE de 1998.
- (124) Dès lors qu'EEB est réputée comme étant une entreprise au regard des actions de 1998 (à l'exception des dividendes), il convient d'examiner si le transfert des actions pourrait lui avoir procuré un avantage. Au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, l'avantage se définit comme un avantage économique qu'une entreprise n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché, c'est-à-dire en l'absence d'intervention de l'État ⁽²⁷⁾.
- (125) Les opérations économiques effectuées par des organismes publics (y compris des entreprises publiques) ne confèrent pas d'avantage à leur destinataire et, de ce fait, ne constituent pas des aides d'État lorsqu'elles sont réalisées dans les conditions normales du marché ⁽²⁸⁾. Dans ce contexte, les juridictions de l'Union ont forgé le «principe de l'investisseur en économie de marché». En vue de déterminer si l'opération économique de l'organisme public présente le caractère d'aide d'État, il y a lieu d'apprécier si, dans des circonstances similaires, un investisseur privé opérant dans les conditions normales d'une économie de marché, d'une taille qui puisse être comparée à celle des organismes gérant le secteur public, aurait pu être amené à procéder à l'apport de capitaux en question ⁽²⁹⁾.
- (126) Comme cela a été exposé au considérant 66, l'Allemagne a allégué que le Landkreis Emsland opérait en tant qu'investisseur en économie de marché. En l'occurrence, le Landkreis Emsland a transféré les actions à titre gracieux, sans désigner expressément un bénéficiaire, ce qui ne se serait pas produit dans les conditions normales du marché. L'Allemagne n'a pas fourni de preuves de ce que l'utilité de l'optimisation fiscale prétendument recherchée par le Landkreis Emsland était plus élevée que la valeur réelle des actions de 1998. L'avantage découlant de cette optimisation fiscale ne bénéficierait en tout état de cause pas au Landkreis Emsland, mais à EEB.
- (127) Le Landkreis Emsland a transféré les 37 630 actions RWE d'une valeur d'environ 1 689 264,40 EUR, et il escomptait que celles-ci produisent, sur la base d'une distribution de dividendes de 1,60 DM (environ 0,80 EUR) par action, une recette annuelle de quelque 34 000 DM (environ 17 000 EUR).
- (128) Lors de ce transfert d'actifs, le Landkreis Emsland ne s'est appuyé sur aucun plan d'entreprise, sur la base duquel un rendement acceptable aurait été prévisible pour un investisseur en économie de marché ⁽³⁰⁾. Les actions ont plutôt été transférées gratuitement.
- (129) La Commission parvient donc à la conclusion que le transfert des actions RWE de 1998 ne s'est pas fait dans les conditions normales du marché et n'était donc pas conforme au «principe de l'investisseur en économie de marché».
- (130) Le transfert représente donc un avantage. La simple possession d'actions peut contribuer à l'amélioration de la situation financière d'EEB (les actions peuvent être vendues ou utilisées comme garanties).
- (131) Par le transfert des actions RWE de 1998, le Landkreis Emsland a renoncé de manière effective à des recettes potentielles qui auraient découlé pour lui de la vente des actions ou de leur utilisation en tant que garanties, et il a transféré celles-ci à EEB (même si cette dernière n'a pas conservé les dividendes de ces actions durant la période examinée). Dès lors que les actions de 1998 étaient reprises dans le bilan d'EEB en tant qu'actifs, EEB pouvait en disposer librement ou les utiliser comme garanties. La Commission constate à cet égard que le Landkreis Emsland n'a pas posé de conditions expresses au transfert des actions, par exemple la condition que les actions ne puissent pas être vendues ou utilisées comme garanties.
- (132) Étant donné que le transfert et la propriété des actions de 1998 peuvent bénéficier aux activités économiques d'EEB, la Commission parvient à la conclusion que, de cette manière, sauf en ce qui concerne les dividendes, un avantage sélectif a été procuré à EEB en tant qu'entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

⁽²⁷⁾ Arrêts du 11 juillet 1996, SFEI e.a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, point 60; du 29 avril 1999, Espagne/Commission, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, point 41.

⁽²⁸⁾ Arrêt du 11 juillet 1996, SFEI e.a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, points 60 et 61.

⁽²⁹⁾ Voir, par exemple, arrêts du 21 mars 1990, Belgique/Commission (Tubemeuse), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, point 29; du 21 mars 1991, Italie/Commission (Alfa Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, points 18 et 19; du 30 avril 1998, Cityflyer Express/Commission, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, point 51; du 21 janvier 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke et Lech-Stahlwerke/Commission, T-129/95, T-2/96 et T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, point 104; du 6 mars 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale et Land Nordrhein-Westfalen/Commission, T-228/99 et T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, point 245.

⁽³⁰⁾ Voir considérant 89 de la décision d'ouverture.

7.2.1.2. *Ressources publiques et imputabilité de la mesure à l'État*

- (133) Les actions de 1998 représentaient un actif dont, précédemment, pouvait pleinement disposer le Landkreis Emsland, qui appartient à l'administration publique en tant que collectivité territoriale. Elles constituent par conséquent des ressources d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. Leur transfert à EEB a été le résultat d'une décision du Landkreis Emsland et il doit donc être imputé à l'État, au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

7.2.1.3. *Distorsion de concurrence et incidence sur les échanges entre États membres*

- (134) Plusieurs États membres ont commencé, en 1995, à ouvrir certains marchés des transports à la concurrence d'entreprises établies dans d'autres États membres, de sorte qu'un certain nombre d'entreprises proposent déjà leurs services de transport urbains, suburbains ou régionaux dans des États membres autres que leur État d'origine⁽³¹⁾. Ainsi que cela a été expliqué au considérant 18, les AEL sont accordées, selon la législation allemande, sur une base concurrentielle, et EEB dispose de telles AEL. La possession des actions RWE de 1998 est de nature à fausser à la concurrence dans le domaine de la fourniture de services de transport de passagers par autobus, puisqu'elle permet d'améliorer la situation financière générale d'EEB.
- (135) En outre, un avantage accordé à une entreprise opérant sur un marché ouvert à la concurrence est généralement considéré comme un avantage affectant les échanges entre les États membres. Lorsqu'une aide financière accordée par l'État renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide⁽³²⁾. Le transfert des actions de 1998 devrait donc être considéré comme étant de nature à entraver les échanges entre États membres puisqu'il a renforcé la position d'EEB sur le marché et a conféré ainsi à cette dernière de meilleures chances de succès pour l'obtention des AEL.
- (136) Le transfert des actions de 1998 a donc probablement conduit à une distorsion de la concurrence et a entravé les échanges entre les États membres au regard des activités économiques d'EEB.

7.2.1.4. *Conclusion*

- (137) Sur la base des explications qui précèdent, la Commission parvient à la conclusion que le transfert des actions de 1998 à EEB constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. La Commission doit dès lors examiner si cette mesure peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur.
- (138) Les dividendes des actions RWE transférées à EEB ne constituent pas, en revanche, une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

7.2.2. TRANSPORT SCOLAIRE (COLONNES 3 ET 4)

- (139) Dans un premier temps, il convient d'examiner si, dans le cadre de l'organisation du transport scolaire dans le Landkreis Emsland, EEB peut être considérée comme une entreprise. Ainsi que cela a déjà été expliqué au considérant 119, la notion d'entreprise comprend, selon la jurisprudence constante de la Cour, les entités exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de ces entités et de leur mode de financement⁽³³⁾. La question de savoir si une entité particulière constitue une entreprise ou non dépend donc entièrement de la nature de ses activités.
- (140) Si une unité exerce plusieurs activités différentes, devant être considérées en partie comme économiques et en partie comme non économiques, il convient — si les activités peuvent être distinguées les unes des autres — d'examiner séparément chaque activité⁽³⁴⁾. Le fait qu'une entreprise exerce une activité économique ne signifie pas nécessairement qu'elle doit être considérée comme une entreprise pour l'ensemble de ses activités.

⁽³¹⁾ Arrêt du 24 juillet 2003, Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽³²⁾ Arrêt du 4 avril 2001, Friuli-Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, point 41.

⁽³³⁾ Arrêts du 12 septembre 2000, Pavlov e.a., C-180/98 à C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, point 74; du 10 janvier 2006, Cassa di Risparmio di Firenze e.a., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, point 107.

⁽³⁴⁾ Arrêts du 19 janvier 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, points 19 et suivants; du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, points 112 et suivants.

- (141) Les autorités allemandes ont expliqué qu'EEB a simplement transféré les montants qu'elle recevait du Landkreis Emsland aux entreprises de transport par autobus fournissant aussi bien des services de transport scolaire que de ramassage scolaire. Une vue d'ensemble des paiements annuels du Landkreis Emsland à EEB et des paiements d'EEB, en lien avec la lettre d'un réviseur aux comptes fournie par l'Allemagne, fait apparaître effectivement que les comptes d'EEB ont été vérifiés et que les paiements entrants et sortants pour le transport scolaire étaient équilibrés. EEB n'exerçait donc pas d'activité économique, mais agissait simplement en tant qu'organisme intermédiaire de l'administration ou en tant que prolongement de l'État.
- (142) La Commission en tire donc la conclusion que, concernant l'organisation du transport scolaire dans le Landkreis Emsland, EEB n'opérait pas en tant qu'entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. Dans la mesure où l'ensemble des critères fixés par l'article 107, paragraphe 1, TFUE doivent être remplis, la Commission parvient à la conclusion que le financement de l'organisation du transport scolaire repris dans les colonnes 3 et 4 ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

7.2.3. AIDES FINANCIÈRES POUR L'ÉTABLISSEMENT DU PDL (COMPRIS DANS LA COLONNE 5)

- (143) Dès sa décision d'ouverture de la procédure d'examen, la Commission avait conclu que l'établissement du projet de PDL par EEB en vue de son adoption par le conseil du district ne constituait pas une activité économique.
- (144) Les informations supplémentaires transmises par les plaignants ne modifient en rien cette conclusion. En réalité, la mise à disposition de services de transport public constitue une mission publique conformément à l'article 2, paragraphe 2, et à l'article 6 NNVG. La manière dont cette mission publique est exercée doit être définie dans un PDL. Le PDL est donc un élément essentiel des missions politiques du Landkreis Emsland qui ont été transférées à EEB.
- (145) Dans la décision d'ouverture, des doutes ont également été émis sur le point de savoir si les coûts liés au PDL avaient été compensés de manière conforme. Il ressort des informations fournies par les autorités allemandes que les montants transférés par le Landkreis Emsland pour le financement du PDL se limitaient au remboursement des coûts matériels exposés (voir également considérant 43), qu'il s'agissait de l'une des missions du personnel d'EEB et qu'il n'y a pas eu de remboursement de charges de personnel supplémentaires.
- (146) La Commission confirme donc que, concernant l'établissement du PDL, EEB n'opérait pas en tant qu'entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. Dans la mesure où l'ensemble des critères fixés par l'article 107, paragraphe 1, TFUE doivent être remplis, la Commission parvient à la conclusion que les mesures reprises dans la colonne 5 ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

7.2.4. FINANCEMENT DE LA CENTRALE DE MOBILITÉ DE L'EMSLAND (COMPRIS DANS LES COLONNES 5 ET 6)

7.2.4.1. *Avantage économique sélectif pour une entreprise*

- (147) Dans un premier temps, il convient d'examiner si, par rapport au financement de la MZE, EEB peut être considérée comme une entreprise. Ainsi que cela a déjà été expliqué au considérant 119, la notion d'entreprise comprend, selon la jurisprudence constante de la Cour, les entités exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de ces entités et de leur mode de financement⁽³⁵⁾. La question de savoir si une entité particulière constitue une entreprise ou non dépend donc entièrement de la nature de ses activités.
- (148) À la date de la décision d'ouverture, il n'était pas établi clairement si la MZE avait été créée longtemps avant la fondation d'EEB et si le Land de Basse-Saxe avait fourni ce service d'information dans le cadre de ses missions en matière de transports publics. Le Landkreis Emsland a décidé, le 31 juillet 1995, d'exploiter une centrale de mobilité afin de proposer à la population un service d'information sur les transports publics. Le Landkreis Emsland n'a transféré cette mission à EEB que lorsque cette dernière a été fondée, le 1^{er} janvier 1997. Ce point est expressément prévu dans les statuts d'EEB.
- (149) Il ressort de l'article 2, paragraphe 2, et de l'article 6 NNVG que la fourniture de services de transport public est une mission publique. La manière dont cette mission publique est exercée doit être définie dans un PDL. Le PDL du Landkreis Emsland contient le point de vue selon lequel la disponibilité d'informations complètes et mises à jour sur les prestations de transport public, telles qu'elles sont mises à disposition par la MZE, est une partie essentielle et intégrante de cette mission publique.

⁽³⁵⁾ Arrêts du 12 septembre 2000, Pavlov e.a., C-180/98 à C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, point 74; du 10 janvier 2006, Cassa di Risparmio di Firenze e.a., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, point 107.

- (150) Comme cela a été expliqué plus haut (voir considérant 47), la Commission souligne que la MZE proposait des informations gratuitement et que seuls lui étaient remboursés les coûts matériels et les charges de personnel qu'elle devait financer en amont. Aucune marge bénéficiaire n'était prévue. La Commission constate qu'un opérateur en économie de marché n'aurait guère proposé des services d'information de la manière dont la centrale de mobilité les a fournis.
- (151) La Commission souligne en outre qu'il est apparu que la situation de la MZE est différente de celle visée dans l'affaire N 604/05, Landkreis Wittenberg, C(2005) 1847 final, évoquée dans la décision d'ouverture. Dans l'affaire Wittenberg, les entreprises de transport par autobus étaient les bénéficiaires de ressources publiques prévues pour une centrale de mobilité au niveau du Landkreis. Les entreprises de transport par autobus payaient pour une centrale de mobilité dans le Landkreis Wittenberg. Le financement public exonérait donc les entreprises de transport par autobus de coûts qu'elles auraient normalement dû supporter et il constituait donc un avantage pour les compagnies de bus au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. En l'occurrence, la MZE apparaît, à l'intérieur de la compétence financière d'EEB, comme une unité qui exerce des missions publiques qui étaient précédemment exécutées en interne dans le cadre de l'administration publique.
- (152) Eu égard à la nature de l'activité de la MZE, il ne peut cependant être totalement exclu que cette activité ne puisse pas, du moins par principe, être exécutée par un opérateur en économie de marché.
- (153) Sur la base des informations qui ont été transmises par l'Allemagne et par des tiers après la décision d'ouverture, la Commission n'est pas en mesure d'apprécier si, en l'espèce, l'exploitation de la MZE constitue une activité économique et si, en fournissant ces services, EEB a agi en tant qu'entreprise au titre de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.
- (154) Si EEB devait avoir agi en tant qu'entreprise, les ressources publiques mises à sa disposition pour ces prestations lui auraient procuré un avantage si le Land ne s'était pas comporté en opérateur en économie de marché, ce qui apparaît improbable.

7.2.4.2. Ressources publiques et imputabilité de la mesure à l'État

- (155) Il a été constaté que le Landkreis Emsland avait décidé le financement de la MZE. La MZE est donc financée par EEB sur fonds publics, et la décision afférente doit être imputée à l'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

7.2.4.3. Distorsion de la concurrence et affectation des échanges entre États membres

- (156) Si la MZE exerçait effectivement une activité économique, EEB opérerait sur le marché de la fourniture d'informations sur les services de transport public dans la région, qui est fondamentalement ouvert à la concurrence. Sur la base des informations disponibles et compte tenu de l'ancrage local caractérisant le service offert par la MZE, la Commission n'est pas en mesure de constater si le financement de la MZE est de nature à entraver les échanges entre États membres au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

7.2.4.4. Conclusion

- (157) Pour les motifs qui précèdent, la Commission est d'avis que, sur la base de l'enquête menée, il n'est pas possible de tirer une conclusion univoque concernant la question de savoir si le financement de la MZE constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. En raison des motifs ci-après, la Commission estime en tout état de cause que, si le financement de la MZE constituait une aide d'État, celle-ci serait compatible avec le marché intérieur.

7.2.5. FINANCEMENT DE L'ACQUISITION DE VÉHICULES (COMPRIS DANS LA COLONNE 6)

7.2.5.1. Avantage économique sélectif pour une entreprise

- (158) Dans un premier temps, il convient d'examiner si, par rapport au financement de l'acquisition de véhicules, EEB peut être considérée comme une entreprise (voir considérant 117 ci-dessus). Dans ce contexte, la Commission constate tout d'abord qu'EEB a acheté les véhicules sur mandat du Landkreis Emsland, et précisément dans le cadre de la décision du Landkreis d'introduire un service de bus sur demande dans l'Emsland. EEB a mis ces autobus à la disposition de tiers sur une base contractuelle et dans des conditions de transparence, qui ont été fixées par le Landkreis Emsland. Les autobus ont été utilisés par des tiers et non par EEB elle-même. EEB a donc agi en tant qu'organisme intermédiaire aux fins d'un service de transport public. Elle a coordonné le service de bus sur demande dans le cadre des obligations de transport public inscrites dans ses statuts (voir considérant 14).

- (159) Il pourrait donc être tiré la conclusion qu'EEB n'a pas mené d'activité économique et ne constituait pas une entreprise économique dans ce contexte, mais que le Landkreis Emsland a mis gratuitement des actifs à la disposition d'EEB et que rien n'empêche expressément EEB d'utiliser ces actifs aux fins de ses activités économiques. EEB a acheté cinq autobus pour une valeur de marché de 685 513,46 EUR, sans devoir en supporter les coûts. Ces autobus sont mentionnés dans le bilan d'EEB en tant qu'actifs et ils ont pu être exploités de manière fondamentalement libre par EEB pour ses activités économiques. Bien que le Landkreis Emsland ait donné mandat à EEB, avec l'acquisition des autobus, dans un but déterminé, à savoir l'extension du système de bus sur demande, il n'y a pas eu pour EEB de limitation explicite concernant l'utilisation exclusive des autobus dans le cadre du système de bus sur demande.
- (160) La possession des autobus aurait pu bénéficier aux activités économiques d'EEB, puisque sa situation financière s'en serait trouvée améliorée. La Commission arrive à la conclusion qu'il ne peut être exclu que le financement de cette acquisition ait procuré un avantage sélectif à EEB en tant qu'entreprise, conformément à l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

7.2.5.2. *Ressources publiques et imputabilité de la mesure à l'État*

- (161) L'acquisition a été financée à partir des ressources du Landkreis, qui appartient à l'administration publique en tant que collectivité territoriale. L'acquisition a donc été financée par des ressources publiques au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. Ce financement était, sans équivoque, une décision du Landkreis Emsland, et il doit donc être imputé à l'État, au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

7.2.5.3. *Distorsion de concurrence et affectation des échanges entre États membres*

- (162) Ainsi que cela a été évoqué, le financement de l'acquisition des cinq autobus a procuré à EEB un avantage sélectif en ce que les activités économiques d'EEB auraient pu en tirer bénéfice. Indépendamment de ses missions publiques, EEB effectue également des activités économiques (voir également considérant 118).
- (163) À travers l'amélioration de sa situation financière générale, la possession de véhicules pourrait donner à EEB la possibilité de fausser la concurrence et d'entraver les échanges entre États membres en ce qui concerne les activités économiques d'EEB ouvertes à la concurrence entre États membres.

7.2.5.4. *Conclusion*

- (164) Pour ces motifs, la Commission est d'avis qu'il ne peut être exclu que le financement de l'acquisition de cinq autobus par EEB constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. La Commission doit dès lors examiner si cette mesure peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur.

7.2.6. CONCLUSION RELATIVE À L'EXISTENCE D'UNE AIDE ET À SA LÉGALITÉ

- (165) Pour les motifs exposés, il ne peut être exclu que les actions RWE transférées en 1998 et le financement apporté pour la MZE et les bus sur demande constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.
- (166) Conformément à l'article 108, paragraphe 3, TFUE, les États membres doivent informer la Commission de tout projet tendant à instituer ou à modifier des aides et ils ne peuvent mettre à exécution des mesures projetées avant que la Commission ait adopté une décision finale, sauf si l'aide en cause est dispensée de l'obligation de notification. Ainsi qu'elle l'a fait dans des affaires précédentes, la Commission constate que le transport local et régional par autobus a été exclu du champ d'application du règlement (CEE) n° 1191/69 par l'Allemagne, qui a fait usage de l'option prévue par ce règlement⁽³⁶⁾, et que l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1107/70 est applicable. Étant donné que le règlement (CEE) n° 1191/69 n'est pas applicable, les mesures en cause n'ont pas pu être dispensées d'obligation de notification sur le fondement de ce règlement.
- (167) Dès lors que les mesures précitées constituent une aide d'État, la Commission est d'avis que l'Allemagne n'a pas respecté les exigences visées à l'article 108, paragraphe 3, TFUE⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ Voir décision de la Commission dans l'affaire d'aide d'État N 604/2005 — Soutien public pour les opérateurs de bus dans le Landkreis Wittenberg, considérants 72 à 77.

⁽³⁷⁾ Arrêt du 14 janvier 2004, Fleuren Compost/Commission, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

7.3. COMPATIBILITÉ DE L'AIDE

- (168) Étant donné que les actions RWE transférées en 1998 constituent une aide d'État et qu'il ne peut être exclu que la subvention apportée pour la MZE et les bus sur demande constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, la Commission doit établir dans une étape suivante si l'aide en cause peut être considérée comme étant compatible avec le marché intérieur sur la base des exceptions prévues par le traité. Il est présumé que toutes les mesures examinées en cause constituent le remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, qui répondent aux besoins de la coordination des transports.
- (169) L'article 93 TFUE dispose: «Sont compatibles avec les traités les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public». Cet article constitue une *lex specialis* par rapport aux articles 106 et 107 TFUE. Selon la jurisprudence de la Cour ⁽³⁸⁾, les aides aux transports terrestres peuvent être déclarées compatibles sur la base de l'article 93 TFUE seulement dans des cas bien déterminés et ne portant pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union.
- (170) L'Allemagne n'a pas allégué de moyens relatifs à la compatibilité puisqu'elle est d'avis qu'aucune des mesures ne comprend une aide d'État. Dans la décision d'ouverture, des doutes ont été émis quant à la comptabilité sur la base du règlement (CEE) n° 1107/70, du règlement (CEE) n° 1191/69, ainsi que sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), TFUE. Dès lors que les mesures en cause se réfèrent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, qui répondent aux besoins de la coordination des transports, elles sont visées par le règlement (CEE) n° 1107/70; l'article 3, paragraphe 2, de ce règlement permet l'examen du remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, qui répondent aux besoins de la coordination des transports, à une entreprise de transport ou en relation avec des activités exclues du champ d'application du règlement (CEE) n° 1191/69. Tant le règlement (CEE) n° 1191/69 que le règlement (CEE) n° 1107/70 ont été abrogés par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁹⁾. Alors que les aides qui étaient visées précédemment par le règlement (CEE) n° 1191/69 sont désormais examinées dans le cadre du règlement (CE) n° 1370/2007, les aides ou la compatibilité d'aides destinées à certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, qui répondent aux besoins de la coordination des transports, sont désormais examinées directement dans le cadre de l'article 93 TFUE.
- (171) Par souci d'exhaustivité, la compatibilité des mesures en cause sera examinée aussi bien selon les dispositions en vigueur à la date de la décision que selon les dispositions en vigueur à la date du paiement des ressources. Pour cette raison, l'analyse portera aussi bien sur la compatibilité avec l'article 93 TFUE que sur celle avec l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1107/70, comme expliqué aux considérants 172, 173, 212 et 213.

7.3.1. EXAMEN DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ARTICLE 93 TFUE

- (172) Selon la jurisprudence de la Cour, l'article 93 admet la compatibilité avec le marché intérieur d'aides aux transports seulement dans des cas bien déterminés et ne portant pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union. La notion de «coordination des transports» utilisée à l'article 93 TFUE a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques qui vise à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun.
- (173) Dans le secteur des transports, des problèmes économiques peuvent surgir en matière de «coordination», par exemple pour l'interconnexion entre différents réseaux de transport. La Commission a déjà autorisé sur ce fondement des aides d'État au titre de l'article 93 TFUE ⁽⁴⁰⁾.
- (174) En l'espèce, les actions RWE ont été transférées à EEB afin que celle-ci puisse exécuter des missions publiques en lien avec la planification et la coordination du transport public local. Au nombre de ces missions, qui sont mentionnées à l'article 3 des statuts d'EEB (voir également considérant 14), figurent l'établissement du PDL pour le Landkreis Emsland, la gestion de la MZE et l'organisation du transport scolaire. L'ensemble de ces prestations contribue à la coordination des transports.

⁽³⁸⁾ Arrêt du 12 octobre 1978, Commission/Belgique, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, point 10.

⁽³⁹⁾ Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

⁽⁴⁰⁾ Voir, par exemple, décision de la Commission du 20 janvier 2010 dans l'affaire N 490/2010, Vlaamse regeling voor publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties (JO C 122 du 20.4.2011, p. 2); voir également à ce propos décision de la Commission du 20 juillet 2010 dans l'affaire C 17/2010, Firmin Srl (JO C 278 du 15.10.2010, p. 28).

- (175) Si le financement de la MZE est considéré comme une aide d'État, la Commission est d'avis que l'objectif de la mesure est la coordination des informations sur les moyens de transport public.
- (176) S'agissant des bus sur demande, la Commission constate que la mesure en cause concerne l'achat de véhicules, et ce dans l'optique de mettre ceux-ci à la disposition des exploitants effectifs de services de transport. EEB a mis sur pied et coordonné un service de transport, et ne l'a pas exploité elle-même.
- (177) La Commission constate que toutes ces mesures ont comme objectif de mettre EEB en situation de remplir certaines missions dans le domaine des transports publics, qui étaient auparavant exécutées dans le cadre de l'administration du Landkreis. Certes, l'objectif d'une mesure n'est pas pertinent pour l'examen de l'existence d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE (lorsque l'effet de la mesure est décisif), mais il doit toutefois être pris en considération lors de l'examen de la compatibilité des mesures avec le marché intérieur.
- (178) Conformément à la pratique décisionnelle courante, les aides à la coordination des transports au titre de l'article 93 TFUE sont jugées compatibles avec le marché intérieur si les conditions suivantes sont remplies:
- l'aide remplit un objectif d'intérêt commun clairement défini,
 - l'aide est nécessaire et a un effet incitatif,
 - l'aide est proportionnelle,
 - l'accès à l'infrastructure en question est ouvert à tous les utilisateurs sur une base non discriminatoire,
 - l'aide ne peut entraîner aucune distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun.

7.3.1.1. *Objectif d'intérêt commun bien défini*

7.3.1.1.1. **Les actions de 1998**

- (179) Ainsi que cela a été décrit plus haut, les actions RWE ont été transférées à EEB dans le cadre de la décision du Landkreis de reprendre la régie EE. La régie EE effectuait précédemment, dans le cadre de l'administration du Landkreis, des missions publiques en matière de planification et de coordination du transport public local. Pour qu'EEB puisse entrer en activité, elle devait recevoir un bilan d'ouverture. Conformément à l'article 3 de ses statuts, les missions d'EEB comprennent l'établissement du PDL pour le Landkreis Emsland, la gestion de la MZE et l'organisation du transport scolaire. L'ensemble de ces missions peuvent être vues comme une contribution au développement du transport public local dans le Landkreis et, par conséquent, être considérées nécessaires à la coordination des transports.
- (180) Dans ses conclusions, la Commission souligne cependant que le transfert et la possession des actions de 1998 n'ont, du point de vue juridique, pas de lien avec ces activités. La République fédérale d'Allemagne a démontré que les actions n'ont, concrètement, pas été utilisées pour d'autres activités à ce jour.
- (181) Il existe cependant le risque qu'EEB vende ces actions et, dans la foulée, finance des activités économiques dans d'autres domaines au moyen de la recette de cette vente ou de l'utilisation des actions comme garantie.
- (182) Étant donné qu'EEB est toujours en possession des actions, il peut être exclu que la recette de la vente ait été utilisée à des fins d'activités économiques durant la période soumise à l'examen.
- (183) Si EEB devait utiliser, dans le futur, les actions de 1998 à de telles fins, il pourrait être affirmé que le transfert de ces actions ne constitue plus exclusivement une contribution à l'objectif de la coordination des transports. La première condition de la compatibilité de l'aide au titre de l'article 93 TFUE n'est donc remplie que si EEB n'utilise pas les actions de 1998 pour le financement d'activités économiques extérieures à ses missions publiques. Pour que le transfert des actions 1998 remplisse la condition de la compatibilité avec le marché intérieur, la Commission doit dès lors soumettre l'utilisation de ces actions à certaines conditions (voir ci-après).

7.3.1.1.2. Centrale de mobilité de l'Emsland

- (184) Ainsi que cela a déjà été exposé au considérant 47, le Landkreis Emsland a décidé, le 31 juillet 1995, d'exploiter une centrale de mobilité afin de proposer à la population un service d'information sur les transports publics. Le Landkreis a transféré cette mission à EEB lors de sa fondation, le 1^{er} janvier 1997. La gestion de la MZE est l'une des missions liées à la planification et à la coordination du transport public local expressément attribuée à EEB dans le cadre de ses statuts.
- (185) Selon l'article 2, paragraphe 2, et l'article 6 NNVG, la fourniture de services de transport public est une mission publique. La manière dont cette mission publique est exercée doit être définie dans un PDL. Le PDL du Landkreis Emsland contient le point de vue selon lequel la disponibilité d'informations complètes et mises à jour sur les prestations de transport public, telles qu'elles sont mises à disposition par la MZE, est une partie essentielle et intégrante de cette mission publique.
- (186) La gestion de la MZE contribue à l'offre efficace et ininterrompue de moyens de transport public et elle apporte donc une contribution à un objectif d'intérêt commun.

7.3.1.1.3. Bus sur demande

- (187) Le Landkreis Emsland a décidé d'étendre le système de bus sur demande sur son territoire pour deux raisons distinctes ⁽⁴¹⁾:
- l'amélioration de la connexion des villes et villages de la région avec les gares,
 - l'optimisation de l'interconnexion au sein des villes et villages.
- (188) Les bus sur demande sont exploités aux heures creuses sur les lignes de transport public, afin d'améliorer l'offre de transport public durant ces périodes. Les bus sur demande sont adaptés au transport de personnes en fauteuil roulant et des poussettes d'enfants.
- (189) Au cours des dernières années, la Commission n'a cessé de souligner, dans une série de documents stratégiques, l'importance d'offrir de meilleures connexions intermodales. Les orientations de l'Union de 2013 pour le développement du réseau transeuropéen de transport, prévues dans le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴²⁾, font de l'intégration et de l'interconnexion optimales de tous les modes de transport l'un de leurs objectifs les plus importants. L'interconnexion intermodale au sein des villes et villages contribue elle aussi à un système de transports plus efficace. Une fréquence plus élevée des offres transversales potentiellement disponibles de transports publics va dans l'intérêt de la population du Landkreis Emsland, d'autant qu'il s'agit de l'une des zones les moins densément peuplées d'Allemagne. La coordination de l'extension du système de bus sur demande peut dès lors être qualifiée de contribution à un objectif d'intérêt commun.
- (190) Le constat tiré pour les actions de 1998 s'applique également à la possession des bus sur demande: si celle-ci était en mesure de procurer à EEB un avantage, en lien avec ses activités économiques, le financement de ces autobus ne constituerait plus exclusivement une contribution à l'objectif de la coordination des transports. La première condition de la compatibilité des aides au titre de l'article 93 TFUE n'est donc remplie que si EEB n'utilise pas les bus sur demande aux fins de ses activités économiques. Dans ses observations du 5 novembre 2012, l'Allemagne a confirmé que, durant la période examinée, les bus sur demande ont principalement été utilisés pour le service de bus sur demande et qu'EEB a transféré au Landkreis Emsland la recette de la vente de l'un des autobus. Les autorités allemandes ont confirmé que les mêmes principes s'appliqueraient pour le futur. Sur la base de cette promesse de la part de l'Allemagne, la Commission constate que le financement des bus sur demande a servi uniquement l'objectif de la coordination des transports.

7.3.1.2. Nécessité de l'aide et effet incitatif

7.3.1.2.1. Les actions de 1998

- (191) Le transfert des actions de 1998 (avec d'autres mesures telles que l'injection de capital initiale — qui ne fait pas l'objet de la présente décision) a permis fondamentalement l'existence d'EEB. Sans cette mesure, EEB n'aurait pas été en mesure d'exercer ses missions publiques dans le domaine de la planification et de la coordination du transport public local. L'aide sous forme de transfert des actions de 1998 est donc nécessaire pour réaliser l'objectif d'intérêt général décrit plus haut, et elle a un effet incitatif.

⁽⁴¹⁾ Décision du conseil du district du Landkreis Emsland du 20 février 2006.

⁽⁴²⁾ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

7.3.1.2.2. Centrale de mobilité de l'Emsland

- (192) Lors de la fondation de la MZE en juillet 1995, le comité du district avait constaté que l'absence d'informations facilement accessibles sur les possibilités de déplacement constituait l'une des lacunes principales en matière de transports publics dans le Landkreis Emsland. Une telle offre de services globale n'existait pas sur le marché dans le Landkreis. Les citoyens ne devaient rien payer à la MZE pour obtenir des informations, de sorte que cette activité ne générait pour EEB aucune recette qui lui aurait permis de couvrir les frais d'exploitation afférents. La Commission constate dès lors que l'aide était nécessaire pour la gestion de la MZE et qu'elle avait un effet incitatif.

7.3.1.2.3. Bus sur demande

- (193) Lors de l'examen de la nécessité et de l'effet incitatif de l'aide, la Commission tient compte du fait que, sans la mise à disposition des bus sur demande, le projet n'aurait pas été financièrement supportable. Lors de la réunion du conseil du district du 8 février 2006, il a été explicitement affirmé que l'extension du système de bus sur demande ne devait pas avoir d'incidence sur les systèmes de bus sur demande déjà existants. Le système de bus sur demande ne devait être introduit que dans les régions où d'autres systèmes n'étaient pas économiquement supportables.
- (194) EEB a acquis les autobus au nom du Landkreis et les a mis à la disposition de tiers sur une base contractuelle et dans des conditions de transparence, qui ont été fixées par le Landkreis Emsland. Des tiers ont reçu les autobus gratuitement et EEB n'a pas perçu de loyers ou d'autres recettes pour la mise à disposition des autobus, avec lesquelles elle aurait pu financer l'acquisition des autobus. Les autobus ont été utilisés par des sous-traitants et des tiers, mais pas par EEB elle-même. EEB n'a donc perçu aucune recette de l'utilisation économique des bus sur demande. EEB a agi en tant qu'organisme intermédiaire aux fins d'un service de transport public. Elle a coordonné le service de bus sur demande dans le cadre des obligations de transport public inscrites dans ses statuts (voir considérant 14). La Commission est dès lors d'avis que l'aide en faveur d'EEB pour le développement du système de bus sur demande était nécessaire et avait un effet incitatif.

7.3.1.3. Proportionnalité de l'aide

7.3.1.3.1. Les actions de 1998

- (195) La Commission rappelle que les dividendes découlant de la possession des actions de 1998 n'ont pas été conservés par EEB. Ils ont été soit utilisés pour compenser les coûts du transport scolaire (et ont donc été engagés en lieu et place des ressources du Landkreis), soit transférés au Landkreis. Il convient donc de considérer que la valeur de marché des actions de 1998 est limitée tant qu'existe l'obligation de verser les dividendes au Landkreis, puisque la valeur économique de ces actions est réduite en raison de cette obligation.
- (196) La Commission est dès lors d'avis que l'aide sous forme du transfert des actions de 1998 est limitée au minimum nécessaire pour qu'EEB puisse exercer ses missions publiques dans le domaine de la coordination des transports, et qu'elle est donc proportionnelle à l'objectif poursuivi à travers cette mesure.

7.3.1.3.2. Centrale de mobilité de l'Emsland

- (197) Ainsi que cela a déjà été expliqué (voir considérant 77), le Landkreis a remboursé les coûts effectivement supportés par EEB en relation avec la gestion de la MZE, et aucune marge bénéficiaire n'était prévue. La Commission est par conséquent d'avis que l'aide accordée à la suite de la mesure annoncée est proportionnelle.

7.3.1.3.3. Bus sur demande

- (198) Lors de l'examen de la proportionnalité de l'aide, la Commission prend en considération les aspects suivants:

- EEB a acheté les autobus au nom du Landkreis et a été remboursée des frais réels,
- EEB n'a tiré aucune recette du fait d'avoir mis les bus sur demande à la disposition de tiers,
- si EEB ne devait pas parvenir à trouver des tiers intéressés par l'exploitation des bus sur demande, ces bus sont restitués au Landkreis,
- si les bus sur demande ne sont plus exploités, ils sont vendus, et le bénéfice de la vente est transféré au Landkreis.

- (199) Sur la base de ces aspects, la Commission est d'avis que l'aide au financement de bus sur demande est proportionnelle.

7.3.1.4. *L'aide et l'activité subventionnée sont accessibles à tous les utilisateurs, sans discrimination*

7.3.1.4.1. **Les actions de 1998**

- (200) Les prestations d'EEB dans le domaine de la coordination des transports sont des missions publiques et ces activités sont, par définition, ouvertes à tous, sans discrimination.

7.3.1.4.2. **Centrale de mobilité de l'Emsland**

- (201) La MZE propose gratuitement des informations à tous les citoyens intéressés. Elle récolte en outre les données de tous les fournisseurs de services de transport public qui souhaitent les diffuser. Les fournisseurs de services de transport public ne doivent rien payer à la MZE pour qu'elle offre des informations sur les services qu'ils fournissent.
- (202) Il en découle que l'accès au service en question est ouvert à tous les utilisateurs, sans discrimination.

7.3.1.4.3. **Bus sur demande**

- (203) EEB a proposé, à des conditions identiques, les bus sur demande à toutes les entreprises de transport par autobus du Landkreis proposant des services de transport public. Lesdites conditions ont été fixées par le Landkreis Emsland. Celui-ci a adressé aux entreprises de transport par autobus un courrier énonçant les conditions auxquelles les autobus étaient proposés, et il leur a demandé de manifester leur intérêt.
- (204) Les autobus ont été loués sur la base d'un contrat type (voir également considérant 80), dans lequel il était établi que les entreprises de transport supportaient les coûts d'exploitation et d'entretien, mais n'avaient pas à verser de loyer. Les autobus ont été exploités par des sous-traitants sur les lignes d'EEB et par d'autres entreprises de transport par autobus sur leurs propres lignes.
- (205) Après accord avec le Landkreis, les autobus ont également été utilisés, en partie, dans le cadre du transport scolaire. Les cinq bus sur demande ont été concernés.
- (206) Il en découle que l'accès aux infrastructures en question était ouvert à tous les utilisateurs, sans discrimination.

7.3.1.5. *Aucune distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun n'est générée*

7.3.1.5.1. **Les actions de 1998**

- (207) Le transfert des actions de 1998 a uniquement permis — du point de vue financier — la création de l'entreprise EEB, qui exerce prioritairement des missions publiques dans le domaine de la coordination des transports. Cette mesure n'entraîne donc pas de distorsions de concurrence contraires à l'intérêt général.

7.3.1.5.2. **Centrale de mobilité de l'Emsland**

- (208) Ainsi que cela a déjà été évoqué, la MZE récolte aux mêmes conditions des données de toutes les entreprises de transport opérant dans le Landkreis Emsland et elle met gratuitement ces données à la disposition des citoyens. Elle ne produit donc aucune distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun.

7.3.1.5.3. **Bus sur demande**

- (209) Comme expliqué précédemment, le Landkreis Emsland a ordonné l'extension du système de bus sur demande à la condition qu'elle n'ait pas d'incidence sur les systèmes de bus sur demande déjà existants et qu'elle soit appliquée sur des lignes qui seraient non rentables. Dans la mesure où les bus sur demande ont été mis à la disposition des opérateurs intéressés à des conditions identiques, il n'y a pas lieu d'escompter que l'introduction de ces lignes supplémentaires a généré des distorsions de concurrence contraires à l'intérêt général.

7.3.1.6. *Conclusion et condition*

- (210) Pour les motifs exposés ci-avant, la Commission est d'avis que l'aide octroyée sous forme d'actions de 1998 ainsi que les bus sur demande et la MZE représentent une contribution à la réalisation d'un objectif d'intérêt général, qu'ils sont nécessaires et proportionnels à cet objectif et que les échanges entre États membres ne sont pas entravés dans une mesure contraire à l'intérêt général.
- (211) Ainsi que cela a été évoqué aux considérants 178 et suivant, le transfert des actions de 1998 ne peut être considéré comme une contribution exclusive à l'objectif de la coordination des transports, étant donné que la possession de ces actions et la possibilité d'en disposer librement ont généré pour EEB un avantage potentiel quant à ses activités économiques non indispensables à la coordination des transports. Pour que cette mesure réponde à la première condition de compatibilité, EEB ne peut ni conserver des dividendes ou des recettes d'une vente éventuelle des actions de 1998, ni utiliser ces actions comme garantie pour obtenir auprès de tiers des ressources financières pour ses activités économiques. La Commission en fera la condition de la compatibilité avec le marché intérieur du transfert des actions de 1998.
- (212) Sur la base des considérations qui précèdent, la Commission estime que ces mesures sont compatibles avec l'article 93 TFUE, sous réserve de la condition relative à l'utilisation des actions de 1998.

7.3.2. EXAMEN DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LE RÈGLEMENT (CEE) N° 1107/70

- (213) L'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1107/70 permet l'examen du remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, qui répondent aux besoins de la coordination des transports à une entreprise de transport ou en relation avec des activités exclues du champ d'application du règlement (CEE) n° 1191/69.
- (214) Comme dans des affaires précédentes, il est admis que le transport local et régional par autobus est exclu du champ d'application du règlement (CEE) n° 1191/69⁽⁴³⁾ et que l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1107/70 est applicable. En vertu de ce règlement, les versements du Landkreis Emsland peuvent être déclarés compatibles avec le marché intérieur s'ils ne couvrent pas plus que les coûts de l'accomplissement par EEB de la mission publique définie. Il doit dès lors être examiné ci-après si EEB a reçu une compensation appropriée pour l'exécution de ses missions.

7.3.2.1. *Les actions de 1998*

- (215) Ainsi que cela a été décrit plus haut, les actions RWE ont été transférées à EEB dans le cadre de la décision du Landkreis de reprendre la régie EE. Cette régie effectuait précédemment, dans le cadre de l'administration du Landkreis, des missions publiques en matière de planification et de coordination du transport public local. Pour qu'EEB puisse entrer en activité, elle devait recevoir un bilan d'ouverture. Conformément à l'article 3 de ses statuts, les missions d'EEB comprennent l'établissement du PDL pour le Landkreis Emsland, la gestion de la MZE et l'organisation du transport scolaire. Toutes ces missions peuvent être considérées comme une contribution au développement du transport public local dans le Landkreis.
- (216) Sans les revenus des dividendes, la valeur de marché des actions de 1998 se réduit à la valeur économique de ces actions dans le bilan d'EEB. La Commission défend dès lors le point de vue que l'aide sous forme de transfert des actions de 1998 est limitée au minimum nécessaire pour qu'EEB puisse exercer ses missions publiques, et qu'il n'y a donc pas de surcompensation.

7.3.2.2. *Centrale de mobilité de l'Emsland*

- (217) Ainsi que cela a déjà été exposé au considérant 47, le Landkreis Emsland a décidé, le 31 juillet 1995, d'exploiter une centrale de mobilité afin de proposer à la population un service d'information sur les transports publics. Le Landkreis a transféré cette mission à EEB lors de sa fondation, le 1^{er} janvier 1997. La gestion de la MZE est l'une des missions expressément confiées à EEB dans le cadre de ses statuts.
- (218) Ainsi que cela a déjà été expliqué (voir considérant 77), le Landkreis a remboursé les coûts effectivement supportés par EEB en relation avec la gestion de la MZE, et aucune marge bénéficiaire n'était prévue. La Commission est donc d'avis que l'aide accordée à la suite de la mesure annoncée n'a pas pour effet qu'EEB reçoit une surcompensation.

⁽⁴³⁾ Voir note 36.

7.3.2.3. *Bus sur demande*

- (219) Comme cela a été expliqué, le Landkreis Emsland a décidé d'étendre le système de bus sur demande sur son territoire pour deux raisons distinctes ⁽⁴⁴⁾:
- l'amélioration de la connexion des villes et villages de la région avec les gares,
 - l'optimisation de l'interconnexion au sein des villes et villages.
- (220) Les bus sur demande sont exploités aux heures creuses sur les lignes de transport public, afin d'améliorer l'offre de transport public durant ces périodes. Les bus sur demande sont adaptés au transport de personnes en fauteuil roulant et des poussettes d'enfants.
- (221) L'Allemagne a confirmé que les bus sur demande ne pouvaient être utilisés, dans un premier temps, que pour le service de bus sur demande. Si EEB devait vendre les autobus, elle est obligée de reverser le produit de la vente au Landkreis (ce qui s'est déjà produit dans un cas).
- (222) Pour les raisons ci-après, la Commission estime qu'il n'y a pas de surcompensation:
- EEB a acheté les autobus au nom du Landkreis et a été remboursée des frais réels,
 - EEB n'a tiré aucune recette du fait d'avoir mis les bus sur demande à la disposition de tiers,
 - si EEB ne devait pas parvenir à trouver des tiers intéressés par l'exploitation des bus sur demande, ces bus sont restitués au Landkreis,
 - si les bus sur demande ne sont plus exploités, ils sont vendus, et le bénéfice de la vente est transféré au Landkreis.

7.3.2.4. *Conclusion et réserve*

- (223) Eu égard à ces considérations, la Commission est d'avis que l'aide octroyée sous forme d'actions de 1998 ainsi que les bus sur demande et la MZE ne constituent pas une surcompensation pour l'accomplissement des missions publiques qu'EEB exerce pour le Landkreis Emsland.
- (224) Ainsi que cela a été évoqué aux considérants 117 et suivant, le transfert des actions de 1998 ne peut être considéré comme une contribution exclusive aux activités non économiques d'EEB, étant donné que la possession de ces actions et la possibilité d'en disposer librement ont généré pour EEB un avantage potentiel quant à ses activités économiques. Pour que cette mesure réponde à la première condition de compatibilité, EEB ne peut ni conserver des dividendes ou des recettes d'une vente éventuelle des actions de 1998, ni utiliser ces actions comme garantie pour obtenir auprès de tiers des ressources financières pour ses activités économiques. La Commission admettra la compatibilité avec le marché intérieur du transfert des actions de 1998 sous réserve du respect de cette condition.
- (225) Sur la base des considérations qui précèdent, la Commission estime que ces mesures sont compatibles avec l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1107/70, sous réserve de la condition relative à l'utilisation des actions de 1998,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La dotation en capital initiale et les 280 310 actions du groupe du secteur de l'énergie RWE constituent une aide existante au sens de l'article 108, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 1^{er}, point b) iv), du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil ⁽⁴⁵⁾.

Article 2

Les dividendes qu'Emsländische Eisenbahn GmbH reçoit de ces actions, ainsi que la compensation pour la coordination du transport scolaire et pour l'établissement du plan de desserte locale ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

⁽⁴⁴⁾ Voir note 41.

⁽⁴⁵⁾ Règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 83 du 27.3.1999, p. 1).

Article 3

En ce qui concerne la compensation qu'Emsländische Eisenbahn GmbH reçoit pour la gestion de la centrale de mobilité de l'Emsland, cette aide éventuelle est compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1107/70.

Article 4

1. Dès lors que les autobus transférés à Emsländische Eisenbahn GmbH constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, cette aide est compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1107/70, sous réserve de l'engagement de l'Allemagne visé au paragraphe 2.

2. Les bus sur demande sont utilisés pour le service de bus sur demande. Si EEB doit vendre l'un des autobus, elle est tenue de verser au Landkreis Emsland le produit de cette vente.

Article 5

L'aide que l'Allemagne a accordée à Emsländische Eisenbahn GmbH au moyen du transfert de 37 630 actions RWE en 1998 est compatible avec le marché intérieur dès lors que les conditions énoncées à l'article 6 sont remplies.

Article 6

1. Les actions ne peuvent être vendues ou utilisées comme garantie, sauf si les conditions énoncées au paragraphe 2 sont remplies.

2. Dans un délai de deux mois à compter de l'adoption de la présente décision, Emsländische Eisenbahn GmbH conclut avec le Landkreis Emsland une convention relative aux actions RWE. Ladite convention doit confirmer ce qui suit:

- les actions RWE ne peuvent être utilisées comme garantie ou sous une quelconque autre forme qui favoriserait les activités économiques d'EEB,
- EEB cède la totalité des dividendes des actions RWE au Landkreis Emsland,
- toutes les recettes éventuelles qu'EEB dégagerait de la vente des actions RWE sont reversées au Landkreis Emsland.

Article 7

L'Allemagne informera la Commission, dans les deux mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures prises pour s'y conformer.

Article 8

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 septembre 2016.

Par la Commission
Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission

RECTIFICATIFS

Rectificatif au règlement d'exécution (UE) 2017/326 de la Commission du 24 février 2017 modifiant pour la deux cent soixante et unième fois le règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées aux organisations EIIL (Daech) et Al-Qaida

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 49 du 25 février 2017)

À l'annexe, concernant la rubrique «Personnes physiques» de l'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002:

- au lieu de:* «c) “Ghalib Adbullah Al-Zaidi [*alias*: a) Ghalib Abdallah al-Zaydi; b) Ghalib Abdallah Ali al-Zaydi; c) Ghalib al Zaydi]. Né: a) en 1975; b) en 1970 dans la région de Raqqa, gouvernorat de Mareb, au Yémen. Nationalité: yéménite. Date de la désignation visée à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 2, point i): 22.2.2017.”»
- lire:* «c) “Ghalib Abdullah Al-Zaidi [*alias*: a) Ghalib Abdallah al-Zaydi; b) Ghalib Abdallah Ali al-Zaydi; c) Ghalib al Zaydi]. Né: a) en 1975; b) en 1970 dans la région de Raqqa, gouvernorat de Mareb, au Yémen. Nationalité: yéménite. Date de la désignation visée à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 2, point i): 22.2.2017.”»

Rectificatif à la directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2016 concernant l'aide juridictionnelle pour les suspects et les personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales et pour les personnes dont la remise est demandée dans le cadre des procédures relatives au mandat d'arrêt européen

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 297 du 4 novembre 2016)

Page 7, article 10, aux paragraphes 1 et 2, et page 8, article 12, au paragraphe 1:

au lieu de: «25 mai»,

lire: «5 mai».

Rectificatif au règlement d'exécution (UE) 2015/220 de la Commission du 3 février 2015 établissant les modalités d'application du règlement (CE) n° 1217/2009 du Conseil portant création d'un réseau d'information comptable agricole sur les revenus et l'économie des exploitations agricoles dans l'Union européenne

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 46 du 19 février 2015)

Page 3, à l'article 2:

au lieu de: «Le nombre d'exploitations comptables par État membre et le nombre d'exploitations comptables par circonscription du réseau d'information comptable agricole (RICA) visés à l'article 5 bis, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1217/2009 figurent à l'annexe II du présent règlement.»

lire: «Le nombre d'exploitations comptables par État membre et par circonscription du réseau d'information comptable agricole (RICA) visé à l'article 5 bis, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1217/2009 figure à l'annexe II du présent règlement.»

Page 6, à l'article 14, troisième alinéa:

au lieu de: «Si un État membre transmet les données comptables visées à l'article 9 du présent règlement au plus tard un mois avant les échéances fixées à l'article 10, paragraphe 3, la rétribution forfaitaire est majorée de 5 EUR, à moins que le seuil de 80 % prévu à l'article 19, paragraphe 1, point a), du règlement (CE) n° 1217/2009 en ce qui concerne une circonscription RICA ou un État membre ne soit pas atteint.»

lire: «Si un État membre transmet les données comptables visées à l'article 9 du présent règlement au plus tard un mois avant l'échéance applicable visée à l'article 10, paragraphe 3, la rétribution forfaitaire est majorée de 5 EUR, à moins que le seuil de 80 % prévu à l'article 19, paragraphe 1, point a), du règlement (CE) n° 1217/2009 en ce qui concerne une circonscription RICA ou un État membre ne soit pas atteint.»

Page 9, à l'annexe II, dans le tableau, concernant les entrées relatives à la Grèce:

au lieu de:

	«GRÈCE	
450	Macédoine-Thrace	2 000
460	Épire-Péloponnèse-îles ioniennes	1 350
470	Thessalie	700
480	Grèce continentale, îles de la mer Égée, Crète	1 450»

lire:

	«GRÈCE	
450	Μακεδονία, Θράκη» (Macédoine-Thrace)	2 000
460	Ήπειρος — Πελοπόννησος — Νήσοι Σλοβίου (Épire, Péloponnèse, îles Ionien-nes)	1 350
470	Θεσσαλία (Thessalie)	700
480	Στερεά Ελλάδα — Νήσοι Αιγαίου — Κρήτη (Sterea Ellas, îles de la mer Égée, Crète)	1 450»

Page 54, à l'annexe VIII, dans le tableau A, point A.CL.151.C., premier alinéa, dernière phrase:

au lieu de: «Si l'exploitation produit certains produits ou denrées alimentaires couverts par un label AOP, IGP, STG ou "produit de montagne" ou certains produits connus comme entrant dans la composition de denrées alimentaires couvertes par un label AOP, IGP, STG ou "produit de montagne", mais que ceux-ci ne constituent pas la majorité de la production dans chaque secteur, le code à utiliser est "0" (sans objet).»

lire: «Si l'exploitation produit certains produits ou denrées alimentaires couverts par un label AOP, IGP, STG ou "produit de montagne" ou certains produits connus comme entrant dans la composition de denrées alimentaires couvertes par un label AOP, IGP, STG ou "produit de montagne", mais que ceux-ci ne constituent pas la majorité de la production dans ce secteur particulier, le code à utiliser est "0" (sans objet).»

Page 60, à l'annexe VIII, dans le tableau C, troisième alinéa, point b):

au lieu de: «b) si l'aide donnée sous forme de travail est compensée par une prestation d'une autre nature (par exemple mise à disposition de matériel), le temps de travail fourni et, le cas échéant, les salaires correspondants ne sont pas pris en considération. La valeur de la prestation reçue est enregistrée comme charge sous la rubrique correspondante (dans l'exemple: tableau H, catégorie 1020 "Travaux effectués par des tiers et location de machines").»

lire: «b) si l'aide donnée sous forme de travail est compensée par une prestation d'une autre nature (par exemple mise à disposition de matériel), le temps de travail fourni et, le cas échéant, les salaires correspondants ne sont pas pris en considération. La valeur de la prestation reçue est enregistrée comme charge sous la catégorie correspondante dans un autre tableau (dans l'exemple: tableau H, catégorie 1020 "Travaux effectués par des tiers et location de machines").»

Page 72, à l'annexe VIII, dans le tableau H:

au lieu de:

«3031	SC	Quantité de N utilisé dans les engrais minéraux	—	
3032	SC	Quantité de P ₂ O ₅ utilisé dans les engrais minéraux	—	
3033	SC	Quantité de K ₂ O utilisé dans les engrais minéraux	—»	

lire:

«3031	SC	Quantité de N dans les engrais minéraux utilisés	—	
3032	SC	Quantité de P ₂ O ₅ dans les engrais minéraux utilisés	—	
3033	SC	Quantité de K ₂ O dans les engrais minéraux utilisés	—»	

Page 84, à l'annexe VIII, dans le tableau concernant les types de code de culture, dans la description du code 1, troisième tiret:

au lieu de: «— parmi les cultures pratiquées successivement au cours de l'exercice sur une superficie donnée, celle qui occupe le sol le plus longtemps.»

lire: «— dans le cas des cultures pratiquées successivement au cours de l'exercice sur une superficie donnée, celle qui occupe le sol le plus longtemps.»

Page 102, à l'annexe VIII, dans le tableau M:

au lieu de:

		Primes et subventions à caractère exceptionnel			
«2810	S	Paiements en cas de calamités			—
2890	S	Autres primes et subventions à caractère exceptionnel			—
2900	S	Autres paiements directs non mentionnés ailleurs			—»

lire:

		Primes et subventions à caractère exceptionnel			
«2810	S	Paiements en cas de calamités			—
2890	S	Autres primes et subventions à caractère exceptionnel			—
2900	S	Autres paiements directs non mentionnés ailleurs			—»

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR